

Gemeente
Hellendoorn



Inhoudsopgave

Samenvatting	blz. 6		
Deel 1 Inleiding	blz. 11		
Een mobiliteitsplan voor Hellendoorn	blz. 13		
Mobiliteit in Hellendoorn: waar gaat het om?	blz. 14		
Welke kaders meegekregen vanuit uitgangspuntennotitie	blz. 19		
Hellendoorn in regionaal perspectief	blz. 21		
Hellendoorn in lokaal perspectief	blz. 23		
De echte mobiliteitsproblemen zijn beperkt	blz. 25		
Maar: Hellendoorn staat niet stil	blz. 27		
Ook: regionale ontwikkelingen vragen om aandacht	blz. 30		
Conclusie: problemen oplossen, kansen benutten	blz. 31		
Deel 2 Mobiliteitsvisie	blz. 33		
Strategische opgave	blz. 35		
Doelstelling: verbeteren regionale bereikbaarheid	blz. 37		
Doelstelling: verbeteren lokale bereikbaarheid	blz. 38		
Doelstelling: een verkeersveilige leefomgeving	blz. 39		
Doelstelling: een leefbaar verblijfsklimaat	blz. 40		
Deel 3 Beleid	blz. 41		
Ter inleiding	blz. 42		
3.1 Hellendoorn in de regio	blz. 43		
3.2 Kernen Hellendoorn en Nijverdal	blz. 49		
3.3 Kernen Haarle, Hulsen, Daarle en Daarlerveen	blz. 57		
		3.4 Bedrijventerreinen	blz. 65
		3.5 Verblijfsgebieden (binnen en buiten de kom)	blz. 71
		3.6 Recreatie- en landbouwverkeer	blz. 77
		3.7 Fietsverkeer	blz. 83
		3.8 Voetgangers	blz. 91
		3.9 Openbaar vervoer	blz. 95
		3.10 Verkeersveiligheid (gedrag)	blz. 103
		3.11 Mobiliteitsmanagement	blz. 107
		3.12 Parkeren	blz. 113
		Deel 4 Uitvoering	blz. 117
		Visie op uitvoering	blz. 118
		Instrumentarium	blz. 120
		Gemeente als wegbeheerder	blz. 121
		Mogelijke financieringsbronnen	blz. 123
		Monitoren en beleid bijsturen	blz. 124
		Hoe verder: vervolg op mobiliteitsplan	blz. 125
		Colofon	blz. 126
		Bijlagen	blz. 127
		Interactief planproces	blz. 128
		Kaderstellend mobiliteitsbeleid	blz. 129
		(Ontwerp)richtlijnen	blz. 133

Voorwoord

Hellendoorn is als gemeente enorm in **beweging**, we kunnen zeggen Hellendoorn is **mobiel**. Veel plannen die we de afgelopen jaren hebben gemaakt hebben invloed op de verkeersstructuren in onze gemeente. Daarom hebben we het laatste jaar hard gewerkt aan een nieuwe visie op mobiliteit.

Deze visie staat in het **Hellendoorns Mobiliteitsplan 2009-2020**. Kortweg HMP. Het HMP is de opvolger en vervanger van het in 1999 vastgestelde **Wegenstructuurplan**. De naam van dit oude plan geeft meteen het verschil aan tussen beide plannen. Immers, in 1999 hadden we behoefte aan het vaststellen van onze lokale wegenstructuur. Dit als direct gevolg van het tracébesluit van 1995 over de rijksweg, het tegenwoordige **Combiplan** Nijverdal, en de **Noordzuidverbinding** waarvan het eerste deel, de Baron van Sternbachlaan, vorig jaar is aangelegd.

Het HMP is **interactief** tot stand gekomen in nauw overleg met belangengroeperingen en –organisaties binnen onze gemeente en kan dus op **breed draagvlak** rekenen.

Dat komt omdat het een plan voor iedereen is. We hebben niet alleen gedacht aan auto's maar ook aan fietsers, voetgangers en openbaar vervoerreizigers. Wat wij erg belangrijk vinden voor de komende jaren, is de aandacht voor het fietsverkeer, de aanleg van de fietssnelweg F35 van Nijverdal naar Enschede en de verbetering van het fietsnetwerk binnen onze gemeente. Dit geldt zowel voor het woon-werkverkeer als voor de recreatieve bestemmingen.

Met het Hellendoorns Mobiliteitsplan leggen we de basis voor een **goed verkeer- en vervoersysteem** voor zowel onze inwoners als bezoekers.



Het college van
Burgemeester en wethouders van Hellendoorn

Samenvatting

Waarom een Mobiliteitsvisie?

De komende jaren ontwikkelt de gemeente Hellendoorn zich sterk. Projecten zoals het Combiplan, de verplaatsing van het station, het sportzorgcentrum, het centrumplan Nijverdal, woningbouw in de Kruidenwijk en Hellendoorn en de uitbreiding van het bedrijventerrein geven invulling aan die **ambitie**. Die ruimtelijke en economische ontwikkelingen leiden tot een **groeïende en veranderende mobiliteitsbehoefte**, zowel binnen Hellendoorn als vanuit de regio. Dat komt onder andere tot uiting in een toenemende hoeveelheid autoverkeer op het wegennet en een toenemende parkeerbehoefte in en rond het centrum van Nijverdal. Dit Hellendoorns MobiliteitsPlan beschrijft hoe in die mobiliteitsbehoefte het beste kan worden voorzien. Daarbij geldt dat **negatieve effecten** van het autoverkeer in de vorm van luchtvervuiling, geluidsoverlast, barrièrewerking van hoofdroutes en verkeersonveiligheid **waar mogelijk moeten worden teruggedrongen**.

Van sectoraal naar integraal

De gemeenteraad heeft opdracht gegeven een plan te ontwikkelen in **samenhang met de Structuurvisie**. In deze Mobiliteitsvisie is hechte aansluiting gezocht met de ruimtelijke en economische projecten in de gemeente; het hoofdwegennet ontsluit die ruimtelijke ontwikkelingslocaties immers. Omgekeerd is bij verkeerskundige opgaven **gezocht naar kansen** om te komen tot aanpassing van de wegenstructuur in het kader van ruimtelijke en economische planontwikkelingen.

Dit mobiliteitsplan is het resultaat van een **interactief proces**, met directe betrokkenheid van andere gemeentelijke beleidsvelden (ruimtelijke ordening, stedenbouw, integrale veiligheid, economie, welzijn en onderwijs, milieu en recreatie en toerisme) en **belangengroeperingen en –organisaties** (dorpsraden, winkeliers en ondernemers, hulpdiensten, gehandicaptenraad enz.). Op diverse momenten is de inhoud van het plan - en meer expliciet de gemaakte keuzen – **bestuurlijk afgestemd** met het College van B&W en is de Commissie Grondgebied geïnformeerd en in de gelegenheid gesteld te reageren.

De **beleidskeuzen** van dit mobiliteitsplan zijn:

Hellendoorn in de regio:

- opwaarderen van de rijksweg N35 tot stroomweg met 2x2 rijstroken en een snelheidsregime van 100 km/uur;
- optimaliseren van de route naar de A1 via Rijssen;
- doorgaand verkeer afwikkelen via het hoofdwegenet (stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen);
- opwaarderen van de regionale fietsverbindingen richting Zwolle en de Twentse steden (fietssnelweg F35);
- opwaarderen van de spoorlijn Zwolle – Almelo tot intercityverbinding.

Kernen Hellendoorn en Nijverdal:

- autoverkeer afwikkelen via de hoofdwegen (gebiedsontsluitingswegen A en B) om de leefbaarheid in de kwetsbare gebieden te verbeteren;
- de Smidsweg en Rijssensestraat behouden hun verkeersfunctie, maar doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd;
- de Grotestraat (kernwinkelgebied) wordt autoluw of autovrij ingericht;
- verkeer wordt gestuurd door parkeerregulering;

- Nader onderzoek naar het veiliger maken van de fietsverbinding Koersendijk;
- de verbinding Boomcateweg/westelijke Van den Bergsweg wordt afgesloten voor autoverkeer;
- voor (doorgaand) vrachtverkeer worden specifieke routes aangewezen.

Kernen Haarle, Hulsen, Daarle en Daarlerveen:

- geen aanleg van een rondweg Haarle, problematiek oplossen vanuit een regionale aanpak gericht op bundeling van het doorgaande verkeer op het regionale hoofdwegenet;
- aanleg rondweg Hulsen integraal (natuur, milieu, leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid etc) afwegen in een nadere nut- en noodzaakstudie;
- aanleg rondweg Daarlerveen integraal (natuur, milieu, leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid etc) afwegen in een nadere nut- en noodzaakstudie;
- veiligheid en leefbaarheid centraal stellen bij de herinrichting van wegen in de kernen;
- de Tunnelweg en Luttenbergerweg categoriseren als erftoegangsweg (60 km/uur) en als zodanig inrichten.

Bedrijventerreinen:

- de maximum snelheid van wegen op bedrijventerreinen is 50 km/uur;
- starten van een verkenningstudie voor een nieuwe noordelijke ontsluitingsroute voor bedrijventerrein 't Lochter.

Verblijfsgebieden (binnen en buiten de bebouwde kom):

- waar de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers in het gedrang komt kan op gebiedsontsluitingswegen op delen een maximum snelheid van 30 km/uur worden ingesteld;
- kiezen voor een duurzame inrichting van de 30 km/uur gebieden;
- afronden inrichting 60 km/uur zones buiten de bebouwde kom.

Recreatie- en landbouwverkeer:

- afwikkelen van het recreatieverkeer binnen de capaciteiten die het hoofd- en onderliggende wegennet bieden;
- infrastructurele barrières voor recreatieverkeer, in overleg met de betrokken wegbeheerders, opheffen. Waar dit niet mogelijk is wordt voorzien in een alternatieve route;

- ontsluitingsroutes LOG-gebieden aanwijzen en inrichten (zwaar vrachtverkeer en landbouwvoertuigen).

Fietsverkeer:

- de fietssnelweg F35 realiseren als 'drager' van het lokale fietsnetwerk en als hoofdaansluiting op het regionale fietsnetwerk;
- verfijnen van het huidige fietsnetwerk in de kernen Hellendoorn en Nijverdal en inrichten volgens de netwerkeisen van samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid, comfort en voldoende stallingsruimte;
- De mogelijkheid onderzoeken om de Koersendijk in te richten als fietsstraat.

Voetgangers:

- inrichten van toegankelijke en veilige voetgangersroutes voor iedereen (minder validen, slechtzienden, kinderen en ouderen) met voldoende veilige oversteekplaatsen;
- een rechtstreekse voetgangersverbinding tussen het nieuwe NS-station en het centrum van Nijverdal.

Openbaar vervoer:

- garanderen van een minimumniveau aan openbaar vervoer in het buitengebied en de kleine kernen via buurtbus en regiotaxi (basismobiliteit);
- inrichten van het nieuwe station Nijverdal als regionale vervoersknoop, met voldoende parkeervoorzieningen voor auto (P+R) en de fiets (fietsenstallingen);
- vanaf station Nijverdal directe en frequente busverbindingen met de belangrijkste werkgebieden en recreatief-toeristische bestemmingen in de kernen Nijverdal en Hellendoorn.

Verkeersveiligheid (gedrag):

- intensiveren van gedragsbeïnvloeding als onderdeel van de regionale RUP-aanpak;
- gedragsbeïnvloeding volgens een doelgroepenbenadering met specifieke aandacht voor de focusgroepen beginnende autobestuurders (16-24 jaar), autobestuurders (25-59 jaar), bromfietzers (16-24 jaar) en jongere (4-12 en 12-15 jaar) en oudere fietsers (60+ jaar).

Mobiliteitsmanagement:

mobiliteitsmanagement inzetten als instrument ter ondersteuning van ketenmobiliteit en selectief autogebruik.

Parkeren:

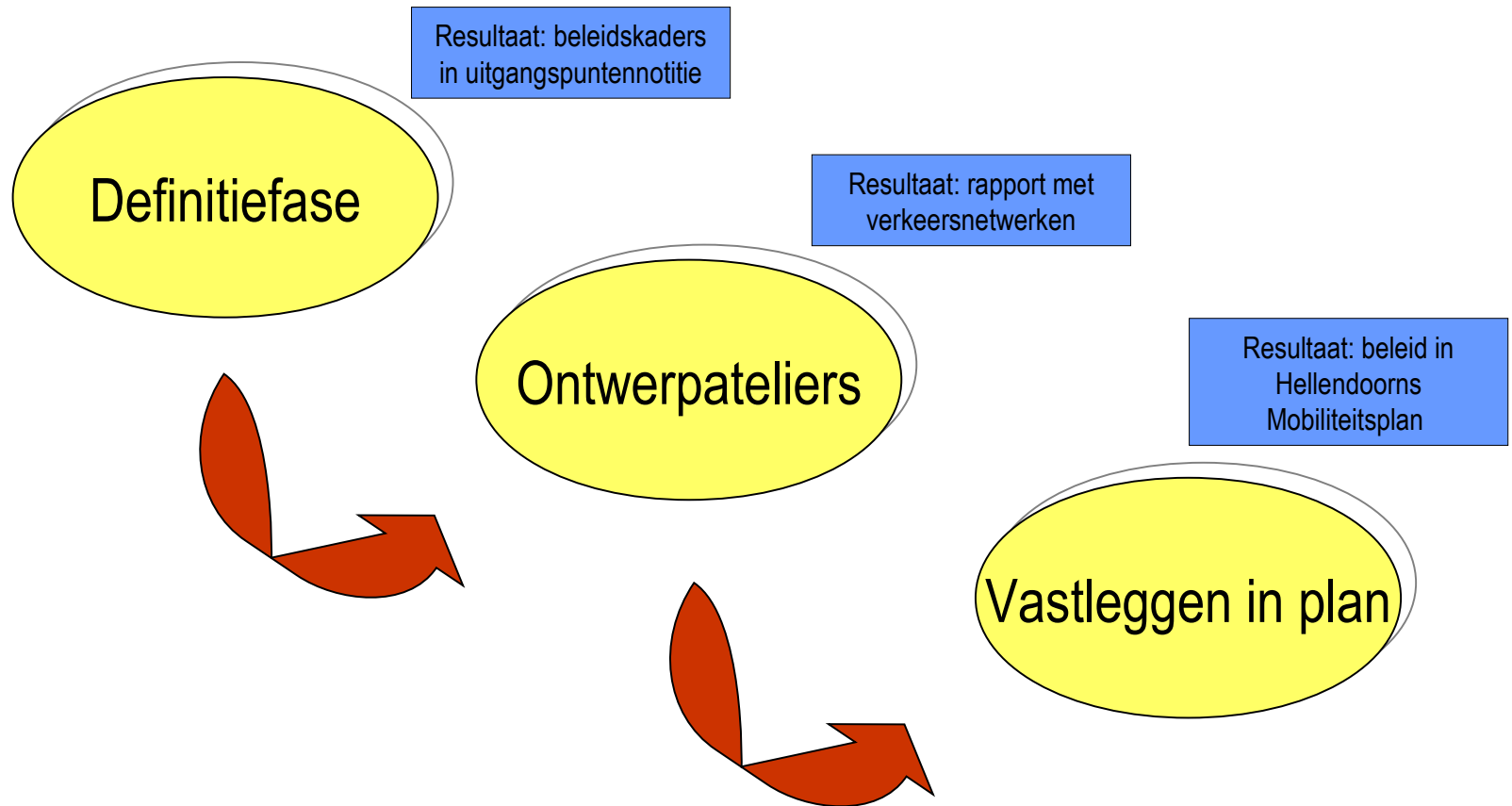
het parkeerbeleid van de gemeente Hellendoorn is uitgewerkt in het 'Parkeerbeleidsplan Nijverdal', dat in juni 2009 zal worden vastgesteld door de gemeenteraad. Uitgangspunt is de invoering van betaald parkeren in het centrum van Nijverdal in 2011.

Als bijlage is een uitvoeringsprogramma bijgevoegd van **projecten en programma's** die voortvloeien uit de Mobiliteitsvisie. Tevens is een termijn aangegeven waarop de projecten en programma's worden uitgevoerd inclusief een globale schatting van de daarmee gemoeide **kosten**. Afhankelijk van de **jaarlijkse besluitvorming** kunnen termijnen waarop projecten en programma's kunnen worden uitgevoerd in de tijd gaan schuiven of vervallen. De **kostendragers** zijn ingevuld. Daarnaast kan gedacht worden aan subsidies van Europa, Rijk, Provincie (subsidiescan), grondexploitatie, bovenwijkse voorzieningen en begroting.



DEEL 1 INLEIDING

Interactief planproces



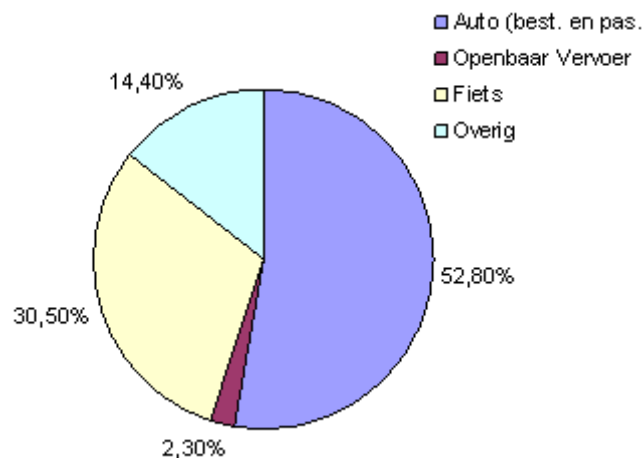
Een mobiliteitsplan voor Hellendoorn

Hellendoorn is in beweging. De komende jaren worden diverse grote **strategische projecten** gerealiseerd, die het aanzien van de gemeente - en met name de kern Nijverdal - drastisch zullen wijzigen. Katalysator van veel van deze ontwikkelingen is de realisatie van het **Combiplan**, de gecombineerde ondertunneling van Rijksweg 35 en de spoorlijn Zwolle-Almelo, en de opwaardering van **rijksweg N35** van gebiedsontsluitingweg (80 km/uur) naar **stroomweg** (100 km/uur). Vooral het Combiplan, met daaraan gekoppeld de **stationsverplaatsing** en realisatie van de **Noordzuidverbinding**, biedt mogelijkheden om het centrum van Nijverdal anders – leefbaarder – in te richten.

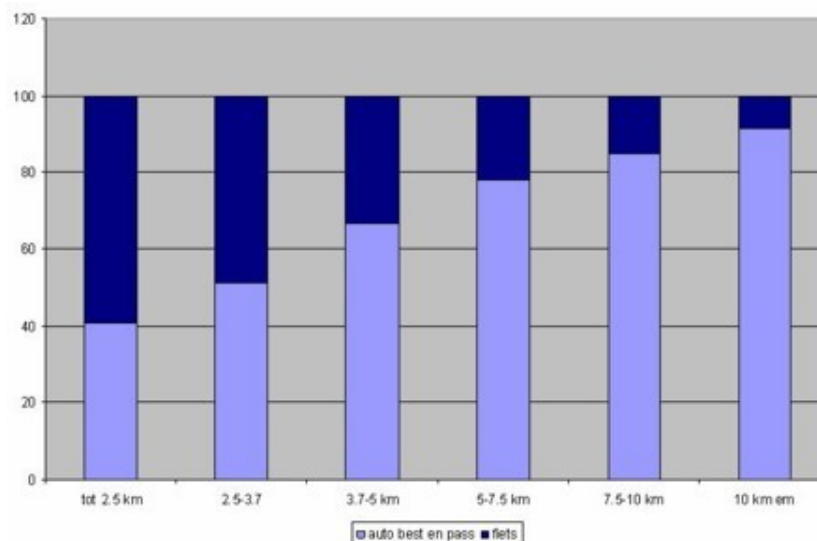
Voor de gemeente Hellendoorn is het de opgave om de **samenhang** tussen al deze ontwikkelingen te waarborgen en tegelijkertijd de **kansen en bedreigingen** in goede banen te leiden. Kansen zijn een betere bereikbaarheid van woon-, werk- en recreatieve gebieden, vooral door goede aansluiting van de lokale verkeersstructuren op het Combiplan/RW35. Bedreigingen zijn aantasting van de woonomgeving door nieuwe infrastructuur en een toenemende verkeersonveiligheid.

Een **actueel beeld** op de gemeentelijke **verkeersstructuren** (verkeersnetwerken) en duidelijke **beleidskaders** voor de verschillende vervoerswijzen kunnen hier aan bijdragen. Een nieuw gemeentelijk **mobiliteitplan** is hiervoor het **overkoepelende kader**. In het Raadsbeleidsprogramma 2006-2010 is aangegeven dat de ontwikkeling van een nieuw mobiliteitsplan in deze raadsperiode een belangrijke opgave is. Het mobiliteitsplan mondt uit in een **uitvoeringsprogramma**, waarin met name ook de zwakkere verkeersdeelnemers (fietzers en voetgangers) en het openbaar vervoer een duidelijke plaats krijgen.

Mobiliteit in Hellendoorn: waar gaat het om?



Modal split gemeente Hellendoorn (Bron: MON)



Verplaatsingen per auto en fiets naar afstand gemeente Hellendoorn (Bron: MON)

Motief	Vervoerswijze				Totaal %
	Auto %	OV %	Fiets %	Overig %	
Werk	18	15	13	5	14
Zakelijk	5	1	2	3	4
School	3	54	19	12	10
Winkel	21	9	24	12	21
Sociaal Recreatief	32	13	29	49	33
Rest Overig	21	9	12	19	18
Totaal	100	100	100	100	100

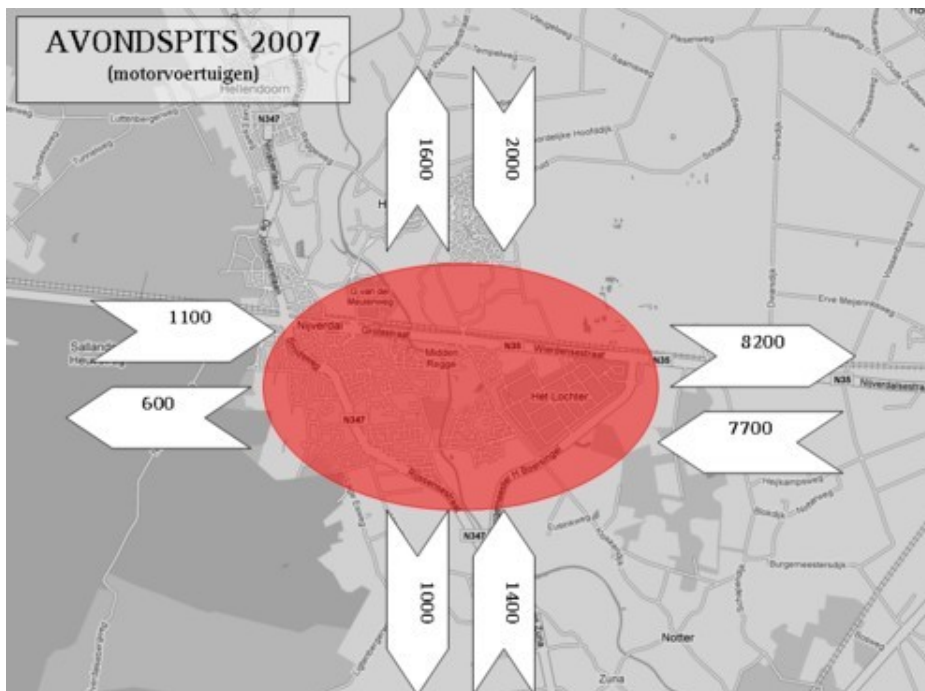
Modal split naar vervoerswijze en motief gemeente Hellendoorn (Bron: MON)

Conclusies:

- Auto en fiets zijn dominante vervoerswijzen, openbaar vervoer is qua aandeel marginaal.
- Verplaatsingen door inwoners Hellendoorn vooral met motieven 'ontspanning/vrije tijd' (sociaal-recreatief), 'boodschappen doen' (winkel) en 'woon-werk'.
- Tot 3 km veel fietsgebruik, boven 3 km vooral autogebruik. Op afstanden tussen 3 en 10 kilometer is winst te halen ten gunste van de fiets.

Wegnr	Wegvak	2003	2004	2005	2006	2007	Ontw. 2003-2007
N347	Rijssen-Nijverdal	14300	14400	14500	14700	14800	+3%
N750	Vriezenveen-Vroomshoop	5000	5400	5800	5400	5900	+18%
N751	Bekkenhaarsweg-Daarle	6100	5800	5800	5300	5700	-7%
N751	Daarle-Den Ham	5900	5900	5900	5600	5700	-7%
N35	Grotestraat Nijverdal	15150		14250		14750	-3%

Verkeersintensiteiten Rijks- en provinciale wegen in gemeente Hellendoorn (Bron: provincie Overijssel)



Pendelstromen gemeente Hellendoorn (Bron: verkeersmodel)

Conclusies:

- Orientatie autoverkeer vooral op Twente, dit vergt aandacht voor de verbinding N35/A35.
- Opvallende toename autoverkeer op N750 door Daarlerveen (+18%). Mogelijk is dit een aantrekkelijke sluiproute voor de N36.
- Lichte stijging autoverkeer op N347 (Nijverdal-Rijssen); daling autoverkeer op de N751 door Daarle.

		alle slachtoffers											slachtoffers per 1000 inwoners										
Leeftijd	inwoners	Personenauto	Bestelauto	Vrachtauto	Bus	Motor	Langzame voertuigen	Bromfiets	Fiets	Personen	Overig	Totaal	Personenauto	Bestelauto	Vrachtauto	Bus	Motor	Langzame voertuigen	Bromfiets	Fiets	Personen	Overig	Totaal
0 t/m 3	1863	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
4 t/m 11	3541	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,28	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0,28
12 t/m 15	1815	1	0	0	0	0	0	0	1	8	1	0	11	0,55	x	x	x	x	0,55	4,41	0,55	x	6,06
16 t/m 24	3775	9	2	0	0	2	0	10	2	0	0	25	2,38	0,53	x	x	0,53	x	2,65	0,53	x	x	6,62
25 t/m 59	17218	15	0	0	0	0	0	3	8	1	0	27	0,87	x	x	x	x	0,17	0,46	0,06	x	1,57	
60 plus	7834	4	0	0	0	0	0	2	8	0	0	14	0,51	x	x	x	x	0,26	1,02	x	x	1,79	
onbekend		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0											
Totaal	36046	30	2	0	0	2	0	16	26	2	0	78	0,83	0,06	x	x	0,06	x	0,44	0,72	0,06	x	2,16

Verkeersslachtoffers naar leeftijd en vervoerswijze gemeente Hellendoorn 2007 (Bron: ROVO)

jaar	doden	ziekenhuis-opnamen	overige gewonden	totaal
2003	0	24	37	61
2004	2	23	56	81
2005	2	28	38	68
2006	1	21	35	57
2007	1	17	60	78

Verkeersslachtoffers gemeente Hellendoorn 2003 – 2007 (Bron: ROVO)

Conclusies:

- Aantal dodelijke verkeersslachtoffers in gemeente Hellendoorn is relatief gering (maar iedere verkeersdode is er één teveel).
- Aantal ziekenhuisopnamen daalt; aantal 'overige gewonden' (geen ziekenhuisopname) neemt toe. De ernst van de ongevallen neemt dus af.
- 'Focusgroepen' zijn jonge automobilisten en jonge (brom)fietzers (12-15 en 16-24 jaar) en oudere fietsers (60+ jaar).

4 Uitgangspunten, vraagpunten en aandachtspunten

Om tot een goed en gedragen plan te komen moet van meet af aan gestudeerd worden vanuit de juiste basis. Die basis bestaat uit wat al vast ligt (uitgangspunten), wat verkend moet worden (vraagpunten) en waar rekening mee moet worden gehouden (aandachtspunten). In de definitiefase van het plan zijn deze aspecten verkend.

4.1 Vooraf

Als onderdeel van de definitiefase zijn de eerste concrete stappen gezet in het planproces. Deze stappen hebben geresulteerd in opgaven voor de ontwerpfase. Deze opgaven, in termen van uitgangspunten, vraagpunten en aandachtspunten, worden in dit hoofdstuk beschreven. De opgaven kunnen gezien worden als inhoudelijke, maatschappelijke en bestuurlijke opdrachten voor het projectteam. Deze opgaven zijn afgeleid en bediscussieerd in achtereenvolgens de volgende stappen:

- Startmiddag projectgroep 27 maart 2008: in een uitgebreide startbijeenkomst hebben diverse projectgroepleden vanuit de gemeente met invalshoeken economie, milieu, ruimte en verkeer opgaven geformuleerd.
- Herijken beleidskaders: Goudappel Coffeng heeft relevante beleidsdocumenten gescreend op nieuwe ontwikkelingen.
- Klankbordgroep 18 mei 2008: vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties en belangengroepen in de gemeente Hellendoorn hebben aangegeven wat zij belangrijk vinden voor het op te stellen mobiliteitsplan.
- Bestuurlijk debat Raadscommissie 20 mei 2008: aan de hand van stellingen en een richtingaanwijzer hebben leden van de Commissie Grondgebied de uitgangspunten voor het mobiliteitsplan bediscussieerd.

Het resultaat is een overzicht van variabelen voor de ontwerpfase, onderverdeeld naar de vier pijlers ruimte, economie, verkeer en milieu. Het overzicht heeft het karakter van een verzameling van 'rijpe' en 'groene' aspecten. Het fungeert feitelijk als checklist waarmee planners en ontwerpers aan de slag kunnen.

Ruimte

Wat voor het plan uit van:

- Vastgesteld ruimtelijk beleid, zoals de Strategische Visie en de structuurvisie 'Ruimte voor de mensen van morgen', maar ook ruimtelijke projectplannen als Dunantblok, verplaatsing station (afhankelijk van financieringsbijdrage Rijk), Kruidenwijk-Zuid, Hellendoorn-Noord en Masterplan Koninklijke Ten Cate (KTC).
- Realisatie Combiplan biedt kansen in de ruimtelijke kwaliteit van Nijverdal, niet alleen door herinrichting vrijkomende ruimte, maar ook voor een autoluwe inrichting Grotestraat/centrumgebied.
- Verkeer is onderdeel van de openbare ruimte (ruimtelijke ordening, verkeer en groen werken nauw samen en versterken elkaar).
- Verkeersoplossingen kiezen die bijdragen aan ruimtelijke kwaliteit.
- Sluit voor de uitvoering van infrastructuurprojecten aan bij geplande ruimtelijke ontwikkelingen.

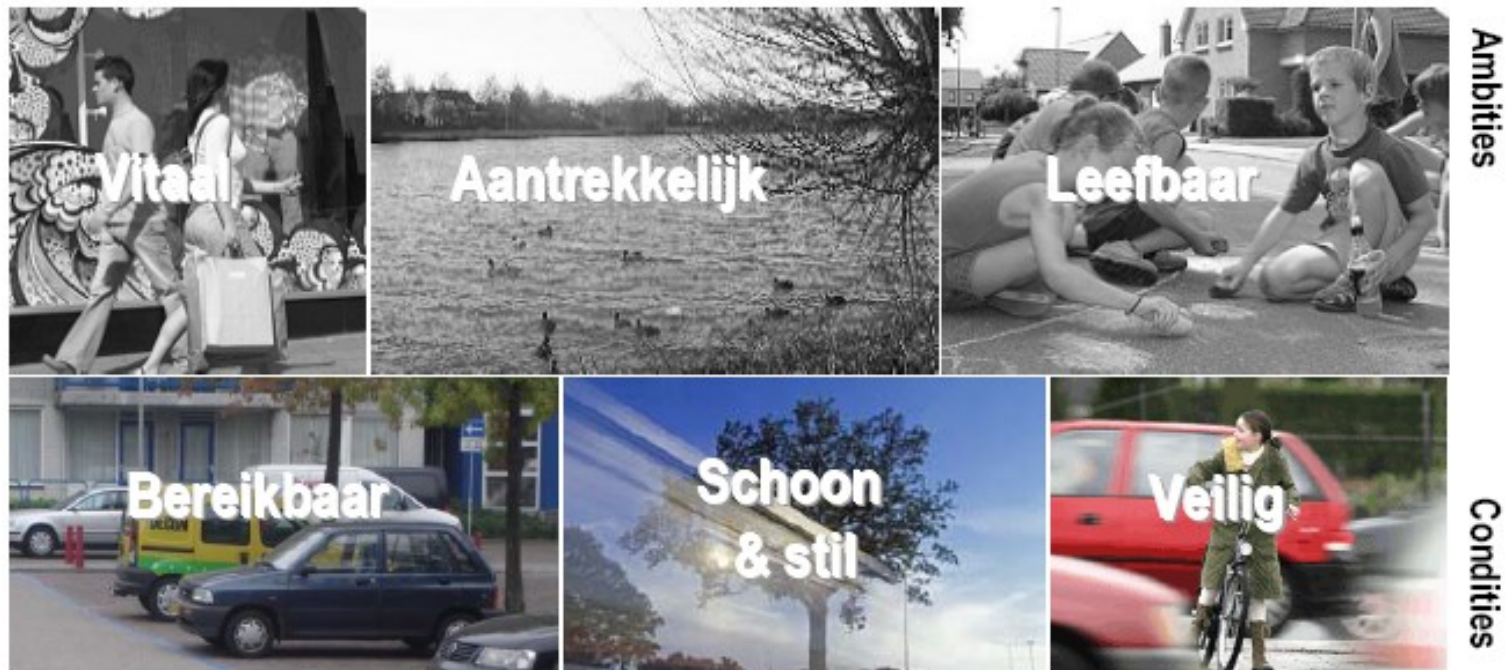
Wat antwoord in/met het plan de vraag:

- Hoe kunnen ruimtelijke ontwikkelingen en verkeersstructuren (auto, fiets, openbaar vervoer) zo goed mogelijk worden verknoot (bijvoorbeeld De Strip in relatie tot nieuwe station)? Wat betekent dit voor de inrichting van knooppunten? Hoe hoogwaardig moet die zijn?
- Wat is de rol van de ruimtelijke structuur in de kansen voor openbaar vervoer?
- Hoe kan de barrièrewerking van infrastructuur worden opgelost, bijvoorbeeld de N35 als een barrière in de (recreatieve) verbinding tussen noordelijk en zuidelijk deel Sallandse Heuvelrug?
- Hoe gaan we om met het spanningsveld tussen toenemende parkeerdruk (in woonwijken) in relatie tot behoud van kwaliteit openbare ruimte (voldoende groen en ruimte voor spelen)?

Wat houdt in de uitwerking van het plan rekening met:

- Waar mogelijk verkeersluw houden van de woonomgeving van bewoners: tegen gaan van verstopping, sluiproutes, te hard rijden, fout parkeren, etcetera.
- Toename van het aantal eenpersoonshuishoudens.
- Streven naar een herkenbare inrichting van wegen.

Mei 2008 'Uitgangspuntennotitie' vastgesteld door B&W



Economie: vitaliteit van gebieden in de stad versterken

Ruimte: condities scheppen voor gewenst klimaat

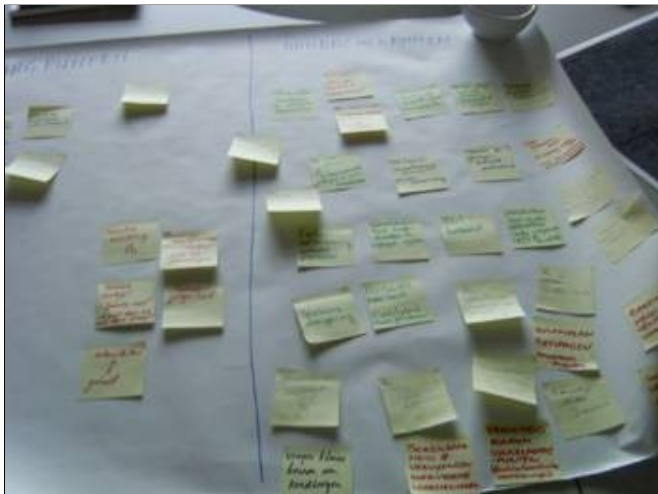
Verkeer: gewenste mobiliteitsontwikkeling geleiden

Milieu: leefbaarheid vergroten op de juiste plekken

Welke kaders meegekregen vanuit uitgangspuntennotitie?

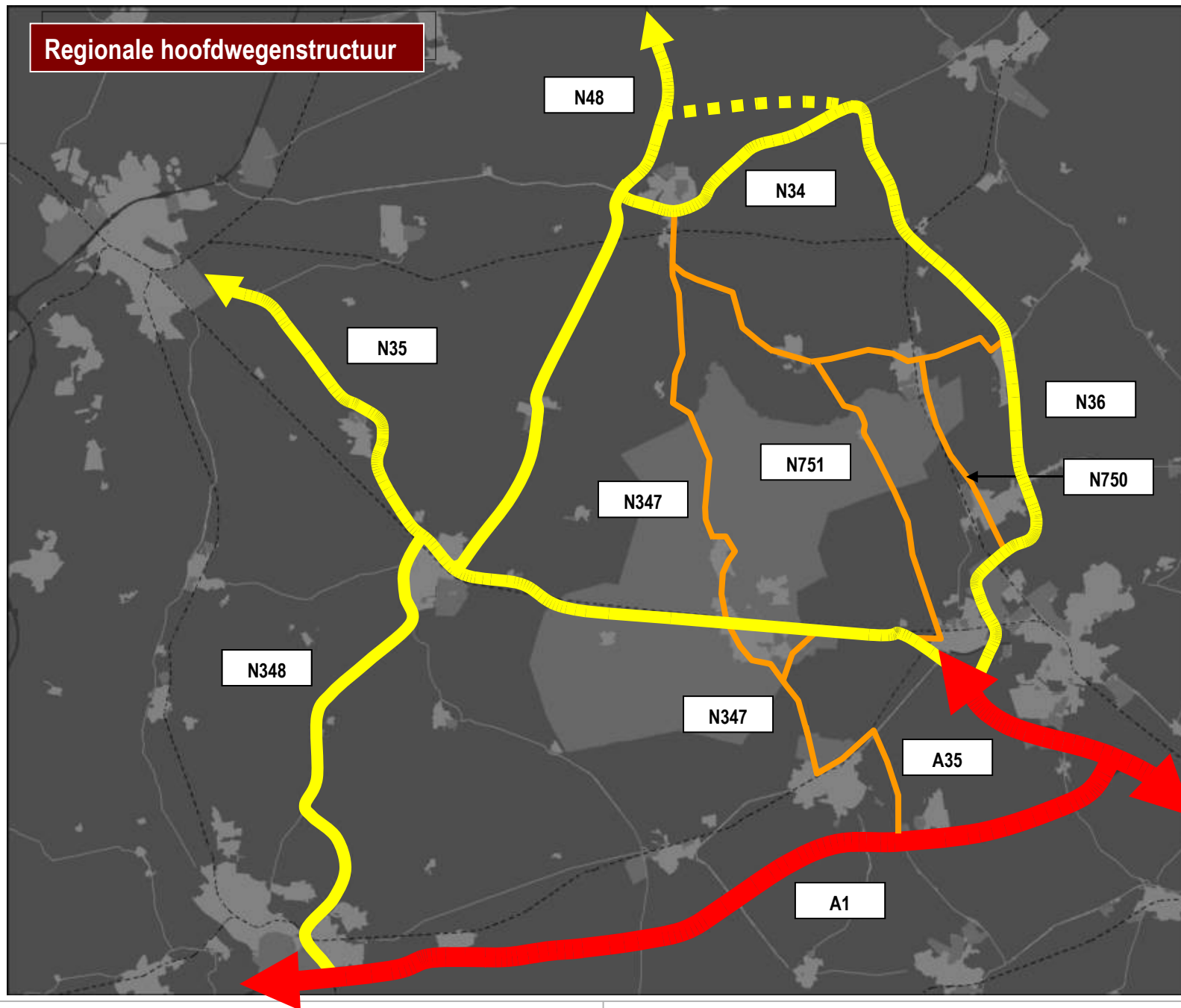
In de **uitgangspuntennotitie** zijn de kaders voor het mobiliteitsplan neergelegd in uitgangspunten, vraagpunten en aandachtspunten. De uitgangspuntennotitie geeft aan welke **maatschappelijke** en **bestuurlijke vragen** en aspecten in de mobiliteitsvisie aan de orde moeten komen. De kaders werden geordend volgens de vier pijlers van **ruimte, economie, verkeer en milieu**.

De uitgangspuntennotitie is door het college van B&W vastgesteld als **inhoudelijk vertrekpunt** voor het mobiliteitsplan. Wat zijn de belangrijkste kaders die in de uitgangspuntennotitie werden vermeld? Enkele zijn:



- Sluit aan op lopende ontwikkelingen als de realisatie van het **Combiplan** en de **Noordzuidverbinding**.
- Faciliteer **ruimtelijk-economische ontwikkelingen** door een goede bereikbaarheid vanuit de regio, versterk de relatie met de **A1 en A35**.
- Houdt rekening met de **leefomgeving** en de **natuurlijke omgeving**, hef **infrastructurele barrières** op.
- Versterk de rol van de **fiets** en het **openbaar vervoer**.
- Zorg ervoor dat de **zwakkere verkeersdeelnemers** (fietsers, voetgangers) zich op een **veilige manier** kunnen verplaatsen.
- Het **nieuwe station** als 'bronpunt' voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de gemeente.
- Verbeter de '**verkeersleefbaarheid**' in de kernen Haarle, Hulsen en Daarlerveen.
- Versterk de **toeristisch-recreatieve infrastructuur**.

Regionale hoofdwegenstructuur



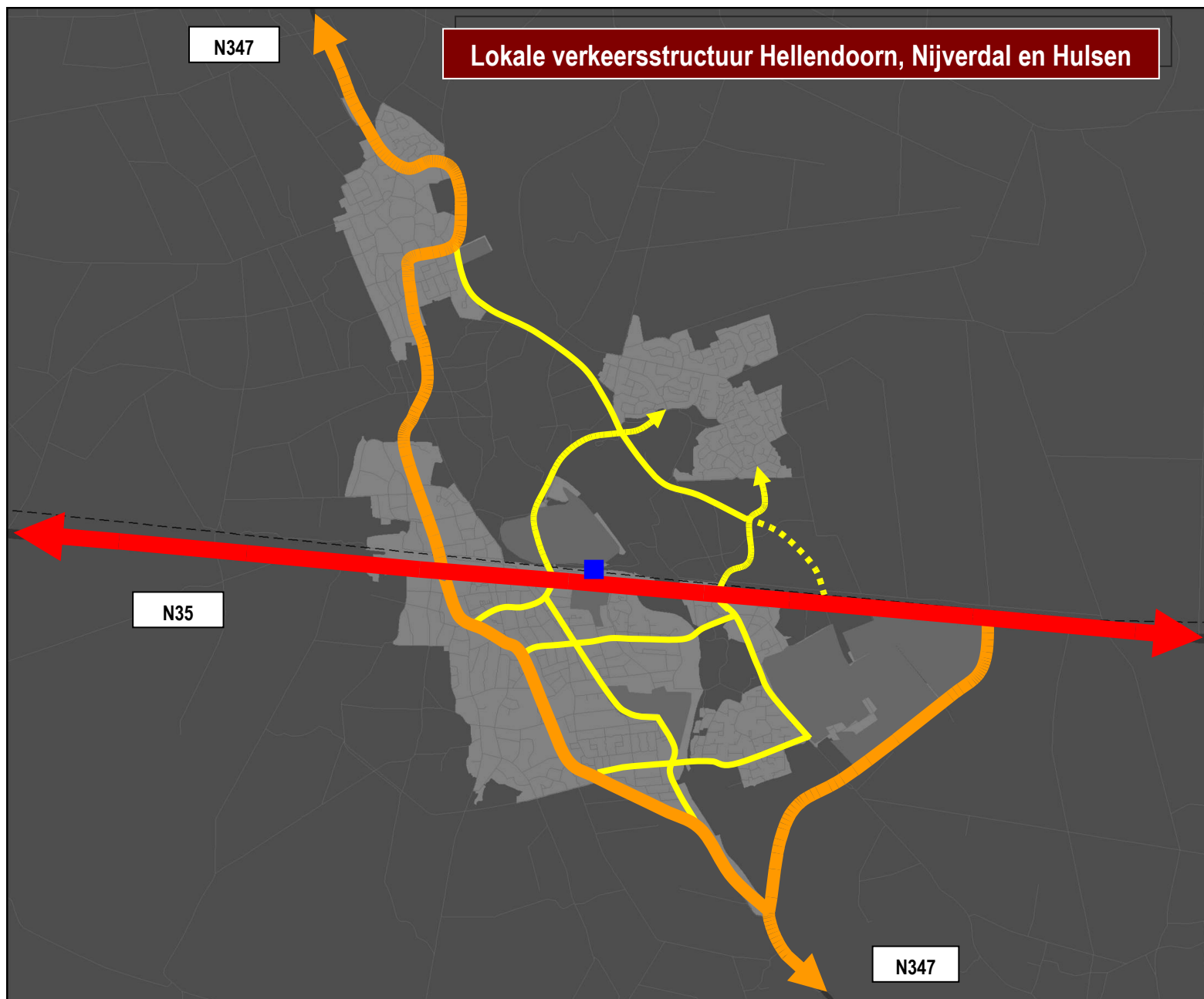
Hellendoorn in regionaal perspectief

Regionaal ligt de gemeente Hellendoorn in een **ruit van stroomwegen**, dit zijn de **(inter)regionaal verbindende wegen**: rijksweg N35 van Zwolle naar Almelo, provinciale weg N348 van Deventer-Raalte naar Ommen, rijksweg N36 van A35/Almelo richting Hardenberg en provinciale weg N34 Coevorden-Hardenberg-Ommen. Op termijn wordt de N34 richting Ommen afgewaardeerd en wordt de N36 doorgetrokken als noordelijke randweg Ommen (met een aansluiting op de N48). Vanaf deze regionale hoofdwegen zijn de A1 en de A35, als toegangspoorten naar respectievelijk Randstad/Duitse achterland en Twente, te bereiken.

In 2007 is het **fietsknooppuntensysteem** Twente en in 2008 is het fietsknooppuntensysteem Salland geopend. Op basis van informatiekaarten en –borden kunnen fietsers hun eigen route samenstellen, gebaseerd op genummerde knooppunten. Dit systeem bedekt geheel Twente en Salland. In het netwerk zijn **Toeristische OverstapPunten** (TOP's) opgenomen. Hier kan worden overgestapt op andere (recreatieve) vervoerswijzen. In de weekenden en op andere vrije dagen is de Toeristenweg tussen Nijverdal en Holten het domein van recreanten.

Op de **spoorlijn tussen Zwolle en Enschede** verzorgt NS de dienstregeling met een stoptrein. Ieder half uur kan vanaf station Nijverdal naar Zwolle of Enschede worden gereisd. Op de **spoorlijn tussen Almelo en Mariënborg** verzorgt vervoerder Connexxion de dienstregeling met een stoptrein (lijn 84 in het dienstregelingboekje). Vanaf station Daarlerveen kan twee keer per uur in de richting van Almelo of Mariënborg worden gereisd.

In heel Twente, en dus ook gemeente Hellendoorn, kan gebruik worden gemaakt van de **regiotaxi**. Dit is een vorm van openbaar vervoer van deur tot deur die voor iedereen toegankelijk is, zeven dagen per week, op afroep. Het systeem wordt gefinancierd door Regio Twente en de Twentse gemeenten.



Hellendoorn in lokaal perspectief

De **hoofdontsluitingen van de kernen Hellendoorn en Nijverdal** zijn de Rijksweg N35 Almeloseweg-Grotestraat-Wierdensestraat (oost-westrichting) en de provinciale weg N347 Ommerweg-Schuilenburgerweg-Schuilenburgerweg-Reggeweg-Ninaberlaan-De Joncheerelaan, Smidsweg-Rijssensestraat, Baron van Sternbachlaan en de Burgemeester H. Boersingel (noord-zuidrichting). Andere (**provinciale**) **wegen** van belang zijn de N751 van Wierden naar Den Ham via Daarle en de N750 van Vriezenveen naar Vroomshoop via Daarlerveen. Het buitengebied is grotendeels ingericht als verblijfsgebied met een snelheidsregime van 60 km/uur.

Op de hoofdontsluitingswegen zijn er **vrijliggende fietspaden** langs de N35 Grotestraat-Wierdensestraat en N347 Ninaberlaan-De Joncheerelaan. De N347 Smidsweg-Rijssensestraat is voorzien van **fietsstroken**. Op de overige gebiedsontsluitingswegen in Nijverdal en Hellendoorn kunnen fietsers gebruik maken van fietspaden en fietsstroken. Verder maken fietsers in de kernen gebruik van het **bestaande wegennet**, ook op wijkniveau en richting de winkelcentra en werkgebieden. Aandachtspunt is ook hier de veiligheid van fietsers, maar ook de directheid in het netwerk (ontbrekende schakels).

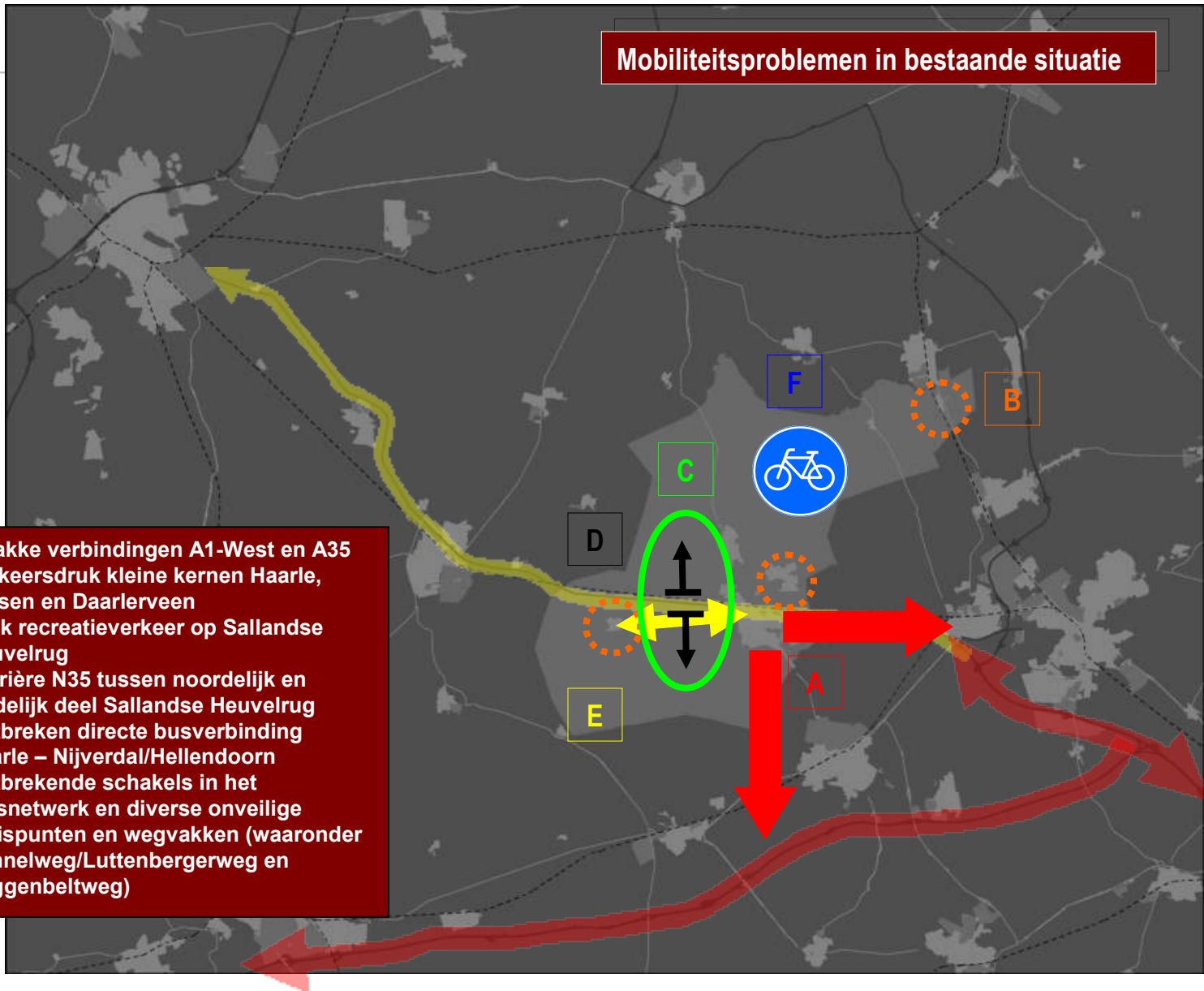
In het buitengebied zijn nog enkele 80 km/uur wegen in beheer bij de gemeente (de voormalige tertiaire wegen), deze zijn voorzien van **vrijliggende fietspaden**. Voor het overige wordt het buitengebied ingericht als verblijfsgebied met een snelheidsregime van 60 km/uur en **gemengd gebruik** (autoverkeer, landbouwverkeer en fietsers). De veiligheid van fietsers is hier een belangrijk aandachtspunt (Tunnelweg, Lutzenbergerweg, Poggenbeltweg). Een aantal 60-wegen zijn voorzien van **fiets(suggestie)stroken**.

Het **regulier busvervoer** in de gemeente Hellendoorn wordt verzorgt door vervoerders Connexxion en Syntus. De reguliere lijnen zijn lijn 72, lijn 96 en lijn 594 (buurtbus).

Aanvullende buslijnen zijn lijn 58 tussen Nijverdal en Holten (weekenddienst over de Toeristenweg door Connexxion) en lijn 75 (Connexxion) tussen Nijverdal Boomcatweg en Ommen Larcom. Dit is een scholierenlijn, die twee keer per dag rijdt.

Mobiliteitsproblemen in bestaande situatie

- A) Zwakke verbindingen A1-West en A35
- B) Verkeersdruk kleine kernen Haarle, Hulsen en Daarlerveen
- C) Druk recreatieverkeer op Sallandse Heuvelrug
- D) Barrière N35 tussen noordelijk en zuidelijk deel Sallandse Heuvelrug
- E) Ontbreken directe busverbinding Haarle – Nijverdal/Hellendoorn
- F) Ontbrekende schakels in het fietsnetwerk en diverse onveilige kruispunten en wegvakken (waaronder Tunnelweg/Luttenbergerweg en Poggenbeltweg)



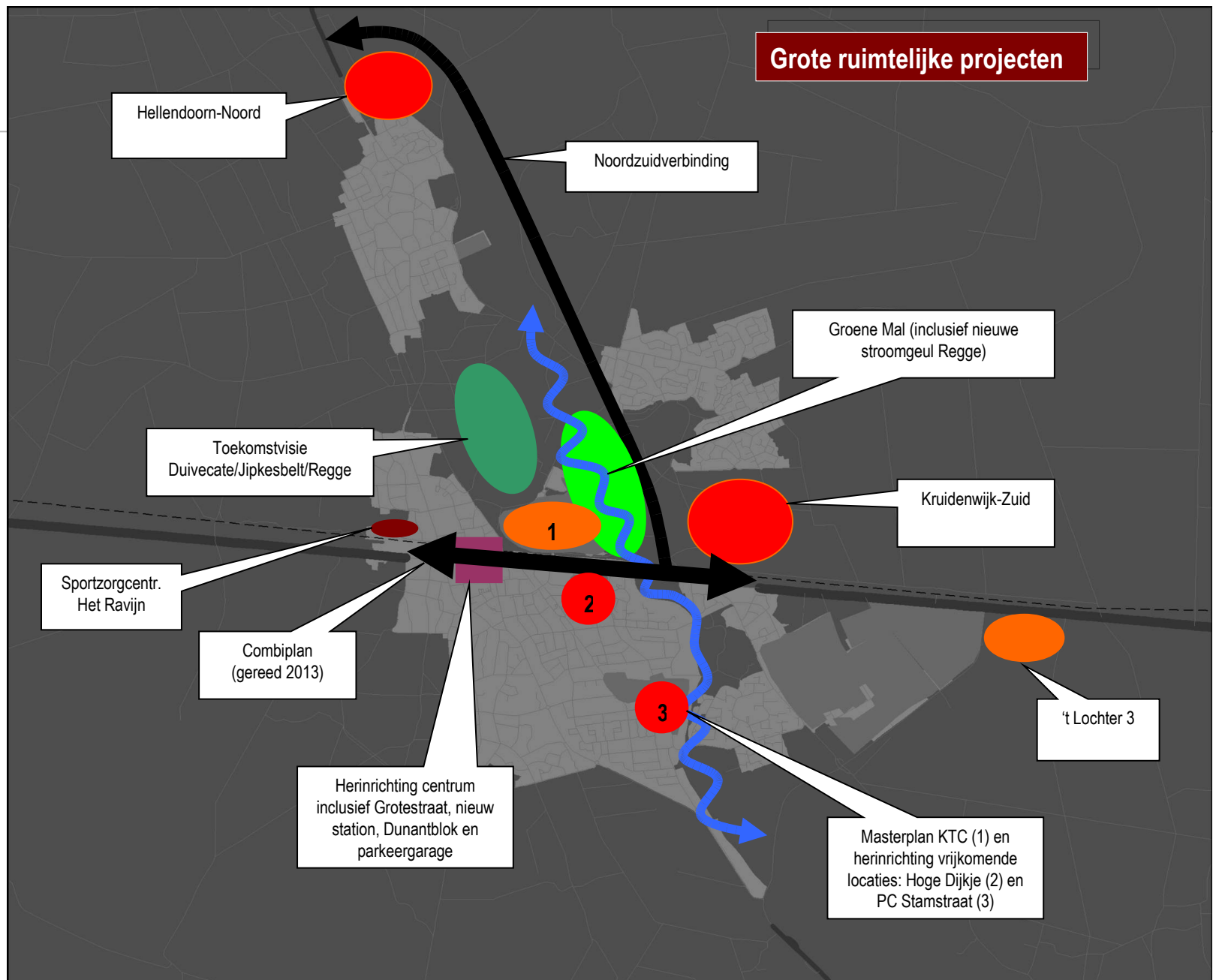
De echte mobiliteitsproblemen zijn beperkt

Wat zijn nu de **maatgevende mobiliteitsvraagstukken** in de gemeente Hellendoorn? Een belangrijke constatering is dat de feitelijke **mobiliteitsproblemen beperkt** zijn. Hét grote probleem op dit moment is de **verkeersdrukte** op de N35

Grotestraat/Wierdensestraat, maar daar wordt met de realisatie van het **Combiplan** een oplossing voor geboden. Natuurlijk zijn er wel problemen in de huidige lokale verkeersnetwerken, die vragen om oplossingen. Dit mobiliteitsplan bepaalt hiervoor de richting en maakt keuzen inzichtelijk.

Wat zijn de belangrijkste **verkeersvraagstukken**?

- De relatie met de **A1 en de A35** (snelwegen die van belang zijn voor een goede **regionale bereikbaarheid** van de gemeente Hellendoorn) is **niet optimaal**. In dit verband is de studie naar een opwaardering van **rijksweg N35** tot **stroomweg** - met 2x2 rijstroken en een snelheidsregime van **100 km/uur** - een belangrijke ontwikkeling.
- Door de mindere verbindingen met de A1 en A35 maakt relatief veel verkeer gebruik van het **onderliggende wegennet**. Met name in de **kleine kernen** als Haarle en Daarlerveen wordt dit ervaren en beleefd als **hinderlijk** en een **aantasting van de 'leefbaarheid'**.
- De verkeersintensiteiten op de **Smidsweg en Rijssensestraat** in Nijverdal zijn hoog, dit resulteert in **leefbaarheidsproblemen** (geluidsoverlast, verkeersonveiligheid).
- Het **fietsnetwerk** is **niet** overal even **veilig**, met name de Tunnelweg/Luttenbergerweg en Poggenbeltweg worden door fietsers aangemerkt als onveilig. Binnen de kernen Hellendoorn en Nijverdal **ontbreken schakels** in het netwerk.
- De rijksweg N35 is een **barrière** tussen het noordelijk en zuidelijk deel van de Sallandse Heuvelrug. Door de opwaardering tot stroomweg zal deze barrièrewerking toenemen.
- Tussen Haarle en de kernen Hellendoorn en Nijverdal is geen **directe openbaar vervoer** verbinding.

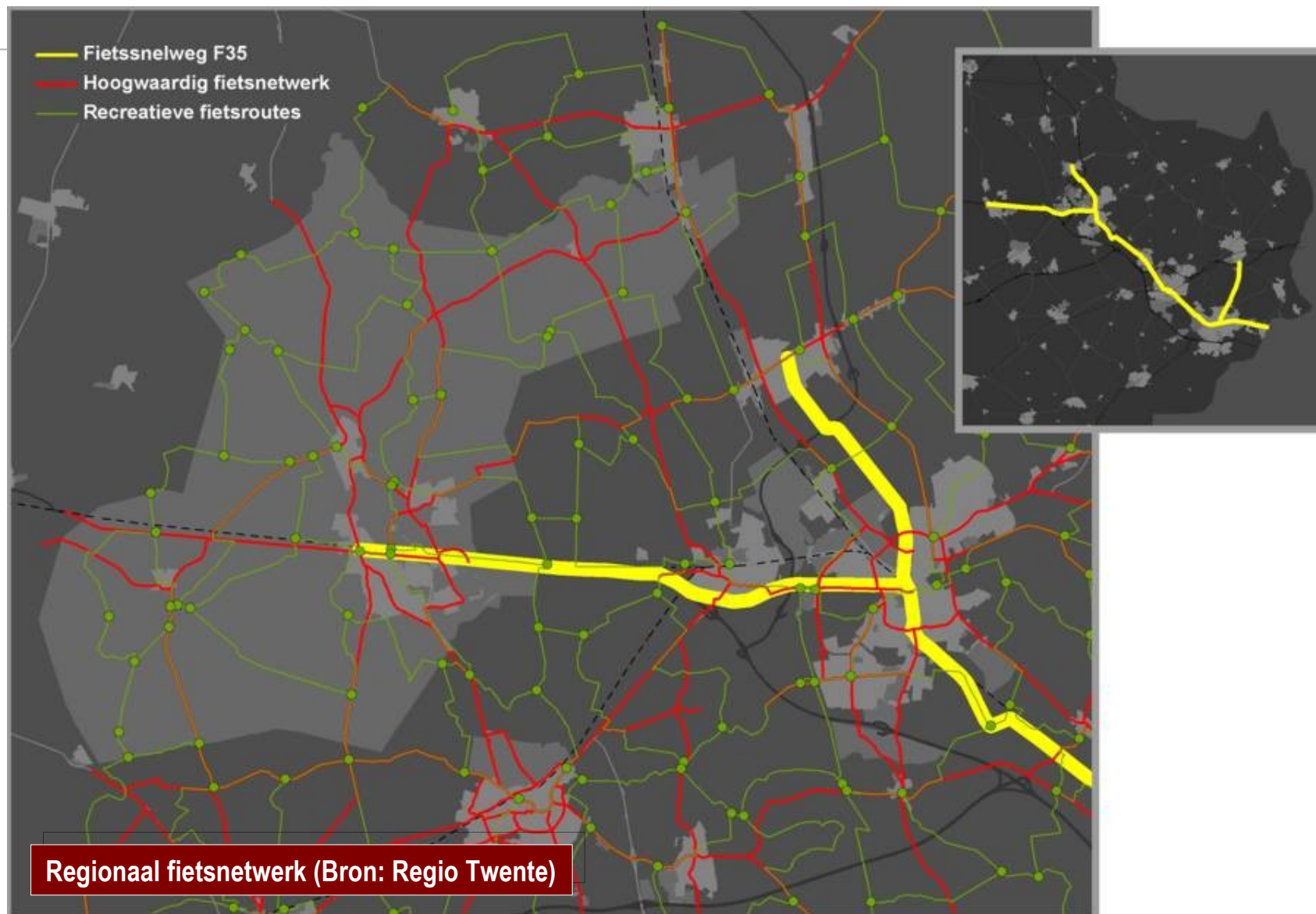


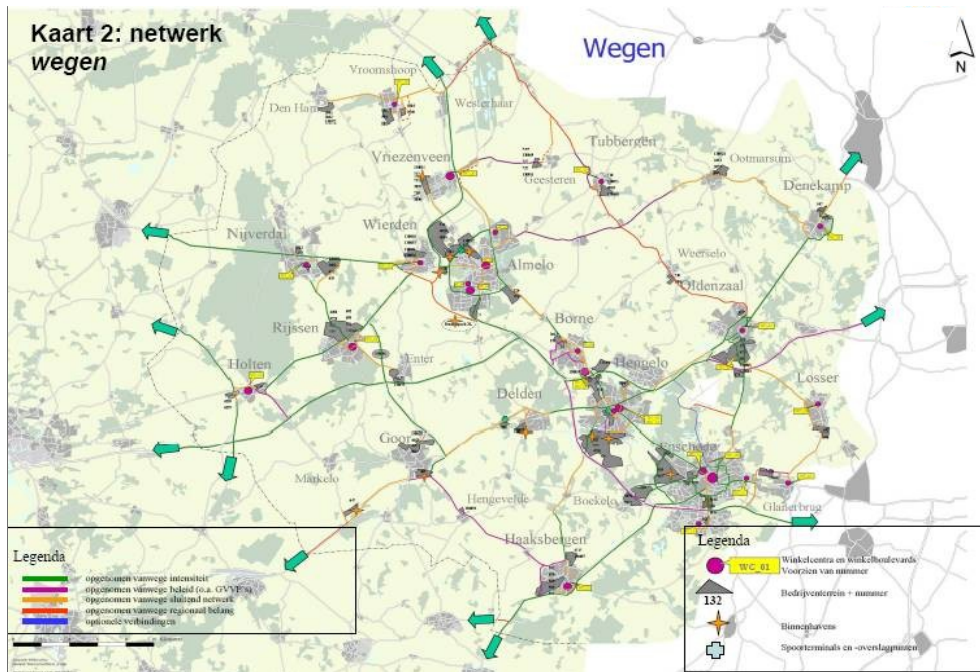
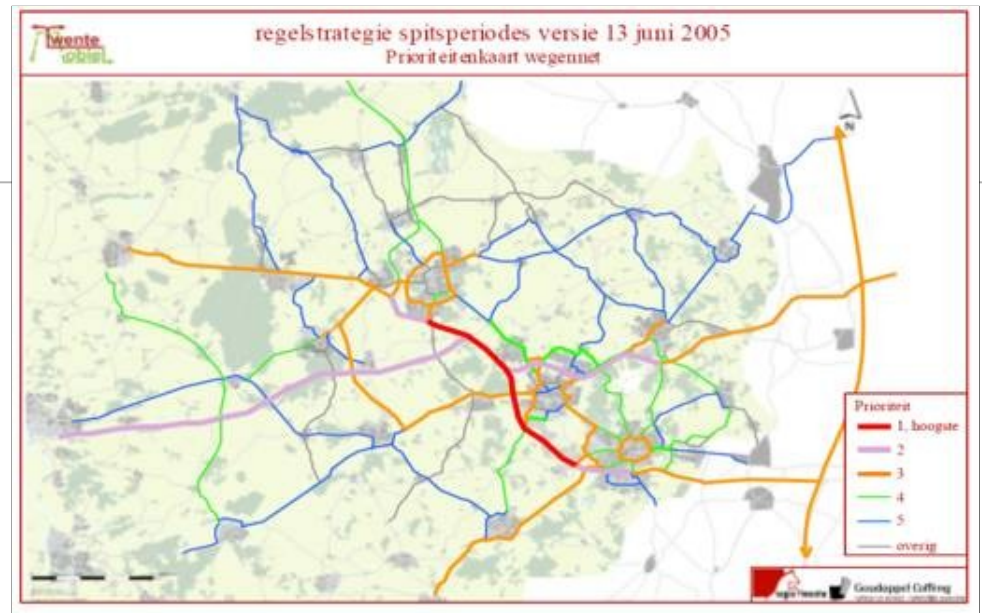
Maar: Hellendoorn staat niet stil

Hellendoorn is **ambitieuw**! Diverse grote **ruimtelijke en infrastructurele projecten** worden op dit moment gerealiseerd of worden in de nabije toekomst gerealiseerd. Dit heeft **consequenties voor de mobiliteit** in de gemeente. Om een gevoel te geven wat bijvoorbeeld woningbouw betekent: elk huishouden maakt 5 tot 6 autoverplaatsingen per dag. Voor een nieuwe woonwijk als de Kruidenwijk-Zuid met 450 woningen komt dit neer op ongeveer 2.700 autoverplaatsingen per dag. De verwachting is dat steeds meer mensen overgaan tot de aanschaf van een auto. Het gemiddelde autobezit per inwoner groeit zo door en daarmee ook het aantal autobewegingen per huishouden.

Welke plannen en projecten zijn van **invloed op de mobiliteit** in de gemeente Hellendoorn, of vragen om **aanpassing van de bereikbaarheid**? Hieronder volgt een kort overzicht.

- **Combiplan**, de gecombineerde ondertunneling van rijksweg N35 en de spoorlijn Zwolle-Almelo.
- **Tijdelijk station** in Nijverdal-West (2009-2013) en een **nieuw station** bij het centrum na realisatie Combiplan (na 2013).
- **Nieuwe woonwijken Hellendoorn-Noord**, realisatie 2009-e.v. en **Kruidenwijk-Zuid**, realisatie 2008 e.v. met een hoogwaardig bedrijventerrein en de nieuwe **Noordzuidverbinding** als verbindingsweg tussen deze nieuwbouwlocaties en RW 35.
- **Masterplan centrum Nijverdal**, met Huis voor Bestuur en Cultuur (gerealiseerd), realisatie Nieuw Dunant (oplevering medio 2011) en ondergrondse parkeergarage (circa 256 parkeerplaatsen).
- **Masterplan Koninklijke Ten Cate**, samenvoeging van bedrijfsactiviteiten KTC op bedrijventerrein Nijverdal-Noord en herinrichting vrijkomende locaties (met o.a. woningbouw).
- Ontwikkeling van **bedrijventerrein** 't Lochter 3.
- Gebiedsvisies **landbouwonwikkelingsgebieden** (LOG's) Daarlerveen, Daarle, Marle en Hancate.
- **Multifunctioneel sportzorgcentrum** (Het Ravijn) (opening medio 2010).
- Ontwikkeling **Wonen- en werkenterrein** (3e Kampsweg).





Met de klok mee:

- Route Gevaarlijke Stoffen
- Prioriteitenkaart Twente Mobiel
- Kwaliteitsnet Goederenvervoer (wegverbindingen)

(Bron: Regio Twente)

Ook: regionale ontwikkelingen vragen om aandacht

Een kritische blik op de **hoofdstructuren** voor verkeer en vervoer in **regionaal perspectief** roept een beeld op van **ontwikkelingen**, maar ook van **kansen en mogelijkheden**. Het herijken van de verkeersstructuur biedt bij uitstek kansen om de gemeente Hellendoorn beter te positioneren in de regio. Concreet gaat het dan om de volgende ontwikkelingen:

- Landelijk is, aanvullend op de Nota Mobiliteit, de **Mobiliteitsaanpak** vastgesteld. Hierin staan nieuwe maatregelen om de fileproblematiek te verminderen. Er wordt ondermeer ingezet op de aanpak van regionale wegen, waaronder de **N35 Zwolle-Wierden**. Door de betrokken lagere overheden en wegbeheerder Rijkswaterstaat is op initiatief van de provincie Overijssel een 'marsroute' (gefaseerde aanpak) vastgesteld, die moet leiden tot uitwerking in een planstudie.
- De **regionale verbinding** provinciale weg **N348** wordt geoptimaliseerd, dit biedt, in combinatie met aanpassing N35, mogelijkheden voor een **betere regionale bereikbaarheid** van gemeente Hellendoorn. Concreet gaat het om de volgende werken: verdubbeling wegvak A1 – Deventer, rondweg Wesepe en inrichting wegvak Raalte – Ommen als stroomweg (100 km/uur).
- In de ontwerp-Omgevingsvisie van provincie Overijssel is de **spoorlijn Zwolle – Almelo – Enschede** opgenomen in het **interregionale kernnet spoor**. Dit betekent de opwaardering van deze lijn tot een **intercityverbinding** (elektrificatie, passeerstroken en dubbel spoor), zodat intercity's en twee stoptreinen per uur kunnen rijden.
- Gemeente Hellendoorn is bestuurlijk onderdeel van **Regio Twente**. In het **Regionaal Mobiliteitsplan Twente 2007-2011** zijn diverse beleidsvoornemens benoemd, waarvan een aantal een plek moeten krijgen in het mobiliteitsbeleid van gemeenten. Het gaat dan om **Twente Mobiel**, het **Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente** en de **Fietssnelweg F35**, het **kwaliteitsnet goederenvervoer** en **Route Gevaarlijke Stoffen**.

Conclusie: problemen oplossen, kansen benutten

Op een voorgaande pagina werd reeds geconstateerd dat de gemeente Hellendoorn geen echt grote verkeersproblemen kent.

Dit betekent niet dat er geen noodzaak is om de huidige verkeersstructuur te optimaliseren. Juist in de **ambities** van de gemeente, met verschillende grote **strategische projecten**, is er een noodzaak om de **lokale verkeersstructuren te optimaliseren** en op elkaar aan te sluiten, zodat ze als **geheel** en in **samenhang** kunnen functioneren. Dit betekent dat de **problemen** die er zijn moeten worden opgelost. Tegelijkertijd zullen de **kansen** die zich, vooral vanuit regionaal perspectief, voordoen, moeten worden benut. De mobiliteitsplan kan hiervoor de juiste **voorwaarden en condities scheppen**. In de volgende delen wordt dit uitgewerkt aan de hand van de mobiliteitsvisie en beleidsdoelstellingen (deel 2), het verkeer- en vervoerbeleid met de gemaakte beleidskeuzen, de gewenste netwerkstructuren en beoogde projecten (deel 3) en de kaders die we stellen aan de uitvoering (deel 4).

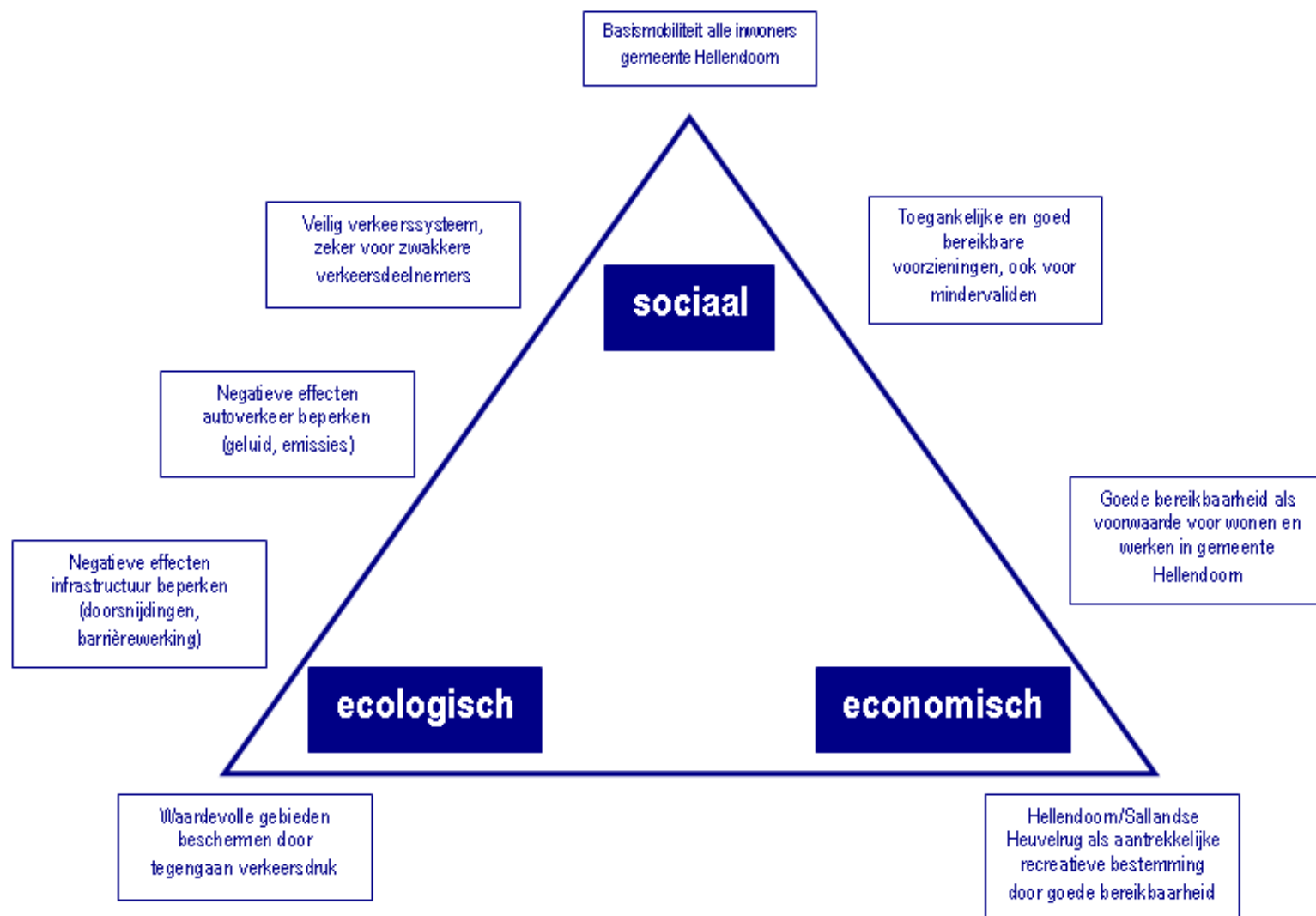


Station NIJVERDAL-CENTRAAL



DEEL 2 MOBILITEITSVISIE

Duurzaamheidsdriehoek in relatie tot mobiliteitsdoelstellingen



Strategische opgave

De **strategische opgave** is Hellendoorn in evenwicht te ontwikkelen in **economisch, ecologisch en sociaal** opzicht. Een **duurzame ontwikkeling** van Hellendoorn is alleen mogelijk als deze drie pijlers steeds in samenhang worden beschouwd, waarbij de ontwikkeling van de één niet ten koste gaat van de anderen. Deze strategische visie vormt de basis voor dit mobiliteitsplan.

In het algemeen worden verkeer en vervoer gekoppeld aan de economische pijler. Voor het vervoer van goederen klopt dat ook, maar personenvervoer laat een ander beeld zien. Ruim driekwart van alle verplaatsingen in de gemeente Hellendoorn heeft een **sociaalrecreatief motief**, zoals boodschappen doen, familiebezoek of een (recreatieve) fietstocht. Het resterende kwart is woon-werk en zakelijk gerelateerd. In alle gevallen gaat het om mensen die zich verplaatsen en is er een relatie met de omgeving. Het totale mobiliteitsbeleid heeft daarmee **raakvlakken** met alledrie de pijlers van de strategische visie. Vooral voor verkeer en vervoer geldt dat het beleid in samenhang tussen de drie pijlers moet worden ontwikkeld om duurzaam te zijn.

Mobiliteit is een voorwaarde voor sociale ontwikkeling

Voor de **sociale ontplooiing** van mensen is mobiliteit een voorwaarde. Mobiel zijn betekent verplaatsen en deel kunnen nemen aan het dagelijkse leven: naar werk, school of sportvereniging gaan, boodschappen doen, op visite gaan enz. Voorwaarde is dat deze verplaatsingen veilig kunnen plaatsvinden. De aanleg van nieuwe infrastructuur, zoals het Combiplan en de Noordzuidverbinding, biedt nieuwe verbindingen en maakt mobiliteit mogelijk. Andersom kan de herinrichting van bestaande infrastructuur, bijvoorbeeld de Grotestraat, de leefbaarheid en (sociale) dynamiek van een wijk of centrum vergroten. Ook het bieden van alternatieven (fiets, openbaar vervoer) aan mensen die geen auto kunnen of willen bezitten, stimuleert sociale ontwikkeling

Bereikbaarheid draagt bij aan een beter vestigingsklimaat

Bereikbaarheid is een belangrijke **vestigings- en locatievoorwaarde** voor bedrijven (zoals Koninklijke Ten Cate) en bedrijventerreinen ('t Lochter). Voor het optimaal functioneren van de kernwinkelgebieden Hellendoorn en Nijverdal is bereikbaarheid in combinatie met voldoende parkeervoorzieningen van levensbelang. Ook het versterken van de toeristisch-recreatieve infrastructuur (met ondermeer fiets- en wandelroutes) zijn middelen om de lokale economie te versterken.

Zorgen voor een evenwicht tussen verkeer en milieu

Infrastructuur en verkeer kunnen een druk leggen op de **natuurlijke (leef)omgeving**. Autoverkeer zorgt voor uitstoot van geluid en uitlaatgassen. Wegen doorsnijden het landschap en kunnen een belemmering zijn voor de ontwikkeling van flora en fauna. Specifieke maatregelen, zoals het minder goed toegankelijk maken van wegen, kunnen deze druk verminderen.

Samenvattend zijn de belangrijkste opgaven voor het integrale verkeer- en vervoerbeleid:

- het verbeteren van de **regionale bereikbaarheid** ter versterking van de positie als aantrekkelijke gemeente om in te wonen, werken, ondernemen, recreëren en te genieten van sociaal-culturele activiteiten;
- mobiliteit als voorwaarde voor **sociale ontplooiing**, dus ook het verstevigen van alternatieve vervoerswijzen als fiets en openbaar vervoer;
- het verbeteren van de **verkeersveiligheid** en dan vooral de veiligheid van de zwakkere verkeersdeelnemers (scholieren, ouderen, fietsers en voetgangers);
- het wegnemen van **leefbaarheidsproblemen** die worden veroorzaakt door het verkeer en infrastructuur (geluidsoverlast, luchtkwaliteit, barrièrewerking infrastructuur).

Doelstelling: verbeteren regionale bereikbaarheid

De **regionale bereikbaarheid** is voor de gemeente Hellendoorn van groot belang. De gemeente Hellendoorn maakt deel uit van de regio Twente. Daarnaast ligt de gemeente Helledoorn op de grens van Twente en Salland en heeft daarmee ook een sterke relatie tot de westelijke helft van de provincie. Voor de bereikbaarheid vanuit de omgeving is de gemeente Hellendoorn grotendeels afhankelijk van de omliggende gemeenten, Regio Twente, provincie Overijssel en het rijk. Het streven is om in 2020 de gemeente Hellendoorn vanuit alle windrichtingen **goed bereikbaar te krijgen en te houden**. De kwalificatie goed betekent in deze:

- Per (vracht)auto: **alle kernen** zijn bereikbaar via wegen, waarop zich geen grote afwikkelingsproblemen voordoen.
- Per openbaar vervoer: voor een groot deel van de inwoners is het **openbaar vervoer** een **alternatief** voor de auto in het woon-werkverkeer.
- Per fiets: de kernen zijn onderling te bereiken via een **kwalitatief hoogwaardig fietsnet**, bestaande uit vrijliggende fietspaden of fietsstroken. De kernen Nijverdal en Hellendoorn zijn via het regionale fietsnet (en via fietssnelweg F35) goed verbonden met Raalte, Zwolle en (via de fietssnelweg F35) met de Twentse steden en dorpen.

Doelstelling: verbeteren lokale bereikbaarheid

Om je goed te kunnen verplaatsen is het een vereiste dat er goede infrastructurele voorzieningen aanwezig zijn. De goede bereikbaarheid vanuit de regio moet een vervolg krijgen op het niveau van **kernen, bedrijventerreinen en woonwijken**. De goede bereikbaarheid op lokaal niveau vertaalt zich voor 2020 in:

- Per fiets: de voorzieningen en winkelcentra zijn direct te bereiken via een **kwalitatief hoogwaardig fietsnet**, bestaande uit vrijliggende fietspaden of fietsstroken. Bij de voorzieningen en in de centra zijn voldoende en **kwalitatief goede stallingsmogelijkheden**.
- Per (vracht)auto: vanuit de woon- en werkgebieden ben je in korte tijd (circa 5 minuten) op een weg van hogere orde (gebiedsontsluitingsweg). Op de gebiedsontsluitingswegen doen zich **geen grote afwikkelingsproblemen** voor. Bij de voorzieningen en winkelcentra is **voldoende parkeergelegenheid** aanwezig. Waar nodig wordt door middel van parkeerregulering gestuurd in het gebruik van de parkeervoorzieningen.
- Per openbaar vervoer: alle inwoners van de gemeente Hellendoorn kunnen **minimaal met de buurtbus of de regiotaxi** van en naar hun bestemming komen.
- Per openbaar vervoer: in de kernen Hellendoorn en Nijverdal worden het station, de winkelcentra en de werkgebieden bediend met **reguliere buslijnen** met een frequentie van minimaal 2x per uur in de spits.

Doelstelling: een verkeersveilige leefomgeving

Verkeersveiligheid gaat om het veilig inrichten van wegen en kruispunten om zodoende het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Met name de **zwakkere verkeersdeelnemers** (jongeren en ouderen, fietsers) **verdienen bescherming**. Educatie, voorlichting en handhaving spelen daarbij een belangrijke rol. De opgave voor het verbeteren van de verkeersveilige omgeving betekent voor 2020:

- Het aantal verkeersslachtoffers is zo laag als redelijkerwijs mogelijk is.
- De wegen zijn **Duurzaam Veilig** ingericht, waarbij het accent ligt op een passende vormgeving bij de functie en het gebruik van de wegen.
- De verblijfsgebieden in het buitengebied worden ingericht als 60 km/uur zone, uitgezonderd de Hammerweg, Schuilenburgerweg, Hellendoornseweg, Meester Werkmanstraat en Groeneweg. Deze wegen blijven 80 km/uur.
- Woonwijken zijn ingericht als 30 km/uur gebieden
- Kinderen van basisscholen kunnen veilig van en naar de scholen, **“ouders durven hun kinderen zelfstandig naar de school te laten gaan”**.
- Weggebruikers nemen hun **eigen verantwoordelijkheid** en laten een verantwoord verkeersgedrag zien. Een intensivering van activiteiten op het gebied van educatie en communicatie - vanuit een gezamenlijke regionale aanpak – draagt hier aan bij.

Doelstelling: een leefbaar verblijfsklimaat

Leefbaarheid gaat om het creëren van een **gezonde en veilige leefomgeving** door het verminderen van de negatieve effecten van infrastructuur (barrièrewerking) en autogebruik (geluid, luchtkwaliteit). Dit betekent voor 2020:

- Het **verminderen van geluidsknelpunten** langs gebiedsontsluitingswegen zoals de Rijssensestraat/Smidsweg.
- Knelpunten ten aanzien van **luchtkwaliteit** ten gevolge van het wegverkeer komen niet voor binnen de gemeente.
- **Minder grote barrières** ten gevolge van gebiedsontsluitingswegen voor mens en dier.

DEEL 3 BELEID

Ter inleiding

In de volgende paragrafen is het **mobiliteitsbeleid** uitgewerkt. Er is gekozen voor een **gebieden**indeling, waar vooral de gewenste netwerkstructuur/wegencategorisering als rode draad doorheen loopt. Voor de overzichtelijkheid zijn een aantal **vervoerswijzen** in aparte paragrafen uitgewerkt, evenals het **flankerende beleid**. De opbouw van de paragrafen is steeds **identiek** en bestaat uit de volgende **onderdelen**:

Beleidskeuzen De expliciete keuzen die zijn gemaakt op basis van de geïnventariseerde problematiek en de geformuleerde beleidsdoelen. Iedere beleidskeuze is voorzien van een korte toelichting.

Netwerkstructuur De gemaakte beleidskeuzen hebben consequenties voor de opbouw van de netwerken voor (vracht)auto, fiets en openbaar vervoer en de functie die aan wegen wordt toegekend (wegencategorisering). De gewenste netwerken zijn op overzichtskaarten weergegeven.

Projecten De beleidskeuzen en gewenste netwerkstructuren leiden tot projecten. De bijdrage van individuele projecten aan beleidsdoelstellingen (bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid) zijn in tabellen gevisualiseerd. Ieder project wordt kort toegelicht.

Gebieden

- 3.1 Hellendoorn in de regio
- 3.2 Kernen Hellendoorn en Nijverdal
- 3.3 Kernen Haarle, Hulsen, Daarle en Daarlerveen
- 3.4 Bedrijventerreinen
- 3.5 Verblijfsgebieden (binnen en buiten de kom)

Vervoerswijzen

- 3.6 Recreatie- en landbouwverkeer
- 3.7 Fietsverkeer
- 3.8 Voetgangers
- 3.9 Openbaar vervoer

Flankerend beleid

- 3.10 Verkeersveiligheid (gedrag)
- 3.11 Mobiliteitsmanagement
- 3.12 Parkeren

3.1 HELLENDOORN IN DE REGIO

Beleidskeuzen

Keuze 1 Het verbeteren van de regionale wegverbindingen:

- opwaarderen van de rijksweg N35 tot stroomweg met 2x2 rijstroken en een snelheidsregime van 100 km/uur;
- optimaliseren van route naar de A1 via Rijssen.

Keuze 2 Doorgaand verkeer, zonder herkomst of bestemming in de gemeente Hellendoorn, wordt afgewikkeld via het hoofdwegennet (stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen).

Keuze 3 Het opwaarderen van de regionale fietsverbindingen richting Zwolle en de Twentse steden (fietssnelweg F35).

Keuze 4 Opwaarderen van de spoorlijn Zwolle – Almelo tot intercityverbinding.

Ad 1. Het verkeersnetwerk van de gemeente Hellendoorn wordt gedragen door de rijksweg N35. Deze weg vormt de hoofdverbinding tussen de netwerksteden Zwolle-Kampen en Twente. De weg voldoet slechts ten dele aan de eisen die daaraan gesteld worden. Er bestaat de wens bij het Rijk, de provincie Overijssel, Regio Twente en de aan deze weg gelegen gemeenten om de N35 op te waarderen tot een volwaardige hoofdverbinding. De gemeente Hellendoorn ondersteunt het streven van de provincie Overijssel van een verdubbeling van de N35 naar **2x2 rijstroken** stroomweg met een maximum snelheid van **100 km/h**. Kenmerk van een stroomweg zijn de **ongelijkvloerse aansluitingen**. In 1995 is het tracébesluit voor het Combiplan genomen. Hierin zijn ook de locaties voor aansluitingen bepaald. Het gemeentelijk hoofdwegennet is hierop ontworpen en inmiddels (deels) aangelegd. Er wordt dan ook ingezet op aansluitingen op deze locaties. Dit zijn achtereenvolgens: Grotestraat nabij Dalzicht, de Noordzuidverbinding en de Burgemeester H. Boersingel. Aan de westzijde van Nijverdal is een aansluiting op de Stationsweg de meest gewenste.

Ad 1. (vervolg) Het verkeersnetwerk van de gemeente Hellendoorn is nauw verweven met die van omliggende gemeenten zoals Rijssen, Raalte, Ommen en Wierden. De N347, richting Rijssen en Ommen, is de ontsluitingsweg in zuidelijke richting. Richting A1 is de bereikbaarheid vanuit de gemeente Hellendoorn nu onvoldoende. Dit leidt onder meer tot ongewenste verkeersstromen via Rijssen, de Nijverdalsebergweg en Haarle. Een betere verbinding door of langs Rijssen kan een goede impuls zijn voor de bereikbaarheid van de gemeente vanaf de A1. De opwaardering van de N35, in combinatie met een zuidelijke randweg bij Raalte, is van positieve invloed op de verkeersstromen van/naar en door Haarle richting ondermeer Deventer.

Ad 2. Door het aanbieden van een goed hoofdwegenet, bestaande uit stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen, met voldoende capaciteit, wordt het doorgaand verkeer gestimuleerd er gebruik van te maken. Minder verkeer zoekt daardoor een weg door het buitengebied, wat de leefbaarheid in met name de kleine kernen ten goede komt.

Ad 3. In paragraaf 3.8 wordt nader ingegaan op de fietssnelweg F35.

Ad 4. Opwaardering van de spoorlijn Zwolle – Almelo tot intercityverbinding versterkt de mogelijkheden om station Nijverdal in te richten en te laten functioneren als regionale OV-knoop (zie paragraaf 3.9 Openbaar Vervoer).

Miljardenpakket om mobiliteit te verbeteren

Nieuwsbericht | 22-10-2008

Het aantal reizigers stijgt meer dan verwacht. Om iedereen vlot en veilig van deur tot deur te laten reizen, zijn extra investeringen nodig. In de Mobiliteitsaanpak staan nieuwe maatregelen.

Minister Eurlings en staatssecretaris Huizinga (VenW) hebben de Mobiliteitsaanpak naar de Tweede Kamer gestuurd. Het pakket heeft een omvang van 7 miljard euro, waarvan 4 miljard euro aanvullend op de Nota Mobiliteit. Hiervan komt 1,25 miljard euro bovenop de begroting van VenW.

Voor de wegen neemt het kabinet tot 2020 nieuwe besluiten voor in totaal 1,35 miljard euro. Eurlings maakt afspraken met medeoverheden over de invulling hiervan. Hij zet in op de A4 corridor, de ruit van Rotterdam, een parallelle rijbaan bij knooppunt Gouwe, opheffing van de flessenhals A12, verbetering van regionale wegen rond Eindhoven, de A1 bij Apeldoorn en de N35 Zwolle-Wierden.

Netwerkstructuur en wegencategorisering



Projecten

economisch ecologisch sociaal				leefbaarheid	verkeersveiligheid	bereikbaarheid	
						regionaal	lokaal
			RB.1				
			RB.2				
			RB.3				
			RB.4				
			RB.5				
			RB.6				
bijdrage aan strategische opgaven				bijdrage aan mobiliteitsdoelstellingen			

RB.1 Optimaliseren regionale wegverbindingen
 RB.2 Standpunt bepalen opwaarderen N35/A35
 RB.3 Realiseren Combiplan
 RB.4 Realiseren noordzuidverbinding
 RB.5 Realiseren deeltracé fietssnelweg F35 (Nijverdal)
 RB.6 Twente Mobiel

 project draagt in grote mate bij aan mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave
 project draagt bij aan mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave
 project heeft geen directe relatie met mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave

Project RB.1 Voor het opwaarderen van de wegverbindingen in de verschillende richtingen is samenwerking vereist met Regio Twente en de buurgemeenten. De gemeente Hellendoorn zal tijdens regionale overleggen c.q. het wegbeheerderoverleg haar standpunt kenbaar maken, redenerend vanuit de visie in dit mobiliteitsplan. Waar mogelijk wordt actief meegedacht en gewerkt. Per project moet worden afgewogen wat het belang is van de gemeente en op welke wijze ze initiatief neemt en financiert.

Project RB.2 Via de 'Marsroute' wil de Provincie Overijssel komen tot het meest gewenste tracé voor rijksweg N35 tussen Wierden en Zwolle. Hierin worden ook de locaties voor de aansluitingen benoemd. De gemeente Hellendoorn zet hierbij in op een bundeling van infrastructuur. Dit betekent een wegtracé dat direct naast de spoorbaan ligt. Voor de aansluitingen geldt dat de meest gewenste locaties zijn nabij de Hellendoornsebergweg, de Stationsweg, de Noordzuidverbinding en de Burgemeester H. Boersingel. De effecten op het onderliggend wegennet zullen in de verkenningenfase inzichtelijk worden gemaakt. Ook zal hierbij gekeken worden naar de mogelijkheden carpoolplaatsen te realiseren.

Project RB.3 en RB.4 Het Combiplan en de Noordzuidverbinding zijn majeure projecten voor zowel de interne als externe bereikbaarheid van de gemeente Hellendoorn. Realisatie van het Combiplan is voorzien in de periode 2009-2013. Het zuidelijk deel van de Noordzuidverbinding is al grotendeels gerealiseerd, de tweede en derde fase worden in de periode na 2014/2015 gerealiseerd.

Project RB.5 In paragraaf 3.7 Fietsverkeer wordt nader ingegaan op dit project.

Project RB.6 Twente Mobiel is een gezamenlijk project van de Twentse wegbeheerders. Regio Twente is regisseur van het project. Doel is het ruimtebeslag van (nieuwe) infrastructuur te beperken en het groene karakter van Twente te behouden. Dit betekent een optimale benutting dat de huidige capaciteit van het wegennet. Pas in tweede instantie is uitbreiding van infrastructuur aan de orde. Het benuttingsprogramma is gericht op de korte termijn (realisatie van maatregelen voor 2011) en is bestuurlijk goedgekeurd. De gemeente Hellendoorn werkt als wegbeheerder mee aan de uitvoering van de maatregelen. Onderdeel van Twente Mobiel zijn ondermeer maatregelen om de doorstroming door Rijssen naar de A1 te verbeteren.

3.2 KERNEN NIJVERDAL EN HELLENDOORN

Beleidskeuzen

Keuze 1 Autoverkeer wordt zoveel mogelijk via de hoofdwegen geleid om de leefbaarheid in de kwetsbare gebieden te verbeteren.

Keuze 2 De Smidsweg en Rijssensestraat behouden hun verkeersfunctie, maar doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd.

Keuze 3 De Grotestraat (kernwinkelgebied) wordt, afhankelijk van de stedenbouwkundige ontwikkelingen rond het nieuwe station, autoluw of autovrij ingericht, verkeer wordt gestuurd door parkeerregulering.

Keuze 4 De Koersendijk, als belangrijke schakel in het fietsnetwerk, veiliger maken voor fietsverkeer.

Keuze 5 De verbinding Boomcateweg/westelijke Van den Bergsweg wordt afgesloten voor autoverkeer.

Keuze 6 Voor (doorgaand) vrachtverkeer worden specifieke routes aangewezen.

Ad 1. In vergelijking met het vorige wegenstructuurplan is er een keuze gemaakt om relatief meer gebiedsontsluitingswegen aan te wijzen. Functie, vormgeving en gebruik van de wegen komen hierdoor meer in evenwicht.

Ad 2. De Smidsweg en Rijssensestraat blijven ook na realisatie van het Combiplan en de Noordzuidverbinding een drukke verkeersweg. Om de leefbaarheid langs deze route te verbeteren, wordt doorgaand vrachtverkeer geweerd. De manier waarop dit het beste kan gebeuren wordt nader onderzocht.

Ad 3. Met het Masterplan Centrum Nijverdal wordt de ontwikkeling naar een compact centrum waar het prettig wonen, winkelen en verblijven is, voorzien. Vanuit de behoefte aan leefbaarheid/dynamiek in het centrum, is de keuze vooralsnog om de Grotestraat autoluw in te richten. De stedenbouwkundige ontwikkelingen rond het nieuwe station kunnen evenwel aanleiding geven te kiezen voor een autovrije inrichting. De precieze inrichting zal nader moeten worden uitgewerkt, in overleg met bewoners en winkeliers. Afhankelijk van de ervaringen kan op de lange termijn een geheel of gedeeltelijk autovrije inrichting worden overwogen.

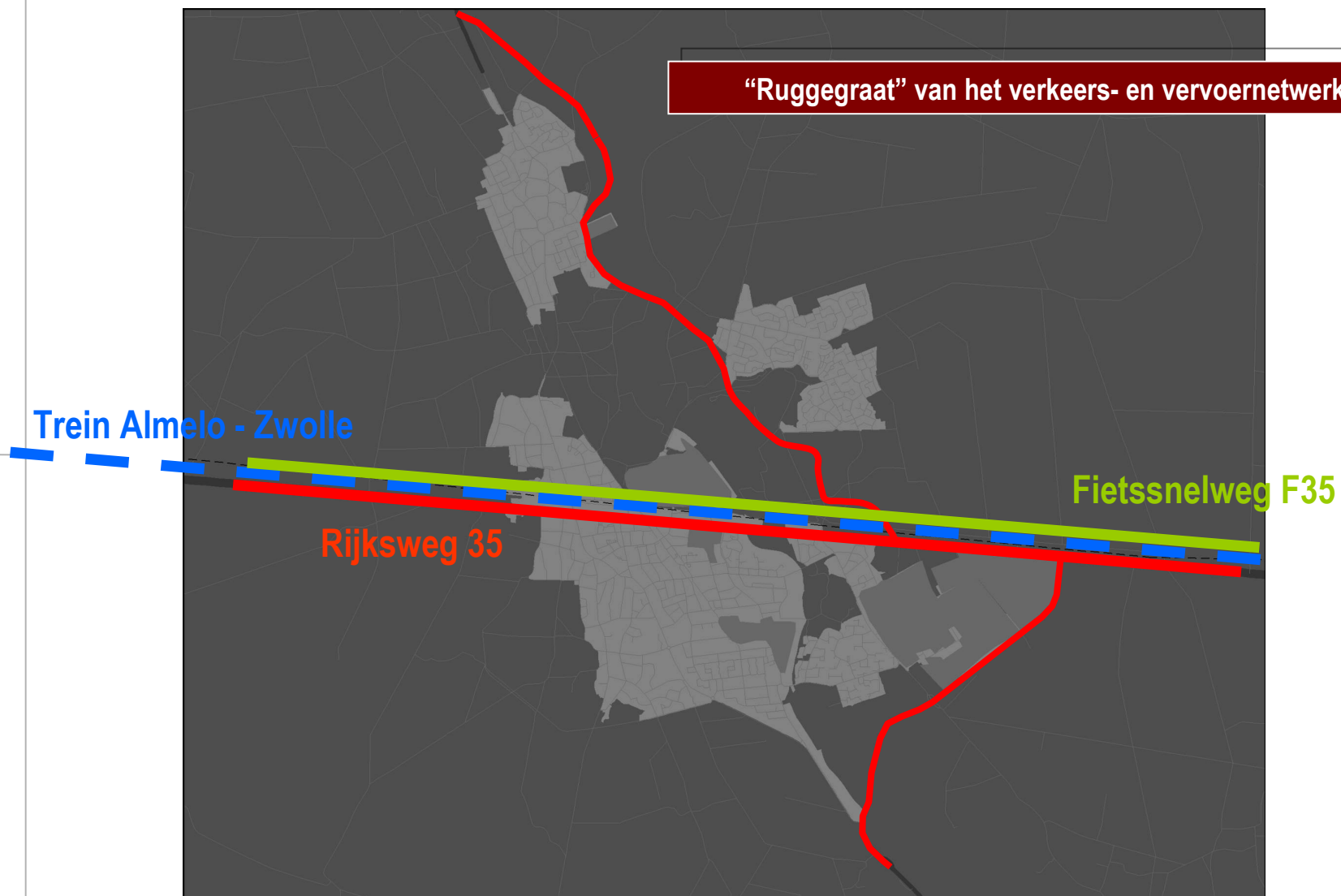
(Vervolg) Het is belangrijk dat de parkeersituatie in het centrum hierbij aansluit: het moet makkelijk zijn om een vrije parkeerplaats dichtbij de bestemming te vinden. Tegenover de kwaliteit die hiermee geboden wordt, staat een parkeertarief, waarbij alle gebruikers tezamen (bewoners, bezoekers en werknemers) voor de kosten van deze kwaliteit betalen.

Ad 4. De Koersendijk is een belangrijke fietsverbinding. Zij vormt een verbinding tussen enerzijds voorzieningen zoals het sportzorgcentrum Het Ravijn, de Beatrixschool, de Chr. SG Reggesteyn, de sportaccommodatie Gagelman en anderzijds de Kruidenwijk. Dagelijks maken tussen de 1000 en 1500 veelal jonge fietsers gebruik van de Koersendijk. Door de beperkte wegbreedte ontstaan er conflicten tussen autoverkeer en fietsverkeer. Het weren van doorgaand verkeer kan hiervoor een goede oplossing bieden. Dit heeft gevolgen voor andere wegen. Deze gevolgen zullen inzichtelijk gemaakt moeten worden. Een voorstel tot verbetering van de veiligheid voor fietsers zal medio 2014 ter besluitvorming worden voorgelegd.

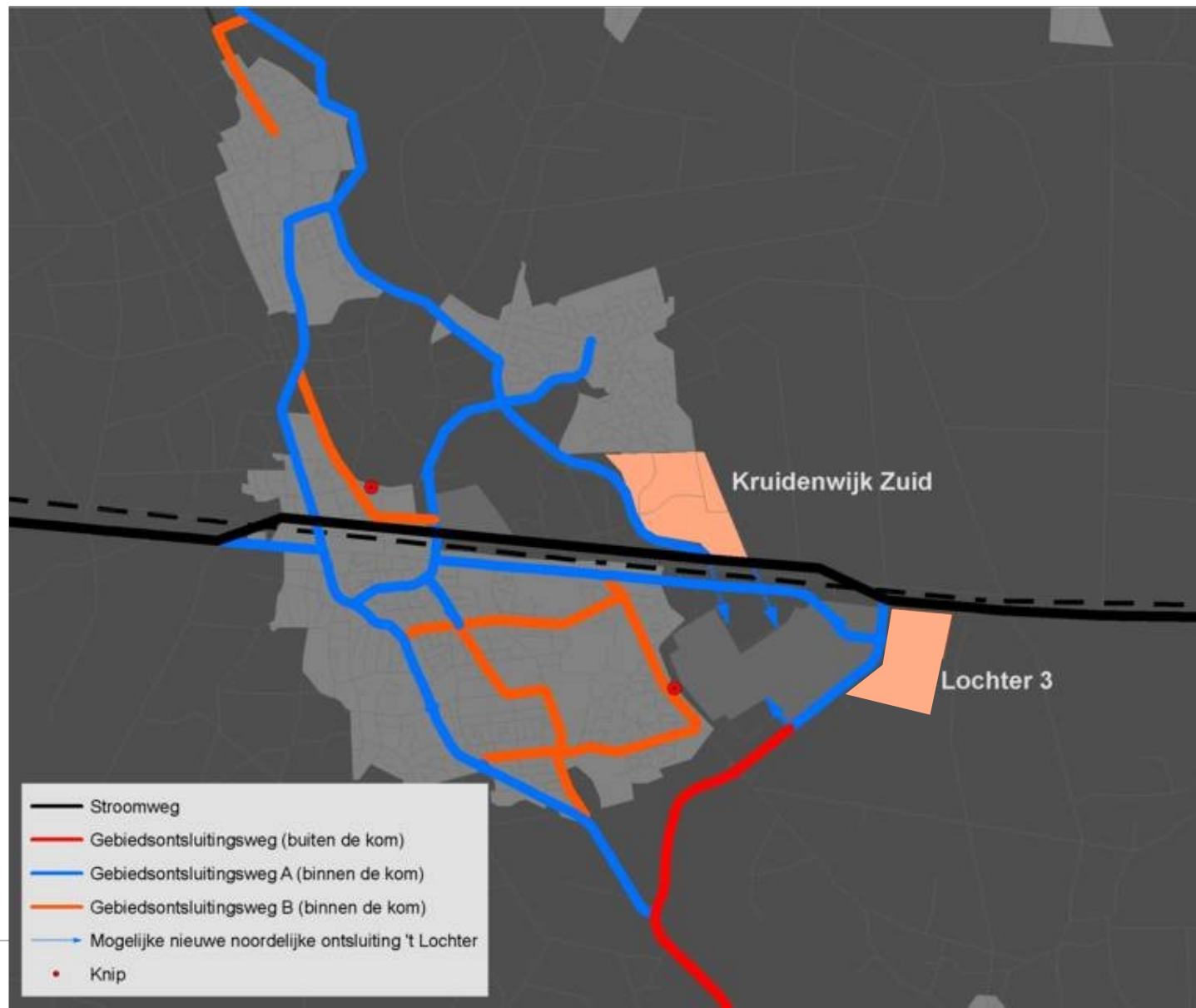
Ad 5. Nadat de nieuwe ontsluiting voor 't Lochter is gerealiseerd (zie paragraaf 3.4 Bedrijventerreinen) kan de verbinding Boomcateweg/westelijke Van den Bergsweg worden afgesloten voor alle autoverkeer. Momenteel is deze verbinding reeds afgesloten voor vrachtverkeer. De verbinding blijft open voor het fietsverkeer.

Ad 6. Doorgaand vrachtverkeer wordt zoveel mogelijk geleid via de routes die daarvoor geschikt zijn: de N35, Noordzuidverbinding en N347 Burgemeester H. Boersingel.

Netwerkstructuur



Wegencategorisering



Wegencategorisering (vrachtverkeer)



Projecten

economisch	ecologisch	sociaal		leefbaarheid	verkeersveiligheid	bereikbaarheid	
						regionaal	lokaal
			NH.1				
			NH.2				
			NH.3				
			NH.4				
			NH.5				
			NH.6				
bijdrage aan strategische opgaven				bijdrage aan mobiliteitsdoelstellingen			

NH.1 Verbod doorgaand vrachtverkeer Smidsweg/Rijssensestraat
 NH.2 Autoluwe inrichting Grotestraat
 NH.3 Afsluiten Koersendijk als doorgaande verkeersroute
 NH.4 Afsluiten Boomcateweg/westelijke van den Bergweg voor autoverkeer
 NH.5 Uitwerken voorkeursroutes vrachtverkeer
 NH.6 Uitwerken parkeerbeleid en parkeerverwijzing

project draagt in grote mate bij aan mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave
 project draagt bij aan mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave
 project heeft geen directe relatie met mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave

Project NH.1 In overleg met de bewoners, politie, vervoerorganisaties (bijv. TLN) en een vertegenwoordiging van de bedrijven in de gemeente wordt bepaald op welke wijze invulling kan worden gegeven aan het weren voor doorgaand vrachtverkeer.

Project NH.2 In overleg met bewoners en winkeliers wordt bepaald op welke wijze invulling kan worden gegeven aan de autoluwe inrichting van de Grotestraat.

Project NH.3 De Koersendijk is een belangrijke fietsverbinding. De intentie is om deze weg veiliger te maken. Eén van de mogelijkheden is het afsluiten van de weg voor doorgaand autoverkeer en het inrichten als fietsstraat. Nader onderzoek hiernaar dient plaats te vinden. Definitieve besluitvorming vindt plaats in 2014.

Project NH.4 De verbinding Boomcateweg/westelijke Van den Bergsweg wordt afgesloten voor autoverkeer. De verbinding blijft open voor het fietsverkeer.

Project NH.5 In navolging op het kwaliteitsnet goederenvervoer van Regio Twente wordt lokaal invulling gegeven aan de routes voor (doorgaand) vrachtverkeer. Twee vragen staan daarbij centraal: hoe kan de bereikbaarheid voor het vrachtverkeer worden verbeterd en aan welke inrichtingseisen moeten (goede) vrachtroutes voldoen? Binnen dit project moeten ook keuzen worden gemaakt voor de gewenste kruispuntvormen.

Project NH.6 Het parkeerbeleid voor het centrum Nijverdal is uitgewerkt in het 'Parkeerbeleidsplan Nijverdal'. In paragraaf 3.12 zijn de hoofdlijnen van het parkeerbeleid weergegeven.

3.3 KERNEN HAARLE, HULSEN, DAARLE EN DAARLERVEEN

Beleidskeuzen

Keuze 1 Geen aanleg van een rondweg Haarle, problematiek oplossen vanuit een regionale aanpak gericht op bundeling van het doorgaande verkeer op het hoofdwegenet.

Keuze 2 Aanleg rondweg Hulslen integraal (natuur, milieu, leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid etc) afwegen in een nadere nut- en noodzaakstudie.

Keuze 3 Aanleg rondweg Daarlerveen integraal (natuur, milieu, leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid etc) afwegen in een nadere nut- en noodzaakstudie.

Keuze 4 Veiligheid en leefbaarheid centraal stellen bij de herinrichting van kernen.

Keuze 5 De Tunnelweg en Luttenbergerweg categoriseren als erftoegangsweg (60 km/uur) en als zodanig inrichten.

Ad 1. Een rondweg aan de zuidzijde van Raalte biedt in combinatie met de nieuwe rondweg Wesepe en de verbeterde infrastructuur in Deventer voor Haarle een goede oplossing. Verkeer rijdt daar waar het hoort, namelijk op de gebiedsontsluitingswegen. Een rondweg bij Haarle zelf is een te ingrijpende maatregel in relatie tot de problematiek in de kern.

Ad 2. Door aanleg van een rondweg Hulslen wordt de intensiteit op de G.H. Kappertstraat tot alleen het bestemmingsverkeer gereduceerd. Daarmee komt een oplossing voor de verkeersoverlast in deze straat. Tevens wordt de bereikbaarheid in de richting van Daarle verbeterd. Er moet een nadere studie naar nut en noodzaak plaatsvinden.

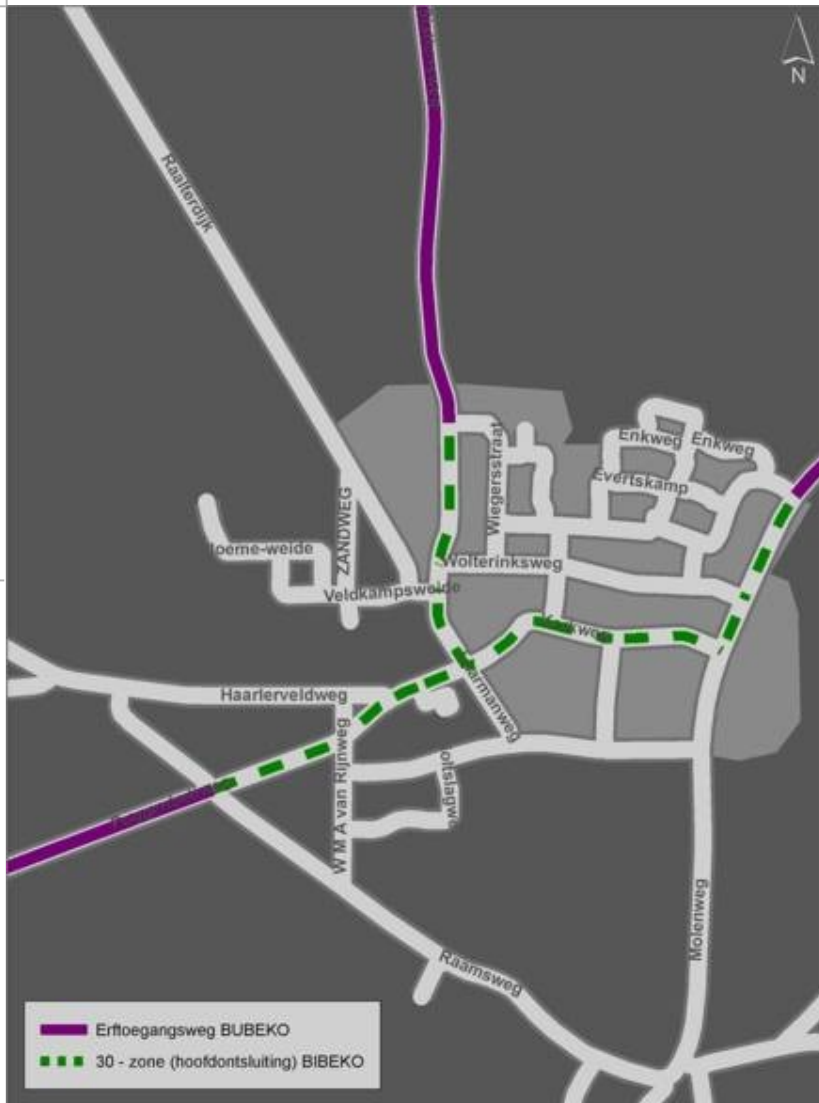
Ad 3. Er is veel doorgaand verkeer op de Brugstraat in Daarlerveen. Een rondweg die aansluit op de oostzijde van Vroomshoop (in het verlengde van de Afrikalaan) betekent een grote ontlasting van de Brugstraat. Ook de veiligheid bij de brug zal hierdoor sterk verbeteren. In overleg met de buurgemeente Twenterand en de provincie Overijssel moet een nadere studie plaatsvinden naar de nut en noodzaak en inpassingsmogelijkheden voor deze rondweg. Het alternatief is om de Brugstraat opnieuw in te richten met een groter accent op leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Ad 4. Veiligheid en leefbaarheid zijn de thema's van verkeer en vervoer in de kernen. Bereikbaarheid speelt, mede door het ontbreken van afwikkelingsproblemen, een minder grote rol.

Ad 5. De Tunnelweg en de Luttenbergerweg fungeren nu als ontsluitingsroute voor onder meer het Avonturenpark Hellendoorn en Landal GreenParks ('De Hellendoornse Berg').

Tevens is er de wens om een recreatief vrijliggend fietspad langs beide wegen aan te leggen, zodat de veiligheid voor fietsers wordt vergroot. Uit modelberekeningen blijkt dat de toekomstige verkeersintensiteiten op beide wegen ongeveer 3.000 motorvoertuigen per etmaal bedragen. Een inrichting als erftoegangsweg (buiten de bebouwde kom) met een snelheidsregime van 60 km/uur, is daarmee voldoende om het verkeer op beide wegen op een veilige en vlotte manier af te wikkelen. Ook vanuit het regionale netwerk is het logisch om de Luttenbergerweg te categoriseren en in te richten als erftoegangsweg. De weg 'eindigt' in de kern Hellendoorn, waar bij voorkeur geen doorgaand verkeer door heen gaat. Een weg van hogere orde (gebiedsontsluitingsweg, 80 km/uur) trekt meer doorgaand verkeer dan een erftoegangsweg met een snelheidsregime van 60 km/uur.

Netwerkstructuur en wegencategorisering





Projecten

economisch	ecologisch	sociaal		leefbaarheid	verkeersveiligheid	bereikbaarheid regionaal	lokaal
			K.1				
			K.2				
			K.3				
bijdrage aan strategische opgaven				bijdrage aan mobiliteitsdoelstellingen			

K.1	Verkennde studie rondweg Daarlerveen/herinrichting Brugstraat
K.2	Inpassingsstudie rondweg Hulslen
K.3	Tunnelweg/Luttenbergerweg inrichten als erftoegangsweg (60 km/uur)

	project draagt in grote mate bij aan mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave
	project draagt bij aan mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave
	project heeft geen directe relatie met mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave

Project K.1 Voor een rondweg Daarlerveen moet een nut- en noodzaakstudie worden uitgevoerd, waarin een integrale afweging tot aanleg van deze weg wordt gemaakt. In deze studie moeten in ieder geval twee varianten (rondweg en herinrichting Brugstraat) worden verkend.

Project K.2 Voor een rondweg Hulsen moet een nut- en noodzaakstudie worden uitgevoerd, waarin een integrale afweging tot aanleg van deze weg wordt gemaakt. Een integrale afweging, met nadrukkelijke aandacht voor natuur en landschap en milieu, is daarbij een vereiste.

Project K.3 De Tunnelweg en Luttenbergerweg fungeren als ontsluitingsroute voor onder meer het Avonturenpark Hellendoorn en Landal GreenParks ('De Hellendoornse Berg'). De weg wordt ingericht als erftoegangsweg buiten de kom met een snelheidsregime van 60 km/uur. De route wordt voor fietsers verbeterd door aanleg van een vrijliggend, recreatief fietspad. Het precieze tracé van het fietspad zal nader moeten worden onderzocht en uitgewerkt.

3.4 BEDRIJVENTERREINEN

Beleidskeuzen

Keuze 1 De maximum snelheid van wegen op bedrijventerreinen is 50 km/uur.

Keuze 2 Starten van een verkenningstudie voor een nieuwe noordelijke ontsluitingsroute voor bedrijventerrein 't Lochter.

Ad 1. Wegen op bedrijventerreinen zijn eigenlijk een aparte categorie binnen de categorisering. Gezien de grote hoeveelheid vrachtverkeer is het niet mogelijk deze wegen goed in te richten als 30 km/uur-gebied. Aan de andere kant zijn fietspaden en –stroken (zoals op gebiedsontsluitingswegen) ook niet altijd een geschikte maatregel. Met name in combinatie met veel afslaand vrachtverkeer (bijvoorbeeld inritten) dragen fietsvoorzieningen op industriewegen niet altijd bij aan de verkeersveiligheid. Fietsers voelen zich wel veiliger, terwijl zij toch vaak slecht zichtbaar zijn voor afslaand vrachtverkeer. Het is niet wenselijk op de bedrijventerreinen zware verkeersremmende maatregelen te treffen. Een snelheid van 30 km/uur is derhalve niet reëel. De maximum snelheid op de terreinen is 50 km/uur, waarbij op punten waar bijvoorbeeld veel overstekend langzaam verkeer is, plateaus kunnen worden aangelegd. De wenselijkheid van fietsvoorzieningen (fietspad of fietsstroken) moet zorgvuldig per locatie worden afgewogen. Mede bepalend hierin is het aantal fietsers dat er gebruik van maakt.

Ad 2. Bedrijventerrein 't Lochter heeft momenteel drie ontsluitingsroutes: via de Wierdensestraat, Industrieweg en de (westelijke) Van den Bergsweg. Voor een optimale bereikbaarheid van het bedrijventerrein is een rechtstreekse aansluiting op de Rijksweg N35 gewenst. Daarmee kan tegelijkertijd de huidige ontsluiting via de Boomcateweg/westelijke Van den Bergsweg komen te vervallen. Deze aansluiting is nu reeds afgesloten voor vrachtverkeer.

Mogelijkheden voor de nieuwe ontsluitingsroute zijn de Vinkenweg of de noordelijke Van den Bergsweg. Een ontsluiting via de Vinkenweg maakt een rechtstreekse aansluiting op de N35 en de noordzuidverbinding mogelijk, hoewel dit sterk afhankelijk is van de definitieve vormgeving van de aansluiting Noordzuidverbinding/N35 (volledig of onvolledig). Daarmee ontstaat tegelijkertijd een mogelijke sluiproute over het bedrijventerrein tussen de Noordzuidverbinding/N35 en de Burgemeester H. Boersingel. Dit speelt minder bij een aansluiting via de noordelijke Van den Bergsweg. De verkeerskundig gezien meest zinvolle oplossing zal in een verkennende studie nader moeten worden afgewogen.

Projecten

economisch	ecologisch	sociaal		leefbaarheid	veerkracht	bereikbaarheid	
						regionaal	lokaal
			BT.1				
			BT.2				
bijdrage aan strategische opgaven				bijdrage aan mobiliteitsdoelstellingen			

BT.1 Herinrichting wegen bedrijventerreinen
 BT.2 Inpassingsstudie noordelijke Van den Bergsweg (ontsluiting 't Lochter)

project draagt in grote mate bij aan mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave
 project draagt bij aan mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave
 project heeft geen directe relatie met mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave

Project BT.1 Inrichting wegenstructuur 't Lochter 3 betrekken in de planvorming voor dit bedrijventerrein. Herinrichting wegenstructuur 't Lochter afwegen bij een eventuele (toekomstige) herstructurering.

Project BT.2 Starten van een verkenningstudie voor een nieuwe noordelijke ontsluitingsroute van bedrijventerrein 't Lochter. Mogelijke varianten zijn de Vinkenweg of de noordelijke Van den Bergsweg. De afweging voor een voorkeursvariant zal mede afhangen van de aansluiting van de Noordzuidverbinding op de rijksweg N35.

3.5 VERBLIJFSGEBIEDEN

(BINNEN EN BUITEN DE KOM)

Beleidskeuzen

Keuze 1 Waar de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers in het gedrang komt kan op gebiedsontsluitingswegen op delen een maximum snelheid van 30 km/uur worden ingesteld.

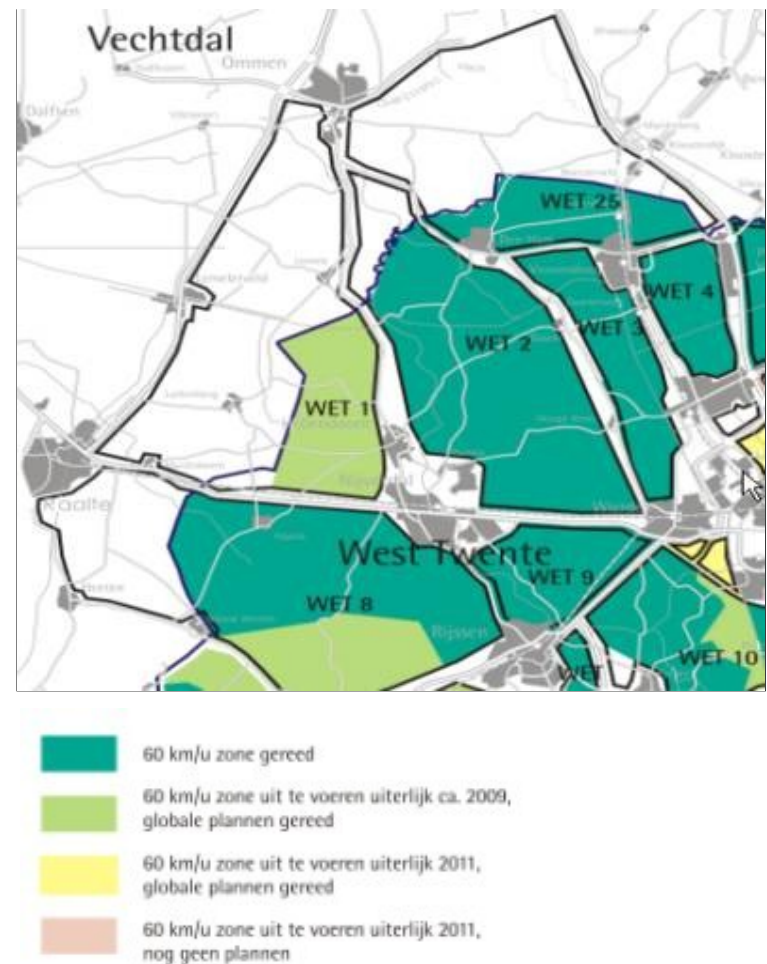
Keuze 2 Kiezen voor een duurzame inrichting van de 30 km/uur gebieden.

Keuze 3 Afronden inrichting 60 km/uur zones buiten de bebouwde kom.

Ad 1. Schoolroutes – zowel naar basis als middelbare scholen – zijn een voorbeeld waar de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers snel in het gedrang komt. Dit vergt afstemming met verschillende partijen (verkeersouders, bestuur, ouderraad, omgeving, gemeente, politie en VVN) en oplossing(en) vanuit verschillende invalshoeken. Het verlagen van de maximumsnelheid tot 30 km/uur is een maatregel. Dit kan worden ondersteund met andere aanpassingen in de infrastructurele sfeer en/of een duidelijke voorlichting en communicatie aan direct betrokkenen (scholen, scholieren, ouders, schoolomgeving). Per locatie moet er maatwerk worden verricht.

Ad 2. In het kader van Duurzaam Veilig zijn woongebieden soms met sobere maatregelen ingericht tot 30 km/uur gebied. Bij herinrichting van de woongebieden kiezen we voor een duurzame inrichting, die past binnen de leefomgeving. Bewoners en belanghebbenden worden actief betrokken bij de planvorming.

Ad 3. Gemeente Hellendoorn heeft als een van de eerste Twentse gemeenten zijn buitengebied bijna volledig ingericht als 60 km/uur zone. Alleen het gebied ten westen van Hellendoorn, grenzend aan Ommen en Raalte, moet nog als 60-zone worden ingericht. Maatwerk is hierbij essentieel, evenals overleg met belanghebbenden als landbouworganisaties, vervoerbedrijven (Connexxion en Syntus) en de plaatselijke bevolking. In Twente hebben dergelijke herinrichtingen geleid tot 35% minder ongevallen, en dus meer veiligheid voor de bewoners en recreanten.



Inrichting 60-zones (Bron: Regio Twente)

Projecten

economisch	ecologisch	sociaal		leefbaarheid	verkeersveiligheid	bereikbaarheid	
						regionaal	lokaal
			VG.1				
			VG.2				
			VG.3				
bijdrage aan strategische opgaven				bijdrage aan mobiliteitsdoelstellingen			

- VG.1 Inrichten veilige schoolroutes en schoolomgevingen
- VG.2 Duurzame herinrichting ???
- VG.3 Afronden inrichting verblijfsgebieden buiten de kom (zie pag. 54 – 56)

- project draagt in grote mate bij aan mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave
- project draagt bij aan mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave
- project heeft geen directe relatie met mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave

Project VG.1 Verkeersveiligheid bij schoolomgevingen is een belangrijk aandachtspunt. Het gaat dan ondermeer om het ontvlechten van fietsers en autoverkeer bij de schoolingangen en verkeersveiligheid op belangrijke schoolroutes. Daarnaast kunnen verkeersouders voor een grotere betrokkenheid bij verkeerseducatie en de uitvoering van projecten zorgen. Bij ongeveer de helft van de scholen is de verkeerssituatie veiliger gemaakt. De komende jaren wordt ingezet op het verbeteren van de verkeersveiligheid van overige schoolomgevingen en schoolroutes.

Project VG.2 Meeliften met groot onderhoud.

Project VG.3 Afronden van de inrichting van 60-zones in de gemeente Hellendoorn. Het gebied ten westen van de kern Hellendoorn is nog niet ingericht als 60-zone.

3.6 RECREATIE- EN LANDBOUWVERKEER

Beleidskeuzen

Keuze 1 Afwikkelen van het recreatieverkeer binnen de capaciteiten die het hoofd- en onderliggende wegennet bieden.

Keuze 2 Infrastructurele barrières voor recreatieverkeer, in overleg met de betrokken wegbeheerders, opheffen. Waar dit niet mogelijk is wordt voorzien in een alternatieve route.

Keuze 3 Ontsluitingsroutes LOG-gebieden aanwijzen en inrichten (zwaar vrachtverkeer en landbouwvoertuigen).

Wist u dat:

- **Nederlanders gemiddeld 44,8 uur vrije tijd hebben in de week.**
- **dit 3 uur minder is dan 25 jaar geleden.**
- **Nederlanders in deze vrije tijd wel 4,6 miljard vrijetijdsactiviteiten per jaar buiten de eigen woning (>1 uur) ondernemen.**
- **dit ongeveer 300 activiteiten per persoon per jaar is.**
- **u daarbij kunt denken aan wandelen, fietsen, waterrecreatie, sporten, bezoek aan sauna, attractie, evenement, musea, winkelen en uitgaan.**
- **de helft van deze vrijetijdsactiviteiten plaats vindt binnen een straal van 5 kilometer vanaf het woonadres.**

Ad 1. en 2. De gemeente Hellendoorn heeft een aantal grote publiekstrekkende bedrijven en gebieden binnen haar gemeentegrenzen. Nationaal Park De Sallandse Heuvelrug is het hele jaar door in trek. Vooral in de zomer en tijdens weekenden met mooi weer in de voor- en nazomer trekt het gebied veel dag- en verblijfsrecreanten. De recreatiesector bestaat vooral uit een mix van kleinschalige en middelgrote (familie)bedrijven. Daarnaast zijn er Avonturenpark Hellendoorn en Landal GreenPark ('Landgoed De Hellendoornse Berg') als grote recreatieve publiekstrekkers. De problemen met recreatieverkeer kenmerken zich ondermeer door grote pieken in de vakantieperiodes, veel verkeersdruk in het recreatiegebied zelf en op kleinere wegen, hinder van autoverkeer in dorpen en bij bezoekerscentra en overlast voor en door recreanten (wandelaars, fietsers en ruiters). Een achterliggend probleem is dat er niet één probleemeigenaar is. Er zijn vele spelers zoals de gemeentelijke diensten, recreatieondernemers, vervoerders, fietsverhuurders, VVV en bewoners. Samenwerking met al deze actoren is noodzakelijk om tot breed gedragen oplossingen te komen.

Binnen de kaders van dit mobiliteitsplan is voor het standpunt gekozen dat de infrastructuur voor het autoverkeer primair moet worden afgestemd op het reguliere woon-werkverkeer. Verwacht wordt dat de pieken in het recreatieverkeer hiermee kan worden opgevangen. Voor de fiets- en voetgangers worden waar mogelijk uitbreidingen in het recreatief netwerk gerealiseerd, dan wel bestaande barrières geslecht. Om ervoor te zorgen dat verblijfsrecreanten hun uitstapjes zoveel mogelijk te voet, per fiets of met openbaar vervoer maken kunnen onderstaande oplossingen worden toegepast (gebaseerd op voorbeelden uit heel het land):

- het (tijdelijk) afsluiten van wegen nabij de meest kwetsbare natuurplekken;
- zonering: het beperken van het autoverkeer in een verblijfsgebied door aan de rand, waar wandel- en fietsroutes beginnen, parkeervoorzieningen aan te leggen met horeca (toeristische overstappunten, recreatietransferia);
- het aanleggen van aantrekkelijke wandel- en fietsroutes en goede fietsparkeervoorzieningen;
- het invoeren van betaald parkeren;
- goede informatie vooraf over de bereikbaarheid (folders, flyers, websites).

Ad 3. Het aantal verkeersslachtoffers daalt de laatste jaren fors. Het wordt dus veiliger op de Nederlandse weg. In het buitengebied stijgt het aantal verkeersslachtoffers (landelijk gezien). De oorzaak ligt in de stroomversnelling van ontwikkelingen, zoals schaalvergroting in de landbouw en meer recreatie en toerisme in het buitengebied. De wegen zijn niet berekend op grotere landbouwvoertuigen, meer vrachtwagens en meer recreatief verkeer. Naar verwachting raakt het wegennet in het buitengebied alleen maar zwaarder belast. De gevolgen: meer verkeersslachtoffers en bermen die zichtbaar lijden onder de verkeersdruk. In de Handreiking landbouwverkeer (CROW-publicatie 240) is een scala aan voorbeeldmaatregelen voor verkeerssituaties in het buitengebied. Deze voorbeeldmaatregelen zijn onderverdeeld in drie categorieën:

- infrastructuur;
- communicatie en gedrag;
- handhaving.

Projecten

economisch	ecologisch	sociaal		leefbaarheid	verkeersveiligheid	bereikbaarheid	
						regionaal	lokaal
			RV.1				
			RV.2				
			RV.3				
			LV.1				
bijdrage aan strategische opgaven				bijdrage aan mobiliteitsdoelstellingen			

RV.1	Transferium bezoekerscentrum Sallandse Heuvelrug
RV.2	Communicatie en PR rondom thema 'recreatieve bereikbaarheid'
RV.3	Studie herinrichting Toeristenweg (met gemeente Rijssen-Holten)
LV.1	Herinrichting wegen in kader LOG-ontwikkelingen

	project draagt in grote mate bij aan mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave
	project draagt bij aan mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave
	project heeft geen directe relatie met mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave

Project RV.1 In relatie tot de opwaardering van de A35 onderzoeken in hoeverre de bereikbaarheid van de Sallandse Heuvelrug kan worden verbeterd. Dit project heeft raakvlakken met het onderzoek naar de Toeristenweg en de invulling van de noordelijke rand van het Nationaal Park De Sallandse Heuvelrug, dat in samenwerking met het Overlegorgaan en de gemeente Rijssen-Holten is ingezet (zie hieronder). Vanuit dit knooppunt kunnen bezoekers bijvoorbeeld met de fiets of lopend verder het gebied bezoeken.

Project RV.2 In overleg met Overlegorgaan Nationaal Park De Sallandse Heuvelrug, gemeente Rijssen-Holten en de afdelingen communicatie en recreatie beziën welke communicatiemiddelen kunnen worden ingezet ter promotie van het thema 'recreatieve bereikbaarheid Sallandse Heuvelrug'.

Project RV.3 Studie in samenwerking met het Overlegorgaan Nationaal Park De Sallandse Heuvelrug en de gemeente Rijssen-Holten naar de mogelijkheden om de Toeristenweg opnieuw in te richten.

Project LV.1 Er heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden over de invulling van de LOG-gebiedsvisies. Herinrichting van wegen in het buitengebied is hier van afhankelijk. De LOG-gebieden als zodanig zijn opgenomen in het Bestemmingplan Buitengebied, dat is vastgesteld op 21 april 2009.





3.7 FIETSVERKEER

Beleidskeuzen

Keuze 1 De fietssnelweg F35 realiseren als ‘drager’ van het lokale fietsnetwerk en als hoofdaansluiting op het regionale fietsnetwerk.

Keuze 2 Verfijnen van het huidige fietsnetwerk in de kernen Hellendoorn en Nijverdal en inrichten volgens de netwerkeisen van samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid, comfort en voldoende stallingsruimte.

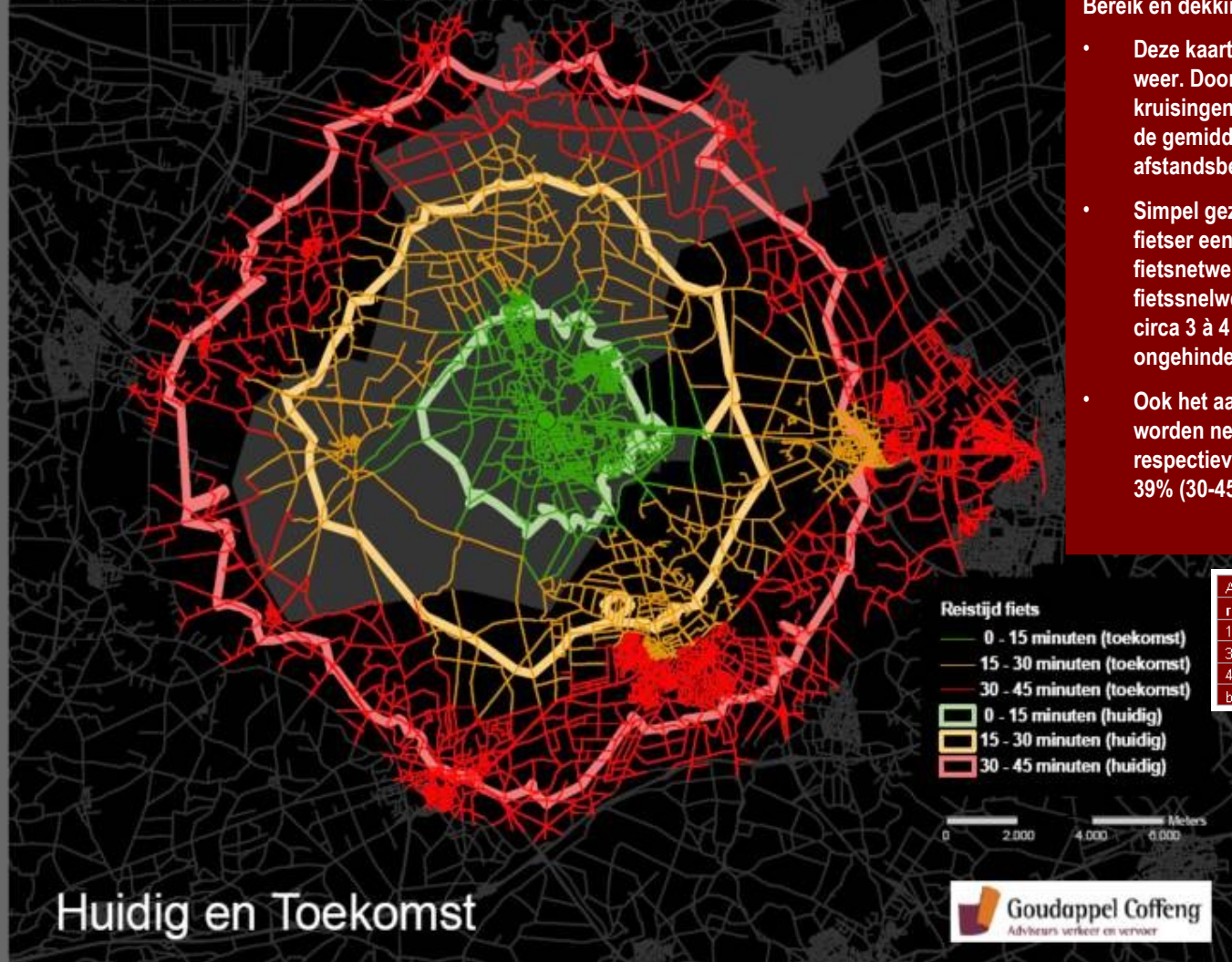
Keuze 3 De mogelijkheid onderzoeken om de Koersendijk in te richten als fietsstraat.

Ad 1. Vanuit regionaal verband wordt gewerkt aan de realisatie van de fietssnelweg F35. Deze verbinding tussen Nijverdal, Wierden, Almelo, Borne, Hengelo en Enschede (en met zijtakken tussen Almelo en Vriezenveen en Enschede en Oldenzaal) is de centrale drager van het regionale hoogwaardige fietsnetwerk en is in eerste instantie bedoeld om het utilitaire fietsgebruik in Twente van een impuls te voorzien. Daarnaast is er een belangrijke functie als regionaal verbindend element, met Nationaal Park De Sallandse Heuvelrug en Nationaal Landschap Noordoost Twente als uitersten. In Nijverdal fungeert de F35 als centrale drager van het fietsnetwerk, waar onderliggende hoofd- en recreatieve fietsroutes op aansluiten. Een goede verbinding met het nieuwe station versterkt de (keten)relatie met het openbaar vervoer, zeker als er voldoende stallingsvoorzieningen wordt gerealiseerd. De aansluiting op het recreatieve fietsnetwerk in Nationaal Park De Sallandse Heuvelrug is een punt van aandacht.

Zowel de functionele inrichting (maatvoering e.d.) als de aankleding (verlichting, bewegwijzering e.d.) moeten de F35 over de gehele lengte een herkenbaar en onderscheidend karakter geven. In regionaal verband worden hier afspraken over gemaakt in het ‘Masterplan fietssnelweg F35’. Het masterplan is in januari 2009 vastgesteld door het dagelijks bestuur van Regio Twente.

Bereikbaarheid Fiets

Gemeente Hellendoorn



Bereik en dekkingsgraad fietsnetwerk

- Deze kaart geeft de 'versnelling' van het fietsnetwerk weer. Door kwaliteitsmaatregelen als ongelijkvloerse kruisingen, comfortverharding en directere routes kan de gemiddelde fietssnelheid – en daarmee het afstands bereik voor fietsers – toenemen.
- Simpel gezegd: in een zelfde tijdsbestek kan een fietser een grotere afstand afleggen. Realisatie van het fietsnetwerk Nijverdal/Hellendoorn (inclusief de fietssnelweg F35) levert fietsers een winst op van circa 3 à 4 kilometer bij 30-45 minuten fietsen (bij ongehinderde doorstroming).
- Ook het aantal inwoners dat per fiets bereikt kan worden neemt toe. Deze toename bedraagt respectievelijk 21% (0-15 min.), 25% (15-30 min.) en 39% (30-45 min.).

Aantal inwoners vanuit Hellendoorn en Nijverdal te bereiken

reistijd	huidig	per ring	toekomst	per ring
15min:	23.953	23.953	28.982	28.982
30min:	33.520	9.567	41.735	12.753
45min:	74.277	40.757	103.168	61.433

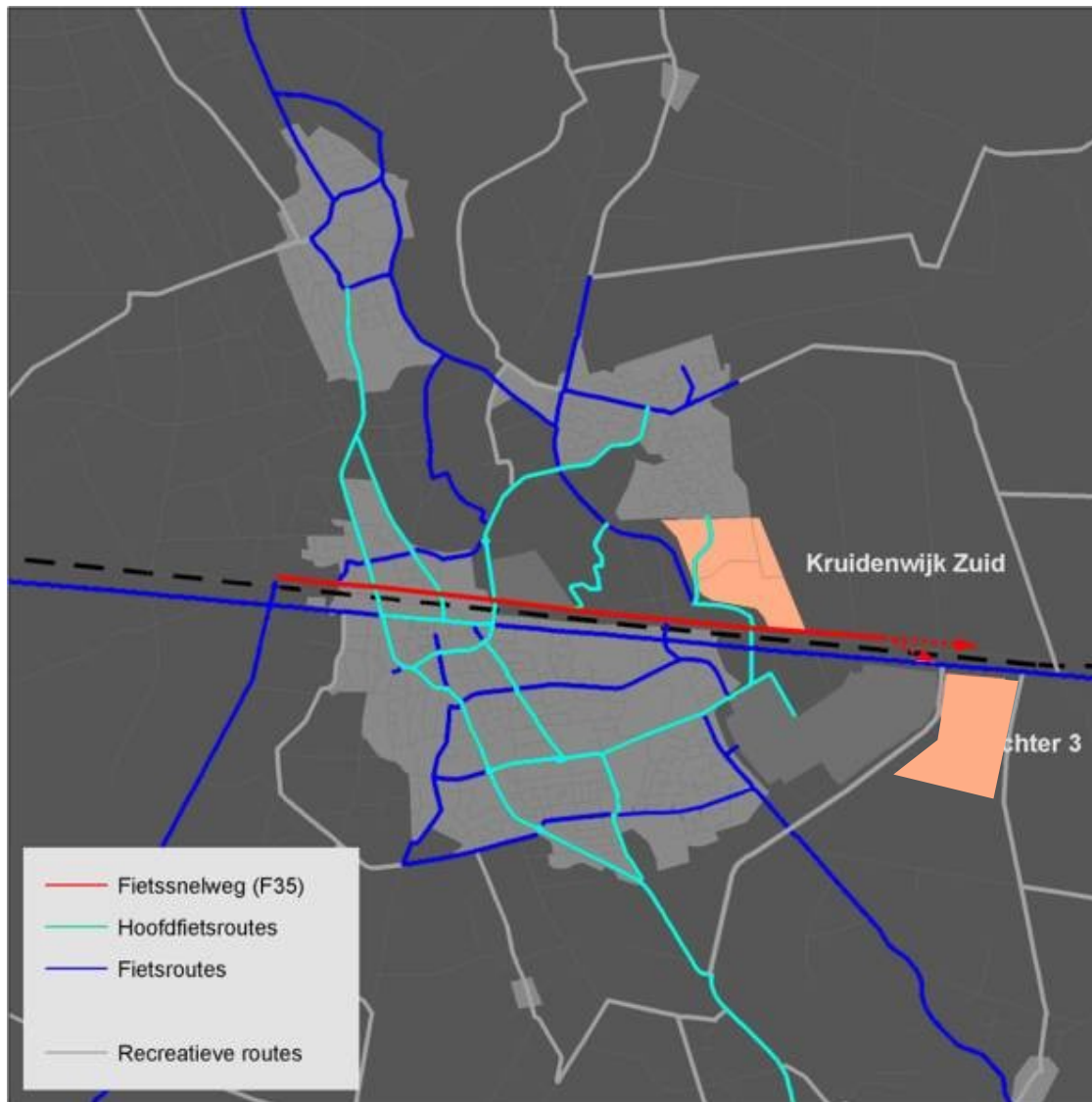
bron: CBS wijk en buurt 2007

Ad 2. Het huidige fietsnetwerk in de kernen Nijverdal en Hellendoorn is te grofmazig om fietsers voldoende kwaliteit te bieden (en daarmee het fietsgebruik te stimuleren). Op verschillende relaties ontbreken er schakels in het netwerk, terwijl de kwaliteit in een aantal gevallen onvoldoende is. Uitgangspunt bij de inrichting van het netwerk zijn de netwerkeisen uit de tabel hiernaast.

Ad 3. Zie paragraaf 3.2 Kernen Hellendoorn en Nijverdal.

Netwerkeis	Toelichting
Samenhang	De fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle herkomsten en bestemmingen van fietsers
Directheid	De fietsinfrastructuur biedt de fietsers steeds een zo direct mogelijke route
Aantrekkelijkheid	De fietsinfrastructuur is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk en sociaal veilig is
Veiligheid	De fietsinfrastructuur waarborgt de verkeerveiligheid van fietsers en overige weggebruikers
Comfort	De fietsinfrastructuur maakt een comfortabele en vlotte doorstroming van het fietsverkeer mogelijk
Stallingsruimte	Met voldoende en goed gesitueerde stallingsruimte worden fietsers maximaal gefaciliteerd in hun parkeerbehoefte, neemt het aantal los geplaatste fietsen af en wordt een positieve bijdrage geleverd aan de kwaliteit van de openbare ruimte

Netwerkstructuur



Projecten

economisch	ecologisch	sociaal		leefbaarheid	verkeersveiligheid	bereikbaarheid	
						regionaal	lokaal
			F.1				
			F.2				
			F.3				
			F.4				
			F.5				
			F.6				
bijdrage aan strategische opgaven				bijdrage aan mobiliteitsdoelstellingen			

- F.1 Realisatie deeltracé fietssnelweg F35 (Nijverdal)
- F.2 Koersendijk inrichten als fietsstraat
- F.3 Realiseren ontbrekende schakels in fietsnetwerk
- F.4 Aanpak onveilige locaties in fietsnetwerk
- F.5 Aanbrengen comfortverharding op geselecteerde routes
- F.6 Uitbreiden stallingscapaciteit attractiepunten

- project draagt in grote mate bij aan mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave
- project draagt bij aan mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave
- project heeft geen directe relatie met mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave

Project F.1 Het tracé van de fietssnelweg wordt gekoppeld aan het Combiplan. Dit biedt de garantie voor een goede ontsluiting van voorzieningen en functies (ondermeer het station en het nieuwe sportbad). Bij de uitwerking van het definitieve tracé wordt rekening gehouden met het voorontwerptraacé en het programma van eisen uit het Masterplan Fietssnelweg F35 van Regio Twente.

Project F.2 Zie paragraaf 3.2 Kernen Hellendoorn en Nijverdal.

Project F.3 In de netwerkkaart (zie blz. 87) en in de tabel hiernaast zijn de ontbrekende schakels in het fietsnetwerk opgenomen. Nadere uitwerking moet plaatsvinden van het type maatregelen dat wordt uitgevoerd (fietspad, fietsstroken enz.).

Project F.4 Het realiseren van ontbrekende schakels (met minder kruisingen met autoverkeer) zal leiden tot een veiliger netwerk indien dit wordt gecombineerd met de aanpak van de bestaande onveilige locaties. In de tabel hiernaast zijn de (huidige) onveilige locaties in het fietsnetwerk weergegeven. Nadere uitwerking moet plaatsvinden van het type maatregel dat wordt uitgevoerd om de veiligheid te verbeteren.

Ontbrekende schakels
Noordzuidverbinding - 't Lochter - 't Lochter 3
N347 Burgemeester H. Boersingel richting Vadersef
Mozartlaan
Fietsverbinding Daarlerveen (Daarlerweg)
Tunnelweg - Luttenbergerweg

Onveilige locaties
Brug over Overijssels Kanaal (Daarlerveen)
Kruising Wierdenseweg/Hellendoornseweg/Groenweg (Daarle)
Kruising Luttenbergerweg/Tunnelweg
Kruising Ommerweg/Dorpsstraat (Hellendoorn)
Kruising Reggeweg/Ninaberlaan (Hellendoorn)
Kruising Smidsweg/Holterweg/Molenweg (Nijverdal)

Project F.5 Vanuit comfortoverwegingen is het wenselijk om fietsroutes zoveel mogelijk in asfalt of beton aan te leggen.

Comfortverharding is het uitgangspunt voor:

- het deeltracé van de fietssnelweg F35 binnen Nijverdal;
- fietsroutes die in het lokale netwerk zijn aangemerkt als hoofd fietsroutes.

Project F.6 Het huidige aanbod aan fietsenstallingen kan worden geactualiseerd aan de hand van inventarisaties en onderzoeken bij diverse attractiepunten (onder andere op piekmomenten). Het gaat dan om het op de juiste plaats aanbieden van voldoende capaciteit aan stallingsvoorzieningen, die tevens een bijdrage kunnen leveren aan het voorkomen van fietsendiefstal.



3.8 VOETGANGERS

Beleidskeuzen

Keuze 1 Inrichten van toegankelijke en veilige voetgangersroutes voor iedereen (minder validen, slechtzienden, kinderen en ouderen) met voldoende veilige oversteekplaatsen.

Keuze 2 Een rechtstreekse voetgangersverbinding tussen het nieuwe NS-station en het centrum van Nijverdal.

Ad 1. Voetgangersroutes zijn in Hellendoorn overal aanwezig. Voetgangers moeten in principe overal goed kunnen komen, daarom zijn er voor voetgangers in dit mobiliteitsplan geen afzonderlijke netwerken aangegeven. De ontwerprichtlijnen voor voetgangersroutes en oversteekplaatsen zijn beknopt uitgewerkt in bijlage 3.

Ad 2. Een rechtstreekse verbinding tussen het nieuwe station en centrum Nijverdal versterkt niet alleen de centrumfunctie, maar versterkt ook de functie van het station als lokale en regionale vervoersknoop. Ook hier zal in het ontwerp rekening moeten worden gehouden met minder mobiele doelgroepen (minder validen, slechtzienden en ouderen).

Projecten

economisch	ecologisch	sociaal		leefbaarheid	verkeersveiligheid	bereikbaarheid	
						regionaal	lokaal
			V.1				
			V.2				
			V.3				
bijdrage aan strategische opgaven				bijdrage aan mobiliteitsdoelstellingen			

V.1 Verminderen conflictpunten
 V.2 Beheer en onderhoud routes
 V.3 Route station - centrum

project draagt in grote mate bij aan mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave
 project draagt bij aan mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave
 project heeft geen directe relatie met mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave

Project V.1 Voor voetgangers moet het aantal potentiële conflictpunten verminderd worden. Met name de oversteekplaatsen van doorgaande gebiedsontsluitingswegen moeten op een veilige en verantwoorde manier worden vormgegeven.

Project V.2 Waar nodig worden verlaagde banden en markeringen voor visueel gehandicapten meegenomen bij onderhoudswerkzaamheden of reconstructies.

Project V.3 Tussen het nieuwe NS-station en het centrum komt een rechtstreekse voetgangersroute met een brug over het spoor om de perrons te bereiken. Deze route moet een logische structuur gaan vormen met de routes in het centrum.

3.9 OPENBAAR VERVOER

Beleidskeuzen

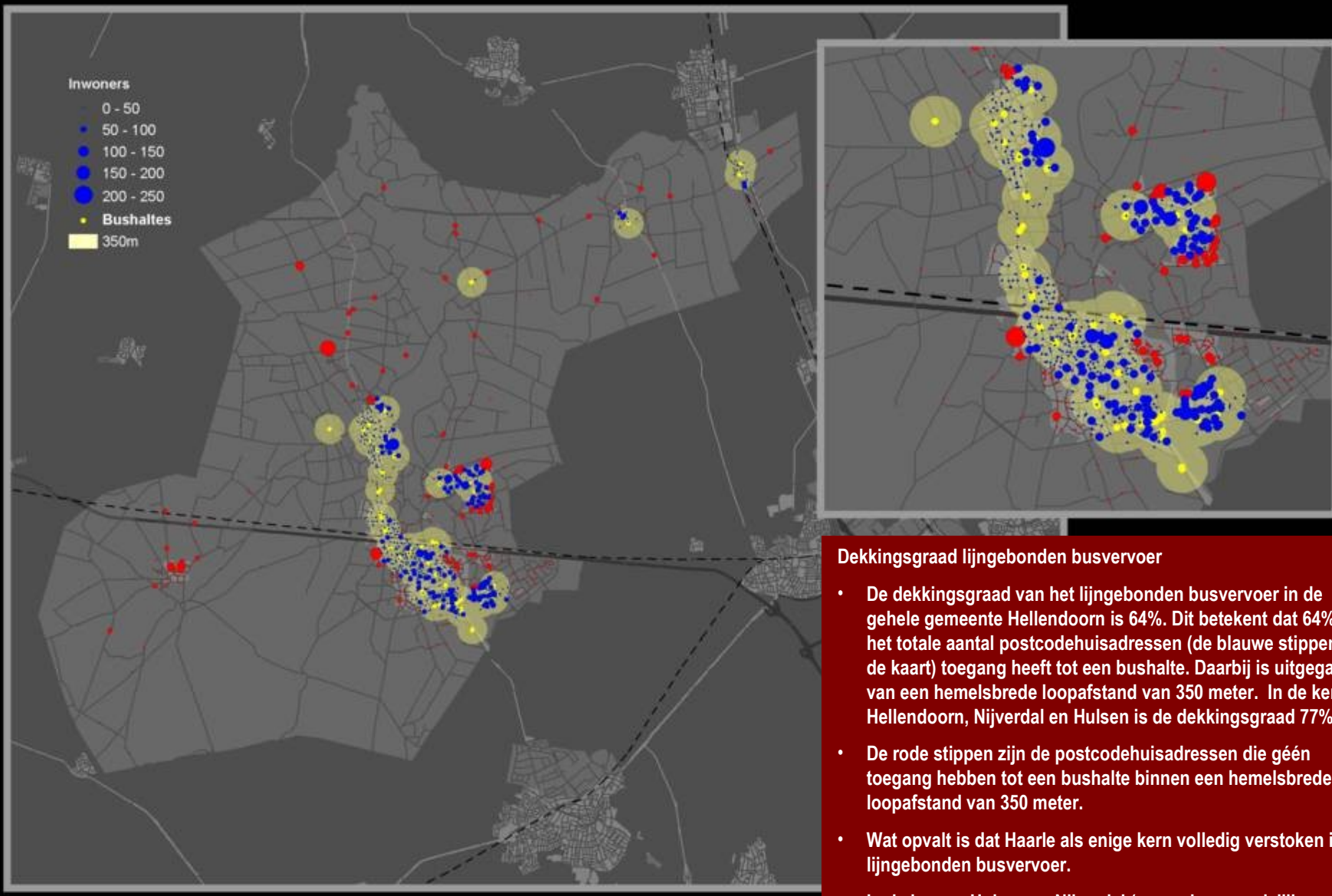
Keuze 1 Garanderen van een minimumniveau aan openbaar vervoer in het buitengebied en de kleine kernen via buurtbus en regiotaxi (basismobiliteit).

Keuze 2 Inrichten van het nieuwe station Nijverdal als regionale vervoersknoop, met voldoende parkeervoorzieningen voor auto (P+R) en de fiets (fietsenstallingen).

Keuze 3 Vanaf station Nijverdal directe en frequente busverbindingen met de belangrijkste werkgebieden en recreatief-toeristische bestemmingen in de kernen Nijverdal en Hellendoorn.

Ad 1. In de kernen Hellendoorn en Nijverdal is er een zekere omvang in de vervoersvraag aanwezig om te kunnen voorzien in reguliere busverbindingen. In het buitengebied en de kleine kernen is die vraag niet of nauwelijks aanwezig, waardoor reguliere verbindingen hier uit kostenoverwegingen niet haalbaar zijn. Om deze gebieden toch bereikbaar te maken (en te houden) zet de gemeente Hellendoorn in op een minimumniveau aan openbaar vervoer via buurtbus en regiotaxi. De buurtbus is een essentiële schakel in het OV-systeem van gemeente Hellendoorn. De huidige lijn 594 tussen Nijverdal, Hulsen, Hellendoorn, Marle, Daarle, Den Ham en Daarlerveen functioneert goed. Gemeente Hellendoorn zet in op continuering van deze lijn. In overleg met Regio Twente kunnen de mogelijkheden worden gezien voor een buurtbusproject in Haarle. Het doortrekken van lijn 594 naar Haarle en Raalte is een mogelijkheid, waarbij de bediening zou kunnen plaatsvinden door twee of drie bussen (in plaats van één).

De regiotaxi heeft een servicefunctie en rijdt alleen op afroep. De regiotaxi wordt gezamenlijk gefinancierd door de gemeente Hellendoorn en Regio Twente.



Dekkingsgraad lijngebonden busvervoer

- De dekkingsgraad van het lijngebonden busvervoer in de gehele gemeente Hellendoorn is 64%. Dit betekent dat 64% van het totale aantal postcodehuisadressen (de blauwe stippen op de kaart) toegang heeft tot een bushalte. Daarbij is uitgegaan van een hemelsbrede loopafstand van 350 meter. In de kernen Hellendoorn, Nijverdal en Hulsen is de dekkingsgraad 77%.
- De rode stippen zijn de postcodehuisadressen die géén toegang hebben tot een bushalte binnen een hemelsbrede loopafstand van 350 meter.
- Wat opvalt is dat Haarle als enige kern volledig verstoken is van lijngebonden busvervoer.
- In de kernen Hulsen en Nijverdal (omgeving noordelijke Boomcateweg/Het Lochter) is een hogere dekkingsgraad mogelijk door optimalisatie van de lijnvoering en de situering van bushaltes.

Ad 2. en 3. De spoorlijnen Zwolle - Almelo en Almelo - Mariënberg zijn de ruggengraat van het openbaar vervoer in de gemeente Hellendoorn. Aangevuld met een 1 stadslijn, een streeklijn, de regiotaxi en de buurtbus is dit het netwerk van openbaar vervoer. De treinverbindingen faciliteren de regionale functie. Het nieuwe NS-station in Nijverdal is de spil in dit netwerk. Investeren in P+R, goede stallingsvoorzieningen voor fietsers en een directe loopverbinding met het centrum vergroot de functie van station Nijverdal als regionale OV-knoop. Deze functie wordt versterkt op het moment dat de lijn Zwolle – Almelo wordt opgewaardeerd naar intercityverbinding.

Juist door in de totale keten in te zetten op verschillende vervoerswijzen, is versterking van het openbaar vervoer realiseerbaar. In combinatie met directe busverbindingen naar de belangrijkste werklocaties (winkelcentrum, bedrijventerreinen) en recreatief-toeristische voorzieningen (Avonturenpark, Sallandse Heuvelrug, sportzorgcentrum Het Ravijn, Landal Greenparcs) kan dit tevens de economische vitaliteit versterken. Een frequente verbinding van twee keer per uur is hiervoor een voorwaarde. In overleg met Regio Twente (als regionale concessieverlener) en de vervoerders Connexxion en Syntus zal moeten worden beoordeeld of de huidige lijnen 72 en 96 deze functie kunnen vervullen.

Netwerkstructuur



- Spoorverbinding
- Station
- Nieuwe locatie station
- Buslijn
- Buurtbus
- Combiplan
- Noordzuidverbinding
- Kansrijke nieuwe verbindingen openbaar vervoer:
- Regulier
- Recreatief
- Nader te onderzoeken gebied servicelijn/recreatieve lijn



Openbaar vervoer

Projecten

economisch	ecologisch	sociaal		leefbaarheid	verkeersveiligheid	bereikbaarheid regionaal	lokaal
			OV.1				
			OV.2				
			OV.3				
			OV.4				
bijdrage aan strategische opgaven				bijdrage aan mobiliteitsdoelstellingen			

- OV.1 Inrichten station als vervoersknoop
- OV.2 Realiseren toegankelijke bushaltes
- OV.3 Uitbreiden capaciteit onbewaakte fietsenstallingen bij NS-stations
- OV.4 Uitbreiden lijnenaanbod

- project draagt in grote mate bij aan mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave
- project draagt bij aan mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave
- project heeft geen directe relatie met mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave

Project OV.1 Het nieuwe NS-station wordt gerealiseerd westelijk van de G. van der Muelenweg. Voor een optimale bereikbaarheid wordt de Oranjestraat doorgetrokken tot aan de Van der Muelenweg. Het nieuwe station zal als 'bronpunt' van het openbaar vervoernetwerk moeten fungeren, met goede aansluitingen op het fietsnetwerk (fietssnelweg), voldoende stallingsvoorzieningen en voldoende P+R-plaatsen. Tussen het station en het centrum komt een directe voetgangersverbinding.

Project OV.2 In 2010 moet het openbaar vervoer in Nederland grotendeels toegankelijk zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Toegankelijke haltes zijn belangrijk voor de maatschappelijke participatie en een zo zelfstandig mogelijk functioneren van alle inwoners van gemeente Hellendoorn. De Wet Maatschappelijke Ondersteuning regelt dat gemeenten vervoer voor gehandicapten mogelijk moet maken. Toegankelijkheid van haltes vermindert de vraag naar relatief duur individueel vervoer, bijvoorbeeld via de regiotaxi.

Vanuit regioverband zijn afspraken gemaakt over de toegankelijkheid van bushaltes en vastgelegd in net Halteplan Twente. Gezamenlijk is afgesproken dat voor 2015 (i.p.v. 2010) 46% van de haltes in Twente toegankelijk is. In gemeente Hellendoorn gaat het daarbij om twee haltes: bij het NS-station in Nijverdal en de bushalte aan de N347 Reggeweg. Deze moeten voor 2015 toegankelijk zijn ingericht. De gemeente geeft waar mogelijk een verdere kwaliteitsimpuls door ook andere haltes toegankelijk in te richten en de kwaliteit te verbeteren, bijvoorbeeld door het plaatsen vanabri's en fietsvoorzieningen.

Project OV.3 Voor de stations in Nijverdal en Daarlerveen is het fietsparkeren de verantwoordelijkheid van ProRail. Voor de periode tot 2020 wil ProRail de capaciteit van onbewaakte fietsenstallingen op een aantal 'knelpuntstations' vergroten. Nijverdal en Daarlerveen horen daar ook bij.

Project OV.4 De gemeente Hellendoorn heeft, behalve ten aanzien van fysieke en infrastructurele maatregelen, geen directe invloed op het openbaar vervoer beleid. In overleg met Regio Twente (als regionale concessieverlener) en met de vervoerbedrijven moet worden gezocht naar de optimale dienstverlening, routing en informatievoorziening. Gemeente Hellendoorn wil in overleg met deze partijen concreet de volgende zaken regelen:

- uitbreiden lijnenaanbod en/of frequentie in de kernen Nijverdal en Hellendoorn, ook op de relatie met het station als regionale vervoersknoop;
- mogelijkheden voor een buslijn ter ontsluiting van de recreatief-toeristische voorzieningen;
- opstarten buurtbusproject Haarle;
- gebruik van systemen die dynamische routeinformatie in de bussen, treinen en bij haltes mogelijk maakt (Sabimos) (zie ook paragraaf 3.11 mobiliteitsmanagement).

3.10 VERKEERSVEILIGHEID (GEDRAG)

Beleidskeuzen

Keuze 1 Intensiveren van gedragsbeïnvloeding als onderdeel van de regionale RUP-aanpak en in nauwe samenwerking met wegbeheerders, Veilig Verkeer Nederland, ROVO en Regio Twente.

Keuze 2 Gedragsbeïnvloeding volgens een doelgroepenbenadering met specifieke aandacht voor de focusgroepen beginnende autobestuurders (16-24 jaar), autobestuurders (25-59 jaar), bromfietzers (16-24 jaar) en jongere (4-12 en 12-15 jaar) en oudere fietsers (60+ jaar).

Ad 1. Gedragsbeïnvloeding richt zich op permanente verkeerseducatie, voorlichting en handhaving. In regionaal verband is beleid opgesteld voor gedragsbeïnvloeding. Dit heeft geresulteerd in een Regionaal UitvoeringsProgramma (RUP) waarin maatregelen zijn opgenomen voor verkeerseducatie, voorlichting en handhaving. In overleg en samenwerking met de andere Twentse wegbeheerders (provincie, Rijkswaterstaat, gemeenten), Regio Twente, VVN, ROVO en politie (handhaving) wil gemeente Hellendoorn een actieve rol vervullen in de educatie en voorlichting richting de eigen inwoners en de handhaving van verkeersregels. Met Regio Twente, politie, gemeenten en ROVO is een convenant gesloten om minimaal 2 euro per inwoner te besteden aan gedragsbeïnvloedende projecten.

Ad 2. De essentie van permanente verkeerseducatie is dat mensen hun leven lang verkeerseducatie krijgen ('cradle-to-cradle'). Permanente verkeerseducatie richt zich op zes doelgroepen, waarin alle leeftijdscategorieën zijn vertegenwoordigd (0-4 jaar, 4-12 jaar, 12-16 jaar, 16-24 jaar, 24-60 jaar en 60+). Uit ongevallencijfers van het ROVO blijkt dat het gebruik van een nieuw vervoermiddel relatief veel ongevallen veroorzaakt, ook in Hellendoorn. In de permanente verkeerseducatie ligt de focus dan ook op de fiets (4-12 jaar), bromfiets (16-24 jaar) en auto (18-24 jaar). Uit een analyse van het RUP-maatregelpakket voor de gemeente Hellendoorn blijkt dat met name de permanente verkeerseducatie voor beginnende autobestuurders (18-24 jaar) geïntensiveerd kan worden.

Projecten

economisch	ecologisch	sociaal		leefbaarheid	verkeersveiligheid	bereikbaarheid	
						regionaal	lokaal
			VV.1				
			VV.2				
			VV.3				
bijdrage aan strategische opgaven				bijdrage aan mobiliteitsdoelstellingen			

VV.1 Uitvoeren RUP-programma West-Twente
 VV.2 Handhaving
 VV.3 Aanpak subjectieve onveiligheid

project draagt in grote mate bij aan mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave
 project draagt bij aan mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave
 project heeft geen directe relatie met mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave

Project VV.1 Jaarlijks wordt per deelgebied een RUP-programma opgesteld. Afhankelijk van de aandachtsgebieden wordt de inzet van de maatregelen en de campagnes bepaald. In de tabel hiernaast zijn de maatregelen voor 2009 weergegeven.

Project VV.2 Wat betreft handhaving treedt gemeente Hellendoorn in overleg met de Politie Regio Twente om gezamenlijk tot een meest doeltreffende aanpak te komen. Op gevaarlijke locaties die op korte termijn niet door infrastructurele of gedragsmaatregelen aangepakt kunnen worden, kan handhaving op snelheid worden ingezet.

Project VV.3 Naast de objectieve onveiligheid (ongevallenconcentraties) is er ook aandacht nodig voor subjectieve onveiligheid. Er zijn locaties waar zich geen ernstige verkeersongevallen voordoen, maar waar weggebruikers zich wel onveilig voelen. Deze locaties kunnen in beeld worden gebracht via een interactieve kaart op de gemeentelijke website, waar inwoners en weggebruikers kunnen aangeven wat zij als knelpunten ervaren. Ook de leefbaarheidsonderzoeken (die een keer in de twee jaar worden gehouden) kunnen hier een rol in spelen. Subjectief onveilige locaties kunnen hiermee worden opgespoord en aangepakt.

Doelgroep	Maatregelen RUP aanpak 2009 (gemeente Hellendoorn)
4-12 jaar	Dode hoek (Veilig op weg in Twente)
	Klaarover
	Streetwise
	Wegwijs of wijzer in het verkeer
	Verkeersexamen basis onderwijs
12-16 jaar	Fietscontrole
	VEVO
16-25 jaar	Veilig uitgaan Veilig thuiskomen
16-25 jaar	Schoolevents 49 CC
25-60 jaar	Leerstraf 49 CC
> 60 jaar	BROEM
	Fietsvaardigheidstraining
	Scootmobielen project

3.11 MOBILITEITSMANAGEMENT

Beleidskeuzen

Keuze 1 Mobiliteitsmanagement inzetten als instrument ter ondersteuning van ketenmobiliteit en selectief autogebruik.

Ad 1. Infrastructurele projecten en maatregelen richten zich voornamelijk op de aanbodkant van het verkeer- en vervoerspectrum: het bieden van voldoende wegcapaciteit, goede fietspaden, toegankelijke bushaltes, enz..

Mobiliteitsmanagement richt zich op de vraagkant en probeert weggebruikers en reizigers voornamelijk door een goede informatievoorziening tot een bewuste mobiliteitskeuze te laten komen. Informatievoorziening is daarbij een breed begrip: het kan letterlijk gaan om reisinformatie voor reizigers bij stations of via internet, maar ook om informatievoorziening richting bedrijven om mobiliteitskeuzen te kunnen maken. Vanuit Regio Twente wordt als onderdeel van het bereikbaarheidsbeleid ingezet op mobiliteitsmanagement. Projecten als Sabimos, Multimodale Reisinformatie en (de nog in ontwikkeling zijnde) Twentse fietsrouteplanner zorgen voor een collectief of individueel reisadvies op basis van tijd en kosten. Gemeente Hellendoorn ondersteunt deze initiatieven en werkt hier aan mee.

De gemeente Hellendoorn zet voor de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement in op:

- een goede informatievoorziening aan weggebruikers en treinreizigers tijdens de realisatie van het Combiplan;
- het versterken van ketenmobiliteit door goede reisinformatie op het nieuwe station Nijverdal;
- mobiliteitsplannen voor bedrijven;
- initiatieven binnen de eigen organisatie die het woon-werkverkeer per auto verminderen.

In de publicatie 'Mobiliteitsmanagement in regio Twente' van Regio Twente is een overzicht opgenomen van initiatieven/projecten die lopen in Twente. Daarnaast zijn er gespecialiseerde kenniscentra op dit gebied, zoals het VCC-Oost.

Projecten

economisch	ecologisch	sociaal		leefbaarheid	verkeersveiligheid	bereikbaarheid	
						regionaal	lokaal
			M.1				
			M.2				
			M.3				
			M.4				
bijdrage aan strategische opgaven				bijdrage aan mobiliteitsdoelstellingen			

M.1	Informatievoorziening Combiplan
M.2	Actuele reisinformatie station Nijverdal
M.3	Mobiliteitsplannen bedrijven
M.4	Eigen organisatie

	project draagt in grote mate bij aan mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave
	project draagt bij aan mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave
	project heeft geen directe relatie met mobiliteitsdoelstelling en/of strategische opgave

Project M.1 Om het verkeer op een goede manier af te wikkelen en overlast tot een minimum te beperken is informatie over de geplande werkzaamheden en eventuele omleidingroutes essentieel. Beoordeeld zal moeten worden of de huidige procedures voor wegwerkzaamheden (aankondiging in huis-aan-huisbladen, gemeentelijke website) voldoende zijn of dat er een specifieke voorlichtingscampagne wordt opgestart. Dit laatste zal moeten gebeuren in overleg in met Rijkswaterstaat, provincie Overijssel, buurgemeenten en de gemeentelijke afdeling communicatie. De realisatie van het Combiplan heeft ook consequenties voor de treingebruiker. Deze zal met bussen worden vervoerd tussen het tijdelijke station in Nijverdal-West en het huidige station. Ook hier is een goede en juiste informatievoorziening essentieel om overlast tot een minimum te beperken. NS Reizigers en ProRail zijn hier leidend in, maar de gemeente kan er op toezien dat dit in voldoende mate gebeurt. Er is een werkgroep ingesteld met deelname van Rijkswaterstaat, gemeente Rijssen-Holten, gemeente Hellendoorn alsmede alle hulpdiensten die zich in de bouwperiode bezig houdt met de bereikbaarheid voor hulpdiensten.

Project M.2 In de grote Twentse steden is de doorstroming van het busvervoer sterk verbeterd dankzij de HOV-busbanen en Sabimos. Sabimos is een systeem dat de actuele positie van bussen inwint en vertaalt naar actuele reizigersinformatie. Dit verbetert de afstemming tussen verschillende vervoersmodaliteiten en biedt de reiziger up-to-date informatie. Gemeente Hellendoorn wil in overleg met Regio Twente de mogelijkheden bespreken voor invoering van Sabimos op de bussen in Nijverdal en actuele reisinformatie op station Nijverdal.

Project M.3 Bedrijven met meer dan 50 werknemers in het centrumgebied, of anders met meer dan 100 werknemers, kunnen worden gestimuleerd om een eigen mobiliteitsplan op te stellen. Belangrijke kernpunten waarmee bedrijven een relatie kunnen leggen in hun mobiliteitsplan zijn:

- stimuleren van fietsgebruik op korte afstanden;
- stimuleren gebruik openbaar vervoer;
- faciliteren telewerken/virtuele bereikbaarheid;
- stimuleren verhuizen medewerkers naar de gemeente Hellendoorn.

Gemeente Hellendoorn werkt waar mogelijk mee aan maatregelen die bedrijven in staat stellen hun mobiliteitsplannen te realiseren. Bedrijven die werken aan een mobiliteitsplan worden verwezen naar gespecialiseerde kenniscentra op dit gebied, zoals het VCC-Oost.

Project M.4 Goed voorbeeld doet goed volgen. Gemeente Hellendoorn geeft het goede voorbeeld door het woon-werkverkeer met de auto van de eigen medewerkers te verminderen en verduurzaming van het eigen wagenpark.

3.12 PARKEREN

Beleidskeuzen

Het parkeerbeleid van de gemeente Hellendoorn is uitgewerkt in het 'Parkeerbeleidsplan Nijverdal', dat in juni 2009 zal worden vastgesteld door de gemeenteraad. Uitgangspunt is de invoering van betaald parkeren in het centrum van Nijverdal in 2011. De noodzaak hiertoe ligt vooral in de ontwikkelingen van de projecten die zijn gerelateerd aan het Masterplan Centrum Nijverdal (vastgesteld in 2002). Met dit masterplan wordt de ontwikkeling van een uitgestrekt centrum naar een compact centrum, waar het prettig wonen, winkelen en verblijven is, voorzien. Het is belangrijk dat de parkeersituatie in het centrum hierbij aansluit.: het moet makkelijk zijn om een vrije parkeerplaats dichtbij de bestemming te vinden. Tegenover de kwaliteit die hiermee geboden wordt, staat een parkeertarief, waarbij alle gebruikers tezamen (bewoners, bezoekers en werknemers) voor de kosten van deze kwaliteit betalen. Om deze visie te realiseren heeft de gemeente twee sturingsinstrumenten in handen: sturing op aantallen en sturing op prijs.

Sturen op aantallen Op basis van berekeningen is geconcludeerd dat de toekomstige parkeerdruk (2020, dit is na de bouw van de parkeergarage) 5% tot 10% hoger zal liggen dan in de huidige situatie (2008). De parkeersituatie wordt dan nog steeds als acceptabel beschouwd. Er zal een verschuiving optreden in de locaties waar het druk is: Henri Dunantplein neemt door de bouw van de parkeergarage af (circa 5%); op andere locaties zal door de realisatie van woningen en bezoekersparkeren de parkeerdruk iets toenemen.

Sturing op prijs Betaald parkeren wordt ingevoerd in de parkeergarage en het gebied daaromheen. In het gehele gereguleerde gebied kan voor onbepaalde tijd in de vakken worden geparkeerd gedurende de winkelopeningstijden (maandag tot en met zaterdag 9:00 – 18:00 uur, koopavond tot 21:00 uur). Er is dus geen sprake van parkeerduur beperking in het gereguleerde gebied. Het tarief bedraagt bij invoering in 2011 € 1,00. Het maximale dagtarief in de parkeergarage bedraagt € 5,00. Met deze tariefstelling wordt een kostendekkende parkeerexploitatie voorzien. Iedere parkeerder die niet kan beschikken over een parkeervergunning voor bewoners of bedrijven zal als bezoeker moeten betalen. Uitzondering vormen de regels voor gehandicapten en mantelzorgers.

Parkeerverwijzing Voor een zo efficiënt mogelijk gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit is een goede bereikbaarheid noodzakelijk. In de huidige situatie is er sprake van een statische verwijzing naar de parkeerterreinen. De drager van de parkeerverwijzing is de route om het centrumgebied (Grotestraat, Molenweg, Constantijnstraat, Smidsweg). Vanaf deze parkeerroute zijn alle grote parkeerconcentraties ontsloten. Met de komst van betaald parkeren ontstaan er mogelijkheden om de verwijzing te dynamiseren aan de hand van de parkeermanagementinformatie. Op die manier is het mogelijk om bezoekers op de parkeerring te informeren over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op de verschillende parkeerconcentraties langs de route. Het zoekverkeer in het gebied wordt zodoende tegengegaan, wat de aantrekkelijkheid van het gebied ten goede komt. De beschikbaarheid van de parkeerlocaties die zijn voorzien van slagbomen is het meest betrouwbaar. Op basis van het betalingssysteem op de niet-afgesloten parkeerlocaties kan echter ook een inschatting worden gemaakt van de beschikbaarheid van parkeerplaatsen.



DEEL 4 UITVOERING

Visie op uitvoering

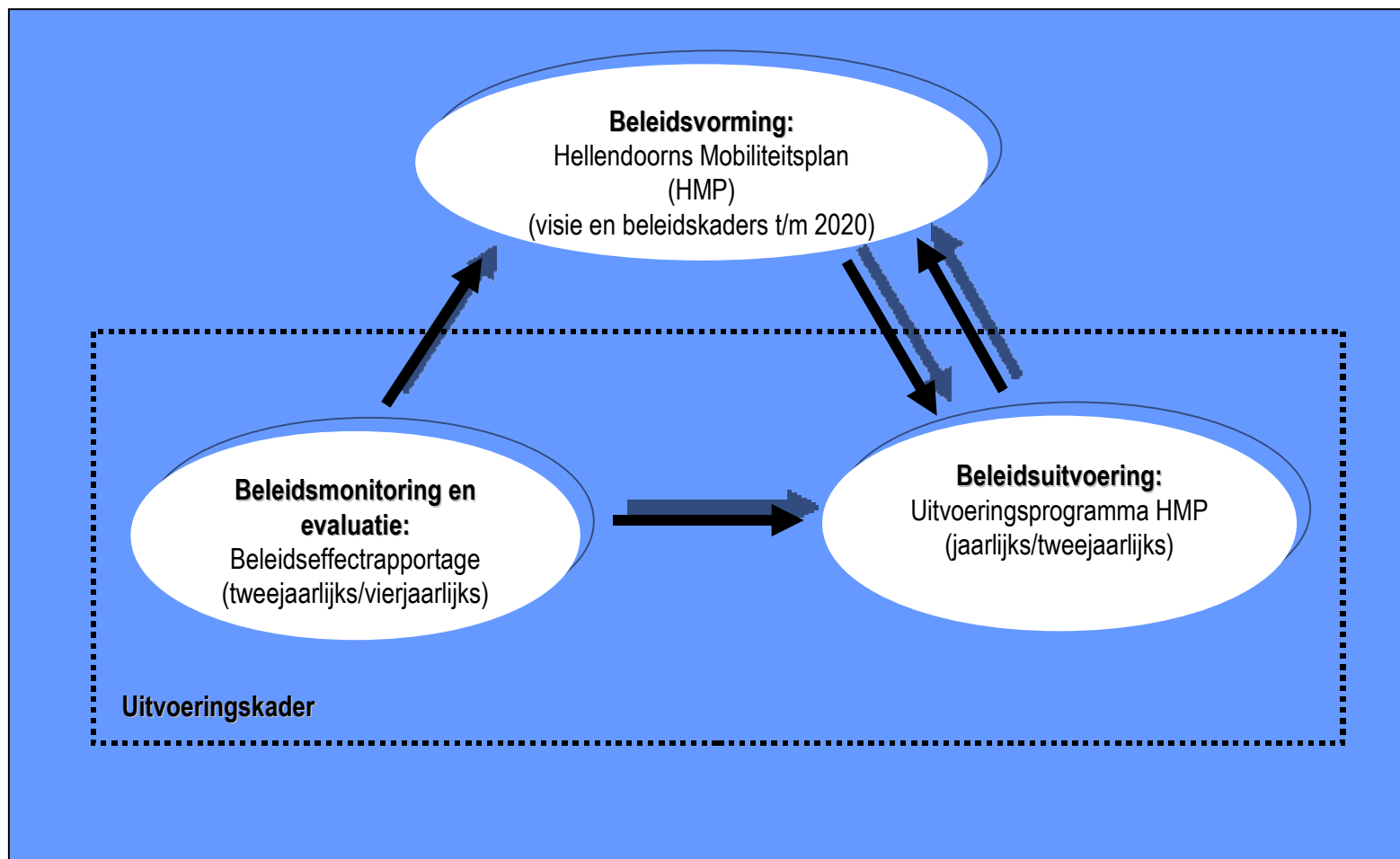
Voorliggend mobiliteitsplan is onderdeel van de **beleidscyclus** van het **opstellen, uitvoeren, evalueren en bijstellen van beleid**. Dit mobiliteitsplan vormt voor de periode tot 2020 het **beleidskader**. De uitvoering van dit beleidskader, ofwel de concrete invulling en uitwerking van projecten (inclusief de benodigde financiële dekking), wordt geregeld in een afzonderlijk uitvoeringsprogramma. Het beleidskader/mobiliteitsplan moet over een langere periode houdbaar zijn (2020 als planhorizon). Het uitvoeringsprogramma daarentegen moet kunnen inspelen op de **actualiteit**, bijvoorbeeld als gevolg van gewijzigde (politieke, bestuurlijke of beleidsmatige) inzichten of de financiële situatie. Ook de effectiviteit van het beleid kan daarin worden meegewogen. Periodiek wordt de uitvoering en uitwerking van het beleid geëvalueerd in een beleidseffectrapportage (zie ook 'monitoren en beleid bijsturen', pagina 124).

Het uitvoeringsprogramma kan met het daarin opgenomen **investeringsprogramma** dienen als basis voor de kadernota/programmabegroting, die jaarlijks door de gemeenteraad wordt vastgesteld.

De genoemde projecten hebben niet alleen betrekking op het realiseren of aanpassen van **infrastructuur**, maar ook op **beleidsinspanningen** of **studie- en monitoringopgaven**.

Bij de uitwerking van de projecten is aandacht voor de effecten op **verkeersveiligheid, geluidhinder** en **luchtkwaliteit** een (wettelijke) vereiste. Waar nodig moeten **aanvullende maatregelen** worden getroffen. Voor de realisatie van de projecten zal zoveel mogelijk aansluiting worden gezocht bij de uitvoering van ruimtelijke projecten, woningbouwprogramma's of beheer- en onderhoudswerkzaamheden (**werk met werk maken**).

De te maken keuzes in de volgorde van projecten zijn primair aan het **college van B&W**. Het uitvoeringsprogramma geeft hiervoor een goede aanzet. Uiteraard worden die keuzes mede gestuurd door zaken als markt, politieke en maatschappelijke ontwikkelingen, ambities en natuurlijk kansen die voorbij komen. Keuzes voor verkeer en vervoer worden breder in het **algemeen belang** afgewogen.



Instrumentarium

Het directe **juridische verkeer- en vervoersinstrumentarium** van de gemeente beperkt zich tot het nemen van **verkeersbesluiten** en het treffen van **verkeersmaatregelen** op gemeentelijke wegen. Via het RO-instrumentarium beschikt de gemeente echter wel over instrumenten in de integrale uitvoering van beleid, en mogelijkheden tot sturen op mobiliteit.

In 2008 is de **nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening** (Wro) van kracht geworden. De aanleiding voor herziening van de wet ligt in de noodzaak van kortere procedures en duidelijker verantwoordelijkheden. Het maken van **bestemmingsplannen** blijft primair de taak van de gemeente. In het bestemmingsplan kan de gemeente sturen in de wijze waarop zij de **ruimte** wil inrichten, inclusief het reserveren van de benodigde ruimte voor **verkeersvoorzieningen**.

Door **Regio Twente** wordt ingezet op een versterking van de samenhang tussen ruimte, economie en verkeer en vervoer. Als essentieel onderdeel van beleid is in het Regionaal Mobiliteitsplan Twente de **mobiliteitstoets** opgenomen. Bij alle plannen voor **ruimtelijk-economische ontwikkelingen** op gemeentelijk en regionaal niveau moet een **mobiliteitstoets** worden uitgevoerd. Deze toets, die voor het openbaar vervoer al bestuurlijk bekrachtigd is in de Agglo-netstudie, wordt uitgebreid naar alle modaliteiten voor personen- en goederenvervoer. Regio Twente zal hier vanuit haar regisseursrol verder invulling aan moeten geven; de gemeente Hellendoorn volgt hierin.

Binnen dit mobiliteitsplan is nadrukkelijk gekozen voor een **integrale werkwijze**. Binnen de gemeente kan gekeken worden wat er vanuit **andere beleidsvelden** (groen, stedelijke ontwikkelingen e.d.) gedaan kan worden om de doelstellingen te bereiken. Integrale projecten kunnen vaak **win-winprojecten** worden, bijvoorbeeld door als een weg wordt opengeboren voor rioleringswerkzaamheden, de weg gelijk te herinrichten. Naast de samenwerking binnen de gemeente, geldt hetzelfde voor de samenwerking met **ontwikkelaars** en het **bedrijfsleven**. Overleg met collega-wegbeheerders en vervoerders wordt geëntameerd vanuit regionaal verband (Regio Twente).

Gemeente als wegbeheerder

De gemeente kan vanuit haar rol als **wegbeheerder** bestaande (gemeentelijke) wegen renoveren en nieuwe wegen aanleggen. Het **ontwerp en de inrichting** van infrastructuur bepalen de mate en **wijze van gebruik** van die infrastructuur. Bevorderen van het fietsgebruik stelt eisen aan de vormgeving van fietsvoorzieningen, het weren van doorgaand verkeer moet consequenties hebben voor de inrichting van zowel de sluiproute als de voorkeursroute enz. Daarnaast is er een **wisselwerking met de omgeving**. Hoe een weg er uit moet komen te zien verschilt per **gebied**. In waardevolle natuur- en recreatiegebieden zoals de Sallandse Heuvelrug zal die afweging er anders uitzien dan op bedrijventerrein 't Lochter. De omgeving bepaalt het ontwerp, het ontwerp de invloed op de omgeving.

Ontwerp van infrastructuur vraagt dus om **maatwerk**. Vertrekpunt in het ontwerp zijn de **landelijke richtlijnen** voor infrastructuur. Binnen de **bandbreedtes** die de richtlijnen bieden kiest de gemeente Hellendoorn er voor om recht te doen aan de functie van de weg (of het fietspad, de bushalte, etc) en de omgeving, en op die manier uitvoering te geven aan het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. De afweging en invulling hiervan vindt plaats op het niveau van **specifieke projecten**.

De **staat van onderhoud** van infrastructuur heeft gevolgen voor functionaliteit en verkeersveiligheid. Een weg moet voldoen aan de **eisen** die daaraan mogen worden gesteld. De staat van onderhoud heeft ook invloed op **keuzes en het gedrag van reizigers**. Een goed onderhoud fietspad nodigt meer uit tot fietsgebruik dan een hobbelig tegelpad. Een schone en goed onderhouden abri biedt meer kwaliteit dan een vervallen bushokje. Daarmee is onderhoud van infrastructuur niet alleen een functionele voorwaarde maar ook een **sturend instrument in de beleidsuitvoering**.

De **lokale bewegwijzering** is een verantwoordelijkheid van de gemeente. Ook de wijk- en gemeenteplattegronden vallen daaronder. Bewegwijzering heeft een sturende werking. Door het verkeer naar de belangrijkste attractiepunten te leiden via de gewenste hoofdroutes, worden de ongewenste en/of kwetsbare routes gemedend. Dit kan eventueel worden gecombineerd met aanvullende maatregelen als inrijverboden voor specifieke vervoerswijzen (bijvoorbeeld vrachtverkeer). Het beleid voor bewegwijzering kan worden uitgewerkt in een bewegwijzeringsplan. De landelijke richtlijnen van het CROW zijn daarbij het vertrekpunt.

Technologische ontwikkelingen in auto's zijn van invloed op de wensen van de weggebruiker ten aanzien van bewegwijzering. Veel automobilisten beschikken over **routenavigatie** (TomTom e.d.). Het aantal automobilisten dat gebruik maakt van de bewegwijzering neemt hierdoor af, waardoor ook **ongewenste routes** vaker worden gebruikt. Landelijk worden op dit punt al afspraken gemaakt met producenten van navigatiesystemen. Dit is een punt dat ook vanuit regioverband om aandacht vraagt.

Naast de zorg (als wegbeheerder) voor een optimale infrastructuur is aandacht nodig voor de **menselijke factor: gedrag**. Enerzijds gaat het hier om de zorg voor een verkeersveilig en verantwoord weggedrag. De activiteiten die de gemeente op dit vlak ontplooid zijn uitgewerkt in paragraaf 3.10. Anderzijds komt er de laatste jaren steeds meer aandacht voor een **verantwoord mobiliteitsgedrag**, met name ingegeven door het overvolle wegennet en het besef dat de aanleg van wegen hier niet de enige oplossing voor is. Stimuleren van **ketenmobiliteit** en **selectief autogebruik** zijn belangrijke pijlers hierin. In paragraaf 3.11 is aangegeven op welke manier de gemeente Hellendoorn hier aan bij wil dragen.

Parkeerregulering is een belangrijk instrument om te sturen op verkeersstromen in vooral de centrumgebieden. Een goede parkeerregulering biedt **voldoende parkeercapaciteit** op de juiste plaats (in bestaande gebieden) en **voorkomt overlast** van foutgeparkeerde auto's en zoekverkeer. Dit kan worden ondersteund door de invoering van **betaald parkeren**, waarmee wordt betaald voor de kwaliteit en locatie van de geboden parkeervoorzieningen. Via een duidelijke **normstelling** (parkeernormen) in ruimtelijke plannen wordt ook voorzien in voldoende parkeercapaciteit in nieuw te ontwikkelen gebieden. Het parkeerbeleid voor het centrum van Nijverdal is uitgewerkt in het **Parkeerbeleidsplan Nijverdal** en voorziet in de realisatie van een **parkeergarage** (bij het Dunantblok) en de invoering van betaald parkeren in het centrumgebied in 2011. Meer over dit parkeerbeleid staat in paragraaf 3.12.

Mogelijke financieringsbronnen

In dit mobiliteitsplan is een veelheid aan projecten genoemd, waarvan de uitvoering noodzakelijk is om de gestelde mobiliteitsdoelstellingen te realiseren. Voor de **bekostiging** van deze projecten zijn diverse **financieringsbronnen** beschikbaar. In eerste instantie gaat het om de eigen middelen van gemeente Hellendoorn, maar ook om bijdragen van andere partijen. Daarnaast zijn er andere, meer creatieve vormen van financiering mogelijk. In deze paragraaf worden de verschillende financieringsmogelijkheden op een rij gezet. In het uitvoeringsprogramma wordt de link gelegd tussen de kosten van projecten en de financiële dekking vanuit de hier genoemde financieringsbronnen.

Traditionele financieringsbronnen

- Middelen uit gemeentelijke fondsen (parkeerfonds, grondexploitatie, wegenfonds, algemene middelen)
- Europese subsidies
- Rijksmiddelen vanuit V&W (MIRT) en VROM
- Regionale middelen vanuit Regio Twente (BDU)
- Investeringsbijdragen ProRail

Andere vormen van financiering

- Infrastructurele projecten laten meeliften in de begroting en financiële dekking van ruimtelijke projecten
- Zoeken naar redelijke bijdragen van gebruikers op basis van het principe dat 'de gebruiker betaald' (denk aan betaald parkeren)
- Waardevermeerdering van grond als gevolg van nieuwe infrastructuur inzetten voor de realisatie van die infrastructuur
- Bijdragen van het bedrijfsleven; het bedrijfsleven heeft belang bij de realisatie van goede infrastructuur, dit kan zich uiten in een bijdrage;
- Innovatief aanbesteden, wat doorgaans betekent dat ontwerp, bouw, beheer en financiering anders worden geregeld;
- Kiezen voor PPS-constructies; door met publieke en/of particuliere partners samen te werken kunnen projecten goedkoper worden.

Monitoren en beleid bijsturen

De komende jaren is het van belang om door middel van **monitoring** te volgen of de maatregelen daadwerkelijk hun vruchten afwerpen. Door een goede monitoring is **bijsturing** van beleid het beleid mogelijk, zodat de **beleidsdoelstellingen** gehaald kunnen worden. De resultaten kunnen worden opgenomen in een beleidseffectrapportage (BER).

Het gaat bij monitoring nadrukkelijk niet alleen om aantallen en locaties, maar ook om **samenwerking** met betrokkenen. Samen met partijen als het ROVO, VVN, politie en andere wegbeheerders (die veelal een schat aan informatie en gegevens tot hun beschikking hebben) kan gericht worden ingestoken op **specifieke onderwerpen**. Ook vanuit de Regio Twente lopen initiatieven om op regelmatige basis het verkeer (fietsers, reistijden, verkeerstellingen) te monitoren.

Ook het tweejaarlijkse **leefbaarheidsonderzoek** levert waardevolle informatie. Via brieven, het wethoudersspreekuur, email en de meldlijn krijgt de gemeente ook input over wat de inwoners vinden van de verkeerssituatie in hun omgeving.

Het is zinvol om de volgende aspecten te monitoren:

- alle **klachten, tips en gevoelens** over verkeer en vervoer;
- aantal ongevallen, letselongevallen, fietsongevallen en bromfietsongevallen (elke drie jaar een **ongevallenanalyse**);
- jaarlijks **verkeerstellingenprogramma** op maatgevende wegvakken in de **kernen**;
- tweejaarlijks verkeerstellingenprogramma op maatgevende wegvakken in het **buitengebied**;
- tweejaarlijks **parkeerdrukmeting** op maatgevende parkeerterreinen en straten in de kernen Hellendoorn en Nijverdal;
- verzamelen van gegevens uit 'erkende' **landelijke gegevensbronnen** als het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON), CBS Statline en publicaties van AVV, KpVV enz.

Hoe verder: vervolg op mobiliteitsplan

Door de ogen van dit mobiliteitsplan zijn alle projecten belangrijk. Tegelijkertijd mag duidelijk zijn dat de benodigde **financiële middelen** niet direct voorhanden zijn en ook niet per direct beschikbaar komen. Daarnaast moet **ambtelijke capaciteit** georganiseerd worden voor verdere uitwerking van projecten. Na vaststelling van dit mobiliteitsplan zal nadere **prioriteitstelling** daarom noodzakelijk zijn.

Daar komt bij dat nog allerlei mogelijkheden voor **burgers en belanghebbenden** moet worden geboden om mee te denken en te reageren op concrete projectuitwerkingen. Denk bijvoorbeeld aan de herinrichting van de Grotestraat en de rondwegstudies voor de kernen Daarlerveen en Hulsen. Op uitwerkingsniveau zal dan ook een niet onbelangrijk deel van de **besluitvorming** gaan plaatsvinden. Niet ieder project zal evens snel of precies volgens het beoogde tijdspad kunnen worden gerealiseerd.

Voor de individuele projecten zal, na vaststelling van dit mobiliteitsplan, moeten worden beoordeeld in hoeverre deze kunnen worden meegenomen in **integrale gebiedsopgaven** en in hoeverre de **kosten ten laste** kunnen worden gebracht van andere programma's (ruimtelijke en woningbouwprojecten, beheer en onderhoud wegen). De resultaten hiervan worden meegenomen in het uitvoeringsprogramma.

Colofon

Titel	Hellendoorns Mobiliteitsplan 2009-2020
Status	Concept
Datum	25 maart 2009
Kenmerk	HLD090/Esd/concept
Opdrachtgever	Gemeente Hellendoorn
Verantwoordelijk wethouder	Wilma Paalman-Vloedgraven
Projectteam gemeente Hellendoorn	Reinier Valk en Trudy Regtuijt – Mensink Johan Bulder, Henk Olthof, Anouk Petit, Jan Brand, Ruud ten Broeke, en Albert Jan Grolleman
Aanvullende bijdrage door	Alice Pongers, Antal ten Hove, Ido ter Avest, Jan Nijmeijer, Marieke van Cruijnningen, Ernst Jansen, Pim Beukenkamp en Benjamin Tempert (stagiare verkeer).
Projectteam Goudappel Coffeng	Willem Scheper en Dieder van Essen

Bijlagen

Bijlage 1 Interactief planproces

Dit integrale mobiliteitsplan is in samenspraak met bewoners en maatschappelijke en belangenorganisaties tot stand gekomen. Hiertoe is een **interactief planproces** gevolgd, waarin een belangrijke rol was weggelegd voor de (ambtelijke) projectgroep en de klankbordgroep. Voor bewoners is een informatieavond georganiseerd.

Projectgroep De verschillende beleidssectoren van de gemeente - ruimtelijke ordening, milieu, toerisme en recreatie, economie, welzijn en onderwijs en externe veiligheid – zijn nauw betrokken bij de planvorming. Zowel bij het benoemen van de uitgangspunten voor de planvorming als de uitwerking van de verkeersnetwerken heeft de projectgroep een belangrijke inhoudelijke inbreng gehad.

Klankbordgroep Op cruciale momenten zijn de belanghebbenden bij het planproces betrokken. Hiertoe is een klankbordgroep samengesteld met vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties en instellingen en belangengroeperingen. De rol van de klankbordgroep was vooral adviserend.

Informatieavond Tijdens een informatieavond is het concept-mobiliteitsplan gepresenteerd aan een breder publiek. Burgers zijn zowel geïnformeerd als geraadpleegd over het plan. Daarnaast was er gelegenheid tot het stellen van vragen.

Bijlage 2 Kaderstellend mobiliteitsbeleid

Nota Mobiliteit Het Rijksbeleid is verwoord in de Nota Mobiliteit (vastgesteld in 2006). Deze nota heeft een sterke relatie met de Nota Ruimte en het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Het draait om betrouwbare en voorspelbare reistijden van deur-tot-deur, waarbij nadrukkelijk over beheersgrenzen en modaliteiten heengekeken wordt. Consumenten en bedrijven redeneren immers van deur-tot-deur. De basisgedachte is dat alle overheden in onderling overleg de koers van het verkeer- en vervoerbeleid ontwikkelen, en dus ook gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de uitvoering. Hiertoe zijn in de Nota Mobiliteit ruimtelijke reserveringen voor de hoofdinfrastructuur opgenomen en zijn essentiële onderdelen van het beleid beschreven. Van de decentrale overheden wordt verwacht dat zijn de essentiële onderdelen van beleid doorvertalen in hun eigen verkeer- en vervoerplannen.

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan Overijssel Het PVVP Overijssel is in 2005 vastgesteld. De hoofdkoers is het realiseren van een 'optimaal' verkeer- en vervoerssysteem, dat onder veilige omstandigheden een betrouwbaar bereikbaarheidsniveau biedt voor de verschillende functies en voorzieningen in Overijssel. Prioriteit wordt gegeven aan de bereikbaarheid van economische centra in stedelijke netwerken. Overigens wordt de term 'optimaal' per regio anders ingevuld: de economische functies en de groene waarden zijn daarvoor de meest bepalende factoren. Naast bereikbaarheid wordt ingezet op de verbetering van de verkeersveiligheid en de verbetering van de leefkwaliteit. In de 'Dynamische beleidsagenda verkeer en vervoer' worden jaarlijks de concrete acties en opgaven en de daarvoor gereserveerde (financiële) middelen beschreven.

Regionaal Mobiliteitsplan Twente Bereikbaarheid is één van de drie tophema's op de Twentse agenda en daarmee heeft de urgentie van een goede bereikbaarheid bestuurlijk nog meer prioriteit gekregen. Bereikbaarheid is een voorwaarde om te blijven functioneren als (belangrijke) economische regio. Het bereikbaarheidsniveau van 2004 is daarbij het uitgangspunt. Uit de regionale netwerkanalyse (uitgevoerd in 2006) is gebleken dat de bereikbaarheid in 2020 zonder aanvullend beleid dusdanig verslechtert dat het behalen en het behouden van het niveau 2004 al veel inspanningen vergt. Naast een betere bereikbaarheid moet de verkeersveiligheid in Twente over de hele regio verbeteren, net als de leefbaarheid. Om deze ambities waar te maken zijn diverse projecten en maatregelen benoemd. Een aantal hiervan zijn aangemerkt als essentiële onderdelen van gemeentelijk beleid. Dat zijn de onderdelen van het RMP die rechtstreeks doorwerken in de gemeentelijke verkeer- en vervoerplannen:

- een mobiliteitstoets voor ruimtelijk-economische plannen op gemeentelijk niveau;
- het benuttingsprogramma Twente Mobiel en een nog op te stellen Twentse wegvisie;
- realiseren van hoogwaardige openbaar vervoerlijnen (HOV);
- realiseren van het Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente (HFT), waarvan de fietssnelweg F35 de centrale drager is;
- integrale aanpak van verkeersonveiligheid volgens de principes van Duurzaam Veilig.

Raadsbeleidsprogramma Met het raadsbeleidsprogramma 2006-2010 geeft de gemeenteraad de kaders voor deze raadsperiode aan. Het raadsbeleidsprogramma bestaat uit twee gedeelten: het hoofdlijnenakkoord (dit zijn de afspraken van de coalitiepartijen) en de inbreng van alle partijen in de raad. De hoofdlijnen die van belang zijn voor dit mobiliteitsplan zijn:

- alle burgers moeten actief kunnen meedoen aan de samenleving, met bijzondere aandacht voor de zwakkeren;
- de gemeente moet als vestigingsplaats voor bedrijven en burgers aantrekkelijk blijven. Dit vraagt om een goede bereikbaarheid;
- verkeersveiligheid bevorderen met speciale aandacht voor veilige fietsroutes en het opheffen van onveilige verkeerssituaties;
- ontsluiting van alle kernen met bus, buurtbus, regiotaxi of andere vormen van openbaar vervoer en een proef met gratis openbaar vervoer naar kernen en wijken.

Strategische Visie Het college van burgemeester en wethouders heeft, vanuit de gestelde raadsaders, een visie op de toekomst van heel Hellendoorn ontwikkeld. In deze Strategische Visie zijn ecologische, sociale en economische uitdagingen geformuleerd. De strategische projecten geven vorm en inhoud aan die uitdagingen en leggen de onderlinge verbanden. Uitvoering van deze projecten gebeurt niet alleen door de gemeente, maar ook door inwoners, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven, buurgemeenten, provincie en het Rijk. Samenwerking is dan ook een essentieel onderdeel van de Strategische Visie. De kernopgaven voor de toekomst zijn:

- Ecologie: realiseren van een goed evenwicht tussen het beschermen van de ruimtelijke kwaliteiten en de verschillende ontwikkelingen in die ruimte, zoals de herstructurering van de landbouw, de toeristisch-recreatieve infrastructuur en toekomstige bouwprojecten.

- Sociaal: vasthouden van de hoge kwaliteit van de samenleving, die onder druk staat door maatschappelijke ontwikkelingen (vergrijzing, individualisering) en de slechte economisch situatie in de agrarische sector (leefbaarheid platteland en kernen).
- Economie: versterken van de aantrekkelijkheid van de gemeente als woon- en werkgemeente. Naast voldoende werkgelegenheid, vraagt dit ook om een verbetering van de (regionale) bereikbaarheid om daarmee de strategische ligging in de provincie beter te kunnen benutten.

Bijlage 3 (Ontwerp)richtlijnen

Fietsinfrastructuur Ontwerpwijzer fietsverkeer, publicatie 230 CROW.

Locatie fietsenstallingen Voor een fietsparkeerder zijn een aantal factoren relevant:

- afstand: een geaccepteerde loopafstand is in het algemeen maximaal 30 meter, bij een te grote loopafstand worden fietsvoorzieningen minder goed gebruikt. In het winkelcentrum van Nijverdal zal aan dit uitgangspunt wel concessies moeten worden gedaan;
- aan de aanvoerroute liggen (ingang tot station, winkelcentrum enz.);
- als fietsparkeervoorziening herkenbaar zijn;
- voldoende capaciteit bieden, zodat er altijd plaats is;
- van goede kwaliteit, zodat fietsen droog en zonder beschadigingen gestald kunnen worden.

Fietsendiefstal Bij het onderzoeken en inventariseren kan gebruik gemaakt worden van de zogenaamde 'fietsdiefstal-scan' van de Fietsersbond, waarbij diverse aspecten die met diefstal te maken hebben (zoals hoeveelheid rekken, de mogelijkheid tot het vast kunnen zetten van de fiets aan klemmen of iets dergelijks, verlichting) worden geïnventariseerd en in kaart worden gebracht.

Voetgangers Bij de inrichting van het wegennet binnen de bebouwde kom wordt uitgegaan van de volgende richtlijn:

- langs gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen is een voetgangersvoorziening in de vorm van een trottoir of een vrijliggend pad nodig;
- in woonstraten kan met een loopstrook of zonder aparte voorziening worden volstaan, mits daarmee voldoende geleiding kan worden geboden.

Oversteekplaatsen Zebrapaden worden binnen de bebouwde kom aangelegd op plaatsen waar voetgangers oversteekproblemen ervaren en als voldaan wordt aan onderstaande criteria:

- de locatie moet logisch in een veel gebruikte voetgangersroute liggen;
- altijd in combinatie met snelheidsremming zoals: een rotonde, op de aansluitende tak van een T-kruising, in combinatie met drempels e.d.;
- niet binnen 100 meter van een kruispunt met verkeerslichten of een andere zebra;
- niet op zeer drukke wegen met twee of meer rijstroken per richting;
- de locatie moet goed zichtbaar zijn;
- in principe niet in 30 km/uur zones: de verkeersintensiteit is in 30 km/h gebied meestal niet dermate hoog dat zebrapaden nodig zijn. Echter bij veel gebruikte oversteken kan het wenselijk zijn om de positie van voetgangers te versterken door de aanleg van een zebrapad.