

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Almelo



GVVP Almelo 2007 - 2015

9 juli 2007

Inhoudsopgave	2
1. Samenvatting	3
2. Inleiding	4
3. Context	5
4. Instrumentele functie van het GVVP	10
5. Stand van zaken in 2006	13
6. Het kan dus nog beter	16
7. Verkeersintensiteiten in Almelo	17
8. Masterplan	20
9. Relatie met het rapport Almelo Centrumgebied	23
10. Openbaar vervoer	24
11. Voetgangers	30
12. Fietsverkeer	32
13. Autoverkeer	40
- 13.1. Autoverkeer	40
- 13.2. Goederenvervoer	45
- 13.3. Parkeren	47
14. Landbouwverkeer	50
15. Verkeersveiligheid	53
16. Afstemming tussen de plannen zoals genoemd bij de afzonderlijke vervoerswijzen	55
17. Meerjaren programma verkeer en vervoer 2007–2015	57
Bijlage 1	
Evaluatie uitvoering Fietsverkeer Plan 2010	59
Bijlage 2	
Regionaal voorstel goederenvervoer	60

Leeswijzer

De hoofdstukken 1 t/m 4 beschrijven de aanleiding, achtergrond en functie van het plan. De hoofdstukken 5 t/m 9 bieden inzicht in de huidige situatie op het gebied van verkeer en vervoer, aangevuld met de ideeën uit het Masterplan Almelo van 2005 en het conceptrapport Almelo Centrumgebied.

De hoofdstukken 10 t/m 16 behandelen de plannen voor het openbaar vervoer, de voorzieningen voor voetgangers, het fietsverkeer, het autoverkeer en de verkeersveiligheid.

In hoofdstuk 17 is concreet weergegeven om welke activiteiten het gaat, gekoppeld aan de uitvoeringsperiode.

1. Samenvatting

In dit Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) wordt op basis van de volgende doelstelling het verkeers- en vervoersbeleid in Almelo verwoord voor de periode tot 2015.

De gemeente Almelo wil duurzame mobiliteit stimuleren, de verkeersveiligheid verhogen en de leefbaarheid in stand houden of zo mogelijk verbeteren. Dit wil zeggen aan de vraag voor elke vervoerwijze tegemoet komen, maar wel met oog voor verkeersveiligheid en de leefbaarheid.

Dit GVVP houdt rekening met landelijke en regionale trends in de ontwikkeling van het verkeer en met de voorstellen in het Masterplan voor de stad.

Voor de procentuele verdeling van het gebruik tussen de verschillende vervoerswijzen in de stad als geheel wordt in dit plan de bestaande trend gevolgd. Voor de binnenstad wordt sturend ingezet op meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.

Het bovenstaande beleid resulteert in:

- **Openbaar Vervoer.** Afronding van het doorstroommassenproject, de aanleg van het verdiepte spoor en verdergaande informatievoorzieningen voor de reizigers. Er wordt rekening gehouden met de komst van het Personal Rapid Transit-systeem (PRT).
- **Voetganger.** Meer ruimte voor de voetganger in nieuw te bouwen wijken en meer zebra's op het 50 km/u wegennet.
- **Fiets.** De plannen uit de fietsnota 'Fietsverkeer Plan 2010' worden in volgorde van prioriteit gerealiseerd, voor zover ze geen deel uitmaken van grote infrastructurele werken. Aangevuld met voorzieningen die onderdeel vormen van het project Almelo Verdiept. Het herstel van spin in de binnenstad ten gunste van de fietser. De voorstellen in dit GVVP ondersteunen het herstel van de binnenstad, door verbetering van de verkeersstructuur voor de fietser en het autoverkeer
- **Auto.** Voor het autoverkeer wordt de Burgemeester Schneiderssingel aangelegd en de A35 wordt met de N36 buiten de stad verbonden. Het verdiepte spoor wordt aangelegd waardoor de invalsweg vanuit zuid een duidelijker verloop krijgt. De Parkeerring draagt haar functie over aan de Binnenring (oude stadsring). In het centrum wordt een parkeergarage gerealiseerd voor 300 plaatsen in combinatie met een bewaakte gratis fietsenstalling voor 300 plaatsen. Voor het landbouwverkeer wordt gewerkt aan de realisering van een route rond de stad om op die manier dit verkeer te weren van de hoofdwegen, waarmee de veiligheid en de doorstroming gediend zijn.
- **Veiligheid.** De verkeersveiligheid wordt verder verbeterd door uitvoering van de plannen uit de verkeersveiligheidsnota van 2004. Dit ondersteunt de dalende trend in het aantal ongevallen, vooral als gevolg van de maatregel 'Bromfiets op de rijbaan' in het kader van de uitvoeringsmaatregelen Duurzaam Veilig. Bovendien worden de voorstellen met betrekking tot de fietsoversteken verder uitgevoerd, op basis van de nota: 'Verkeersveiligheidsplan Almelo stimuleringsplan 2004-2008'.

Een aantal voorzieningen heeft een positief gevolg voor het gebruik van alle vervoerswijzen. Dit betreft, de aanleg van het verdiepte spoor, de realisering van de Burg. Schneiderssingel en de ontwikkeling en realisering van het verkeersmanagement en informatie systeem. Het geheel resulteert in het 'Meerjaren Uitvoeringsprogramma verkeer en vervoer 2007-2015', weergegeven in hoofdstuk 17.

2. Inleiding

Mobiliteit is een belangrijk facet van onze samenleving. Mobiliteit ondersteunt de activiteiten van de mens. De sociale samenhang in de samenleving wordt er door versterkt en ook de economie. Mobiliteit is een kwestie van keuze van individuele verkeersdeelnemers. De combinatie van ruimtelijke ordening en de activiteiten van mensen creëert de vraag naar mobiliteit. Deze vraag naar mobiliteit willen we faciliteren.

Mobiliteit verlangt verkeers- en vervoersvoorzieningen voor het gebruik van de fiets, de bus, de trein, de auto, de vrachtauto etc. etc.

Om tot een evenwichtige besteding van middelen te komen en richting te geven aan plannen op het gebied van verkeer en vervoer is het nodig om overeenstemming te bereiken over het te voeren verkeers- en vervoersbeleid. In dit plan wordt dat beleid uiteengezet en de plannen voor de periode 2007-2015 aangereikt. Het beleid voor deze periode is gebaseerd op de volgende doelstelling.

Doelstelling:

De gemeente Almelo wil duurzame mobiliteit stimuleren, de verkeersveiligheid verhogen en de leefbaarheid in stand houden of zo mogelijk verbeteren. Dit wil zeggen aan de vraag voor elke vervoerwijze tegemoet komen, maar wel met oog voor verkeersveiligheid en de leefbaarheid.

Het beleid sluit aan bij de Nota Mobiliteit van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van 2006. Het beleid dat daarin wordt aangereikt strookt met diverse gemeentelijke nota's. Het betreft nota's zoals doorstroommassen voor het openbaar vervoer van 1995, de fietsnota van 1999, belanghebbenden parkeren van 1996, duurzaam veilig waaronder de wegencategorisering van 1999 (het vervolg in 2002/2003/2004), de realisering van de Nijreessingel in 2006, de doortrekking van A35/N36 in 2008 en de plannen het spoor te verdiepen.

Deze projecten zijn tegen het licht gehouden en blijken nog steeds hun waarde te hebben.

De bereikbaarheid, de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de gemeente Almelo zijn dank zij dit beleid verbeterd. Dit is zeker zo, wanneer rekening gehouden wordt met de ontwikkeling van de mobiliteit in de afgelopen jaren. In de laatste decennia is het autogebruik voortdurend gestegen. Ondanks die toename is het aantal ongevallen gedaald.

Uiteraard blijft er nog genoeg te wensen over. De stad blijft groeien en beter inspelen op de voorzieningen voor de verschillende vervoerwijzen. De verkeersveiligheid kan nog verder verbeterd worden. De groei van de mobiliteit per auto bedreigt de bereikbaarheid en mede daardoor ook de leefbaarheid. Daarbij speelt de beperkte financiële armslag van de gemeente een rol. Een extra reden om de middelen efficiënt en goed gericht in te zetten.

Ook op regionaal niveau wordt gezocht naar oplossingen die meer mobiliteit mogelijk maken. Samenwerken in regionaal verband blijft ook om die reden van belang.

3. Context

3.1. Landelijk

Op landelijk nivo is het beleid in de laatste jaren verschoven van de groei van het autoverkeer reduceren en het openbaar vervoer en het fietsverkeer bevorderen naar het faciliteren van mobiliteit. Dit beleid is onder meer tot stand gekomen op basis van de constatering dat ondanks forse investeringen in het openbaar vervoer geen verschuiving heeft plaats gevonden in de richting van minder autogebruik. In de grootste steden heeft het OV wel zijn aandeel kunnen vasthouden. In de middelgrote steden is dat niet het geval. In de Twentse steden bleef het aandeel gelijk met uitzondering van Almelo. In Almelo is wel een toename van het openbare busvervoer gerealiseerd, terwijl het gebruik van de parkeervoorzieningen in het centrum van de stad is afgenomen.

Landelijk is de Nota Mobiliteit vastgesteld in 2006, naast de Nota Ruimte van 2005. In de Nota Mobiliteit wordt aangestuurd op een 'Betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid'. Uit de Nota Mobiliteit blijkt dat op de lange termijn de sleutel toch gezien wordt in meer gebruik van het openbaar vervoer en meer fietsgebruik.

3.2. Provinciaal

In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) van 2005 wordt een periode behandeld van 2005 t/m 2010, met een doorkijk naar 2020. Inhoudelijk steunt het plan op de Nota Mobiliteit. De essentie voor beide plannen is het faciliteren van mobiliteit. De provincie geeft daar een genuanceerde invulling aan en maakt onderscheid tussen landelijke en stedelijke gebieden.

Bij de opstelling van het plan is overleg gevoerd met Twente. Omdat Twente een WGR + gebied is (Wet Gemeentelijke Regeling) ontvangt zij rechtstreeks budgetten van het Rijk voor de uitvoering van haar verkeers- en vervoersbeleid en valt daarmee buiten de financiële verantwoordelijkheid van de provincie. Het PVVP is in Twente wel relevant met betrekking tot de provinciale wegen, zoals de N349 (buiten Almelo) de N743 (Bornsestraat) en de N741 (door Bornerbroek).

Regio Twente is in 2004 gestart met het opstellen van een Regionaal Mobiliteitsplan (RMP). Dit is nu afgerond. Op hoofdlijnen van beleid heeft Regio Twente overleg gepleegd met Provincie.

In het PVVP laat de provincie zien dat de doelstelling van het PVVP van 1998 op het gebied van autoverkeer niet gehaald is. Het aantal autokilometers zal in 2010 ongeveer 77 % hoger liggen dan in 1986. In het vorige PVVP van 1998, werd nog uitgegaan van 40 % stijging tot 2010 ten opzichte van 1986. Ook op provinciaal niveau is duidelijk dat in de afgelopen jaren de toename veel groter is geweest. Zij accepteert filevorming en stelt normen op voor aanvaardbare snelheden op het wegstelsel waar zij verantwoordelijk voor is.

3.3. Regionaal

In het Regionaal Verkeers- en vervoersplan (RVVP) voor Twente (2000-2004) werd nog vast gehouden aan vermindering van de groei van de automobilititeit en het inzetten op een toename van het gebruik van alternatieve vervoerswijzen, vooral in de corridor van Wierden tot en met Enschede. Daarnaast ondersteunde het RVVP het landelijke beleidspakket 'Duurzaam Veilig'.

In de tweede helft van 2004 is de actualisatie van het RVVP gestart. Het werken aan dit plan is opgeschort, omdat Twente in die periode in de Nota Ruimte aangewezen is als Economisch Kerngebied/ Nationaal Stedelijk Kerngebied. Hierdoor werd Twente een

van de regio's die in opdracht van de minister van Verkeer en Waterstaat een netwerkanalyse moest uitvoeren. De resultaten zijn in augustus 2006 aan het Ministerie aangeboden, waarna het proces van afronding van het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) is opgepakt. Bouwstenen voor dit RMP zijn de Aglonetstudie van 2005, Twente Mobiel van 2005 en Hoge Snelheids Fietsroute. Hierin is achtereenvolgens aandacht besteed aan de mogelijke uitbreiding van het hoogwaardige OV netwerk, het optimaal benutten van de wegen voor autoverkeer en een traject voor een hoge snelheidsfietsroute.

3.4. Relatie met de Netwerkstad

De Netwerkstad Twente heeft een 'Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie 2030' opgesteld. Dit stedelijke netwerk is van (inter-)nationale betekenis en is expliciet genoemd in de Nota Ruimte. In haar visie richt de Netwerkstad zich op duurzame mobiliteit. Concreet denkt zij dit te doen door het versterken van de rol van het openbaar vervoer en wil zij de verstedelijking daarop afstemmen. Een structurele inpassing van het openbaar vervoer speelt daarbij een belangrijke rol. Maar ook de verdere uitbouw van het netwerk voor langzaam verkeer. Beide werken mee aan een vlotte afhandeling van het verkeer van en naar de centra en de stations. De duurzaamheid van de mobiliteit schuilt bij de bus en de fiets in het meer op eigen banen afwickelen, *gekoppeld aan een andere ruimtelijke ordening* en hogere frequenties van bus- en treindiensten. In de Agglonetstudie ligt het accent nog op het zoeken naar reizigers bij de bestaande ruimtelijke inrichting. De studie toont aan dat een andere ruimtelijke inrichting voorlopig nog geen bijdrage kan leveren, omdat de steden al voor meer dan 95% gebouwd zijn voor de periode tot 2020. Er is aanvullende studie nodig om te zien wat een andere ruimtelijke inrichting kan betekenen in het oplossen van de afnemende bereikbaarheid van de steden en de centra in de steden. Een mogelijke inrichting en opbouw van de steden wordt in hoofdstuk 16 aangereikt. Hierbij gaat het om structurele menging van alle stedelijke functies. Waarbij elke functie een omvang krijgt die optimaal is voor de functie op zich en bevorderlijk voor de stad als geheel. Dit resulteert in minder en kortere verplaatsingen.

Door het ministerie van Verkeer en Waterstaat is opgedragen aan Regio Twente een Netwerkanalyse voor Twente te maken. Bij de totstandkoming van deze analyse is nauw samengewerkt met alle bestuurlijke partijen binnen de regio en vertegenwoordigers van het ministerie. Ook maatschappelijke organisaties en openbaar vervoerbedrijven zijn bij het proces betrokken geweest. De uitkomst is: 'Twente zet in op een mix van maatregelen'.

Bij het zoeken naar oplossingen en het stellen van prioriteiten is geredeneerd vanuit de ruimtelijk-economische opgaven voor de komende 15 jaar, tot 2020. Regio Twente zet dan ook in op een mix van benutten, openbaar vervoer, fiets, mobiliteitsmanagement, aangevuld met gerichte infrastructurele maatregelen. De samenwerkingsagenda, zoals deze in het eindrapport van juli 2006 is opgenomen, richt zich vooral op deze mix van maatregelen. Met deze samenhangende strategie wordt er van uitgegaan de bereikbaarheid tot 2020 op het kwaliteitsniveau van 2004 te kunnen handhaven en de ruimtelijk-economische opgaven vanuit bereikbaarheidsoogpunt te kunnen realiseren. Voor de regio Almelo betekent dit concreet dat:

- de A1 als hoofdas goed moet kunnen functioneren. Waar zich knelpunten voordoen moeten die worden opgelost door bestaande MIT afspraken aan te scherpen;
- de RW richting Zwolle moet worden aangepakt (volwaardige hoofdverbinding);

- binnen de relatie HWN en OVN dient een oplossing te worden gevonden voor de situatie Almelo-Zuid (A35/H.Roland Holstlaan – Weezebeeksingel/ Nijreessingel). De berekende verkeersintensiteiten voor 2020 liggen boven het niveau van de capaciteit. Er is een nader analyse nodig (verdiepingslag), waaruit passende oplossingen naar voren moeten komen.

3.5. Relatie met het Structuurplan Almelo (2002 – 2025)

Het structuurplan Almelo streeft naar een symbiose tussen stad en land, beide moeten leefbaar blijven. Het plan geeft aan dat er ruimte moet zijn voor mobiliteit. Dat wordt vertaald in het streven naar een eigen netwerk voor elke vervoerswijze en het uitbreiden van die netwerken naarmate de stad groeit. In het kader van de ontwikkeling van het Masterplan voor de stad komen de accenten van die groei net iets anders te liggen. (zie 3.7)

3.6. Relatie met het Milieubeleidsplan Gemeente Almelo (2002-2005)

Dit plan wordt eens in de vier jaar geactualiseerd. Bij het actualiseren wordt gebruik gemaakt van de Verkeersmilieukaart. De jongste Verkeersmilieukaart van 2002 laat zien dat extra inspanning noodzakelijk is om overschrijding van de geluidbelasting op enkele plaatsen te voorkomen. Hierbij moet vooral gedacht worden aan een hogere bijdrage van de fiets en het openbaar vervoer voor de relaties met het centrum. Te meer omdat - zoals uit het Masterplan blijkt - de binnenstad groter wordt en een groei zal doormaken van bepaalde functies, waaronder wonen de belangrijkste. Bovendien wordt de structuur van de radiale invalswegen hersteld. De radiale wegen die vroeger in het centrum samen kwamen worden opnieuw op de kern van het centrum gericht. Dit is uitermate gunstig voor het fietsverkeer naar, in en door de binnenstad.

In het Gemeentelijke Milieuplan (GMP) zijn de volgende doelstellingen opgenomen:

- vermindering van het energiegebruik en de CO² – uitstoot van verkeer en vervoer;
- de gemeente wil met haar eigen wagenpark een voorbeeldfunctie vervullen;
- ambitie: het verhogen van het percentage duurzame brandstoffen (bijvoorbeeld aardgas) en energiebesparing.

3.7. Relatie met het Masterplan Almelo (2005 – 2030)

Het Masterplan voor de gemeente is vastgesteld in 2005. De visie die daarin wordt aangegeven voor de periode tot 2030 is van invloed op het te voeren verkeers- en vervoerbeleid. Omdat in het Masterplan het denken over de ontwikkeling van de stad het meest recent is wordt hier uitvoeriger op ingegaan dan op de voorgaande plannen. De vraagstukken waarop het Masterplan een antwoord geeft, kunnen worden samengevat in vijf grote opgaven.

<i>Vijf Grote Opgaven</i>
<i>1. Stad in balans</i>
<i>2. Binnenstad als brandpunt</i>
<i>3. Vlinder en spin</i>
<i>4. Simultaan schaken</i>
<i>5. Slimme strategie</i>

1. *De gemeente wil de stad in balans brengen. Hiervoor is het nodig om de schreefgroei in de bevolkingssamenstelling recht te trekken, het aanbod en de diversiteit van werkgelegenheid te vergroten, het voorzieningenpakket te completeren, en te zorgen voor aantrekkelijke verblijfsgebieden.*
2. *De gemeente wil de binnenstad als brandpunt herstellen. Bij een gezonde stad hoort een levendige binnenstad waar alles samenkomt. Dit wordt bereikt door de ruimtelijke structuur van de binnenstad te vernieuwen en de kwaliteit van de functies en voorzieningen te verhogen. Verandering wordt gecombineerd met herstel en oorspronkelijke kwaliteiten.*



Almelo anno 1939

3. *De gemeente wil een betere aansluiting tussen vlinder en spin, oftewel tussen de verschillende structuren van de stedelijke bebouwing, het landschap, de infrastructuur en het water. De vlinder slaat op de relatie tussen 'stad' en 'land'; de spin duidt het infrastructuurnetwerk aan. Hun onderlinge samenhang moet worden versterkt en op sommige plaatsen worden hersteld. De lange lijnen in de stad, zoals beken, kanalen en wegen en groenstructuren, die lang niet altijd meer zichtbaar zijn, worden in ere hersteld. Verdere groei van de stad en van de infrastructuur moeten passen binnen het patroon van vlinder en spin.*
4. *De gemeente wil simultaan schaken, oftewel intensiever samenwerken met de buurgemeenten, de Netwerkstad Twente en de Regio. Almelo wil bijdragen aan de doordachte kwalitatieve groei van de regio, door ruimte te beiden aan wonen en werken met een passende kwaliteit en met voorzieningen op regionaal niveau. Het versterken van de regionale aantrekkingskracht van Almelo als centrum- en netwerkstad levert ook positieve gevolgen op voor de buurgemeenten. Almelo vervult daarnaast haar regionale functie door bij te dragen aan het nationale en regionale infrastructuurnetwerk voor de auto, openbaar vervoer en fiets.*
5. *De gemeente wil dat het Masterplan plannen oplevert die ook daadwerkelijk worden gerealiseerd, en daarvoor is een slimme strategie nodig. Een slimme strategie betreft alle relevante sectoren en disciplines in de uitvoering en verbindt acties en projecten voor de korte termijn met visies en doelstellingen voor de lange termijn. Volgens de slimme strategie krijgen de hoofdlijnen van het Masterplan hun uitwerking in de afzonderlijke gemeentelijke beleidsplannen en in de organisatie. De strategie biedt ook andere organisaties inspiratie, vertrouwen en richting. De strategie omvat bovendien een zorgvuldige communicatie met de samenleving, waarmee de betrokkenheid bij de planontwikkeling en draagvlak voor de uitvoering van het Masterplan wordt gecreëerd.*

Dit GVVP - dat een periode omvat van 2007 t/m 2015 - moet de richting die het Masterplan aangeeft ondersteunen voor de stad als geheel, in de periode 2005 – 2030.

De richting die het Masterplan aangeeft is duidelijk.

Die richting omvat de volgende aspecten die relevant zijn in het kader van het GVVP:

- stad in balans, met een grotere binnenstad als brandpunt, en dus is meer behoefte aan verkeers- en vervoersvoorzieningen te verwachten;
- verduidelijking van de ruimtelijke structuur en betere oriëntatie op de binnenstad;
- de bereikbaarheid van de binnenstad voor de auto moet beter en de toegankelijkheid voor *voetgangers en fietsers verfijnder*. Voor de auto gaat het vooral om grotere duidelijkheid van het wegenpatroon, waardoor de bereikbaarheid verbeterd zal worden;
- dit in samenhang met de behoefte aan ‘meer te beleven’ in de binnenstad, resulterend in een grotere behoefte aan parkeren en stallingen voor de fiets;
- de binnenstad wordt opgerekt onder toevoeging van meer wonen en van nieuwe functies, met als resultaat meer variatie per deelgebied en beduidend meer ritten naar en van dit gebied;
- een bruisende binnenstad met extra ruimte voor horeca en evenementen.

Deze doelstellingen uit het Masterplan moeten in de komende 25 jaren (tot 2030) gerealiseerd kunnen worden. Slechts een deel van de realisering van deze doelstellingen kan in de GVVP – periode (tot 2015) aan bod komen.

Hier wordt aangegeven welke elementen naar verwachting tot 2015 van invloed zullen zijn op de verkeerssystemen en de bijbehorende infrastructuur.

- Een binnenstad die meer ritten aantrekt en produceert, waardoor meer parkeerbehoefte en behoefte aan stallingen voor fietsers, met verschuiving van het busstation naar de Westerstraat.
- Het uitmonden van de radialen in parkeergarages in het winkelgebied.
- De Parkeerring verliest daardoor een deel van haar functie. De ‘Binnenring ‘ (oude stadsring) neemt de functie van de Parkeerring over. De bewegwijzering en het parkeerverwijssysteem moeten vernieuwd worden. De naam Parkeerring verdwijnt.
- Een toegankelijkheid van de groeiende binnenstad die vanuit alle richtingen verfijnder is dan nu, voor zowel fietsers als voetgangers.
- De aanleg van het zuidelijke deel van de Burg. Schneiderssingel, als nieuwe invalsweg vanuit noord, langs Waterrijk.
- De openstelling van de Nijreessingel zorgt voor extra ruimte op de Binnenring (oude stadsring), tegelijkertijd verdwijnt het sluipverkeer op de Parkeerring.
- De aanleg van het verdiepte spoor. Dit zorgt voor een beduidend betere bereikbaarheid van de binnenstad, vooral aan de westzijde.
- De doortrekking van de A35/N36. Dit zorgt voor ‘lucht’ binnen het stedelijke wegennet.

4. Instrumentele functie van het GVVP

Het GVVP geeft inzicht in het verkeers- en vervoerbeleid voor de periode 2007 – 2015. Uitwerking hiervan vindt plaats in afzonderlijke deelplannen. Voor elk van de vervoerwijzen worden maatregelen voorgesteld. Deze maatregelen hebben een samenhang. Het is de samenhang die zorgt voor het evenwicht in het gebruik van de vervoerwijzen. Daarin ligt de sturingsmogelijkheid bij het faciliteren van mobiliteit.



Dat evenwicht komt tot stand door per vervoerwijze die voorzieningen aan te bieden die nodig zijn voor de afwikkeling van het verkeer en/of het vervoer. Maar het blijft zo dat elke individuele verkeersdeelnemer zijn eigen keuzen maakt in het scala van mogelijkheden die hem of haar geboden worden. Die keuzen zijn beïnvloedbaar.

Uit de analyse van de ontwikkelingen van het autoverkeer tot 2020 blijkt dat vooral de externe bereikbaarheid afneemt en op enkele invalswegen tot structurele filevorming leidt. Uit de netwerkanalyse van 2006 blijkt dat dit probleem zich met name voordoet in Almelo- Zuid en dat dit punt het grootste knelpunt van Twente wordt. Dit is het gevolg van dominante positie die de auto heeft ingenomen onder de verschillende vervoerswijzen. Nu duidelijk is dat het ongelimiteerde gebruik van de auto steeds meer problemen oplevert voor de bereikbaarheid is het zinvol daar een integraal antwoord op te geven. De oplossing die gewenst is kan alleen werken als deze in alle steden wordt toegepast. *De reden daarvoor is dat de meeste mensen in steden wonen en het is de individuele mens die beslissingen neemt met betrekking tot de vervoerswijze.* Deze beslissingen worden in volgorde van belangrijkheid genomen.

Het gaat om *afstand, beschikbaarheid van vervoermiddelen / vervoerssystemen, frequentie en betrouwbaarheid van het openbare vervoer, dichtheid van de netwerken, kosten van het gebruik en comfort.*

De meeste factoren zijn door de overheid te beïnvloeden, behalve de kosten van het autogebruik, die worden door de markt bepaald, met uitzondering van de parkeertarieven en de mogelijke invoering van een landelijk prijsbeleid in de vorm van tolheffing en/of kilometerheffing.

De afstand kan worden beïnvloed door een vollediger mix van de stedelijke functies (zie paragraaf 16.5 onder optimale menging).

De *beschikbaarheid* van betrouwbaar openbaar vervoer door op straatniveau of boven maaiveld onafhankelijke systemen te realiseren (in Almelo blijkt uit studies dat dit wijst in de richting van een bovengronds systeem; PRT).

De *verdichting en uitbreiding* van het fietsnetwerk.

De *tariefstelling* van het openbaar vervoer. Er wordt gedacht aan meer op de leefgewoonten aansluitende tariefstelling van het openbaar vervoer.

Een hoogwaardig en betrouwbaar vervoerssysteem in steden zorgt voor meer vraag van het treingebruik, hetgeen op regionaal en nationaal niveau moet leiden tot investeringen in uitbreiding van het spoornet voor frequentie- en capaciteitsverhoging. Het gaat niet om één maatregel, maar om een serie maatregelen die op langere termijn het ongelimiteerde autogebruik verminderen ten gunste van een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid bij het gebruik van alle vervoerswijzen, ten gunste van de leefbaarheid en het milieu.

Dit GVVP biedt de mogelijkheid om de hier aangegeven richting in te slaan. Om die reden wordt ingegaan op de mogelijkheden van het PRT - systeem (hoofdstuk 10). Bovendien wordt ingegaan op het verder onderzoeken van een 'optimale menging' van de stedelijke functies (paragraaf 16.5). De rest van de factoren krijgen aandacht bij de behandeling van de afzonderlijke vervoerwijzen.

Investeringen en aanpassingen in de ene vervoerwijze hebben invloed op het gebruik van alle vervoerwijzen, de ene meer de andere minder. Een gerichte (bij-)sturing zorgt voor meer balans.

Als voorbeeld: wat voor de stad als geheel geldt, ligt anders voor het centrum.

De beperkte ruimte voor verkeer en vervoer in het centrum vraagt om een andere benadering dan voor de rest van de stad.

In het centrum moet het accent liggen op het fietsgebruik, want de fiets vraagt ongeveer 1/20-ste van de ruimte die de auto vraagt (rijden en parkeren).

Daarom is het voor de binnenstad van belang dat de fietser een fijnmazig netwerk wordt geboden, samen met veel plaatsen waar de fiets gestald kan worden. Bewaakt gratis stallen blijkt elders goed te werken. Centrumbezoekers uit de stad kiezen bij bewaakt gratis stallen meer voor de fiets en minder voor de auto. Hierdoor blijven parkeerplaatsen vrij voor bezoekers van buiten de stad, waardoor de regionale functie van de stad Almelo wordt ondersteund. Die zelfde regionale functie is bovendien ook gebaat bij een betrouwbaar en frequent openbaar vervoer, zowel in de stad als op de routes buiten de stad.

Een ander voorbeeld is de verdere uitbreiding van het infosysteem van het openbaar vervoer. Dat is van belang voor het stimuleren van het gebruik. Omdat het busvervoer sterk radiaal gericht is, is stimulering van het gebruik gunstig voor de bereikbaarheid van de binnenstad. Het ondersteunt ook extra treingebruik.

Hetzelfde geldt voor het toepassen van informatie voor het autoverkeer (Dynamische Reisinformatiepanelen en Parkeerverwijssystem: DRIP), als beheersingsmiddel bij filevorming en spreiding van de druk. Door koppeling van deze systemen ontstaat een integraal informatiesysteem. Daardoor wordt het mogelijk een integrale mobiliteitsinformatie aan te bieden op infozuilen, internet, displays, mobiele telefoon en dergelijke.

Het GVVP heeft primair een functie voor de stad. Het vormt een instrument bij het zorgvuldig faciliteren van mobiliteit. Het geeft richting aan concrete besluitvorming en is in die zin een strategisch plan dat leidend is voor de uitvoering en implementatie van beleid.

Na vaststelling van het plan kan zo nodig van het plan worden afgeweken. Het plan ontheft het gemeentebestuur namelijk niet van de plicht om bij het nemen van beslissingen de voorgeschreven procedures te volgen. Ook kan de afweging van de betrokken belangen tot een andere uitkomst leiden dan die op grond van het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan verwacht zou mogen worden. Afwijken mag alleen wanneer daarvoor zwaarwegende en beargumenteerde argumenten zijn.

Naast de interne functie heeft het plan ook een externe betekenis. Andere overheden, bedrijven en burgers moeten uit het plan kunnen opmaken wat het toekomstige verkeers- en vervoerbeleid op hoofdlijnen inhoudt. Op die verwachting kunnen zij dan het eigen handelen afstemmen. Voor derden betekent dit niet dat zij aan het plan rechtsgevolgen kunnen ontlenen, omdat ook zij met de mogelijkheid van afwijking rekening moeten houden. Toch moeten belanghebbenden in beginsel wel op het plan kunnen vertrouwen. Bij afwijking van het plan zal de gemeente dan ook de nodige zorgvuldigheid in acht moeten nemen.

5. Stand van zaken in 2006

In de jaren die achter ons liggen is een beleid gevoerd dat gericht was op het terugdringen van de groei van het autoverkeer. Het accent lag daarbij voor de stad als geheel op het stimuleren van het openbaar vervoer- en fietsgebruik.

Dat beleid krijgt een andere invalshoek, mede aangezet door de ideeën in het Masterplan. De stad heeft in haar huidige situatie behoefte aan het faciliteren van mobiliteit voor elke vervoerswijze, waarbij de leefbaarheid, veiligheid en het milieu zoveel mogelijk in stand gehouden worden en zo mogelijk verbeterd.

Voor het binnenstadsgebied blijft het accent liggen op stimulering van het openbaar vervoer en het fietsgebruik. Toch moet ook de bereikbaarheid van de parkeergarages verbeterd worden, samen met een betere toegankelijkheid voor de voetgangers van en naar het winkelgebied.

In de afgelopen 10 jaar zijn veel investeringen gedaan in:



- verkeersveiligheidsmaatregelen;
- de aanleg van 30 km gebieden: in het kader van de wegcategorisering
- het stedelijke bussysteem: doorstroommassenproject, inclusief busstation, toegankelijke bushaltes e.d.;
- uitbreiding van het hoofdwegenstelsel: o.a. verdubbeling van rijstroken op de Weezebeeksingel. De realisering van Nijreessingel;
- doorstroming op hoofdwegen (koppeling verkeerslichten);
- informatievoorziening voor het OV, autoverkeer en parkeren;
- fietsvoorzieningen, zoals fietsoverstek op voorrangplateaus, suggestiestroken, fietsdetectie met radar bij verkeerslichten, de realisering van de Fietsbrug over de Weezebeeksingel en overdekte fietsenstallingen bij station Almelo Centraal.

Hierdoor is het verkeers- en vervoerssysteem redelijk in balans gebleven met de vraag naar verkeer en vervoer. De laatste jaren blijkt echter dat de bereikbaarheid per auto in de spitsperiodes afneemt. Filevorming op enkele invalswegen leidt er toe dat het binnenrijden van de stad soms meer dan een half uur duurt. Het ontbreken van de

verlenging van de A35 tot voorbij Wierden en de aanleg van de N36 spelen hierbij een belangrijke rol. Het gevolg is een toenemende hinder van sluipverkeer in de buitengebieden van de stad en in de wijk Windmolenbroek.

Ook aan de oostzijde van de stad ontstaan files vanwege capaciteitsgebrek op de Ootmarsumsestraat – Sluitersveldssingel, vooral op het kruispunt Ootmarsumsestraat / Sluitersveldssingel / Slot. Het gevolg is sluipverkeer aan de noord/oostzijde van de stad. Thans wordt studie verricht naar verdere uitbreiding van capaciteit, ondermeer vanwege de realisatie van het woongebied Almelo noordoost. In 2006 is het doorstroomproject op de Ootmarsumsestraat opgeleverd.

Bij het gebruik van het openbaar vervoer blijkt dat de betrouwbaarheid van het hele systeem nadelig beïnvloed wordt door de stagnatie die optreedt rond de spoorwegovergang in de Violierstraat. Na realisering van Almelo Verdiept is dat probleem verdwenen. De lijnen 21 t/m 24 van en naar Windmolenbroek rijden dan op tijd, en dat werkt door tot in Schelfhorst.

Bij het gebruik van de fiets blijkt dat veel mensen zich moeilijk kunnen oriënteren op het fietsnetwerk door de stad. De fietsbewegwijzering op het netwerk is onder de maat. Toch wordt er relatief veel gefietst in Almelo.

Parkeervoorzieningen in het centrum zijn moeilijk bereikbaar en onderlinge uitwisseling tussen de parkeergarages is omslachtig. De parkeeraccommodaties zullen moeten worden verbeterd (Hagenborgh) en de parkeercapaciteit moet worden vergroot (Centrumplein).

Het parkeerverwijssysteem, inmiddels 14 jaar oud, is te veel gericht op verwijzing vanaf de 'afslag' van de Parkeerring. Een goed overzicht van de beschikbaarheid van de vrije parkeerplaatsen bij het naderen van de binnenstad ontbreekt. Het systeem past niet meer in de visie die is weergegeven in het Masterplan.

Het goederenvervoer is een blijvende bron van zorg. De binnenstad is voor vrachtverkeer redelijk bereikbaar, maar veel wagens zijn te groot en te luidruchtig. Het goederenvervoer is zonder controle op naleving van de gestelde regels in het centrum een hinderlijke factor voor het winkelende publiek. Bestrating en straatmeubilair worden kapot gereden.



De verkeersveiligheid is de laatste jaren verbeterd als gevolg van gerichte maatregelen. Doortrekking van die trend is een van de hoofdpunten van dit GVVP.

Voor gehandicapten wordt gezorgd door de openbare ruimte goed toegankelijk te maken, tot in detail op trottoirniveau. Het betreft hellingstroken op trottoirhoeken, voldoende passeerruimte op verhoogde halteperrons en voldoende trottoirbreedte naast lichtmasten.

Wat betreft de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor minder validen loopt Almelo voorop in Nederland. Sinds 1998 zijn jaarlijks bushaltes verhoogd aangelegd en sinds 2000 rijden er stadsbussen met een lage vloer. (sinds 2006 ook alle streekbussen).

6. Het kan dus nog beter

Wij mogen best trots zijn op wat we bereikt hebben. (In 2004 is de Almelose binnenstad door het kenniscentrum Grote Steden uitgeroepen tot de best bereikbare van de Grote Steden in Nederland). Maar *de toegankelijkheid* van het centrum is minder goed, voor de auto en de fiets.

De ontwikkeling van de geboden voorzieningen voor alle vervoerswijzen gaan in de gewenste richting, maar er is behoefte aan het opheffen van de gesignaleerde knelpunten in de huidige verkeers- en vervoersvoorzieningen binnen de verschillende netwerken. Bovendien kan de onderlinge afstemming beter. Het is van belang dat zodanig te doen dat de gedachten uit het Masterplan ondersteund worden.

Uitgaande van de doelstelling zoals in de samenvatting genoemd, is het duidelijk dat het nog beter kan dan nu.

Het landelijke en regionale beleid biedt naast het Masterplan houvast. Bovendien zullen de verlenging van de A35/N36 en Almelo Verdiept, meewerken aan het oplossen van de gesignaleerde manco's. Hierbij gaat het niet alleen om voorzieningen voor het autoverkeer, maar ook voor de voetganger, de fiets en het openbaar vervoer. Bij het station Almelo Centraal worden liften aangebracht en de uitgang aan de westzijde wordt verbeterd. Bovendien zijn verdere uitvoering van het 'Fietsplan 2010' en afronding van het doorstroommassenproject van 1995 daarvoor essentieel.

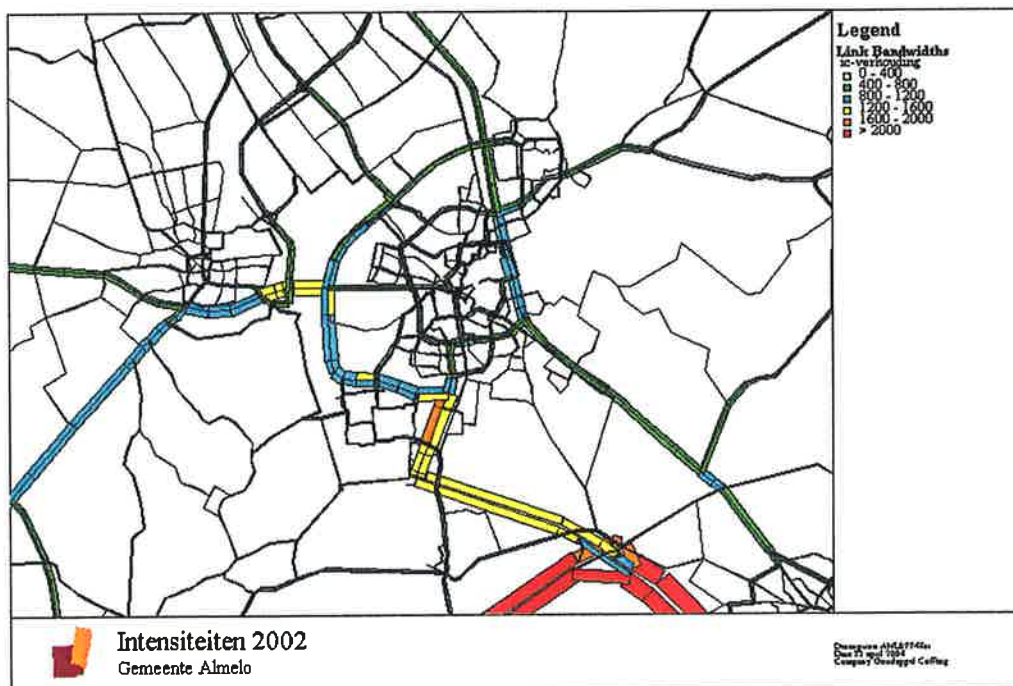
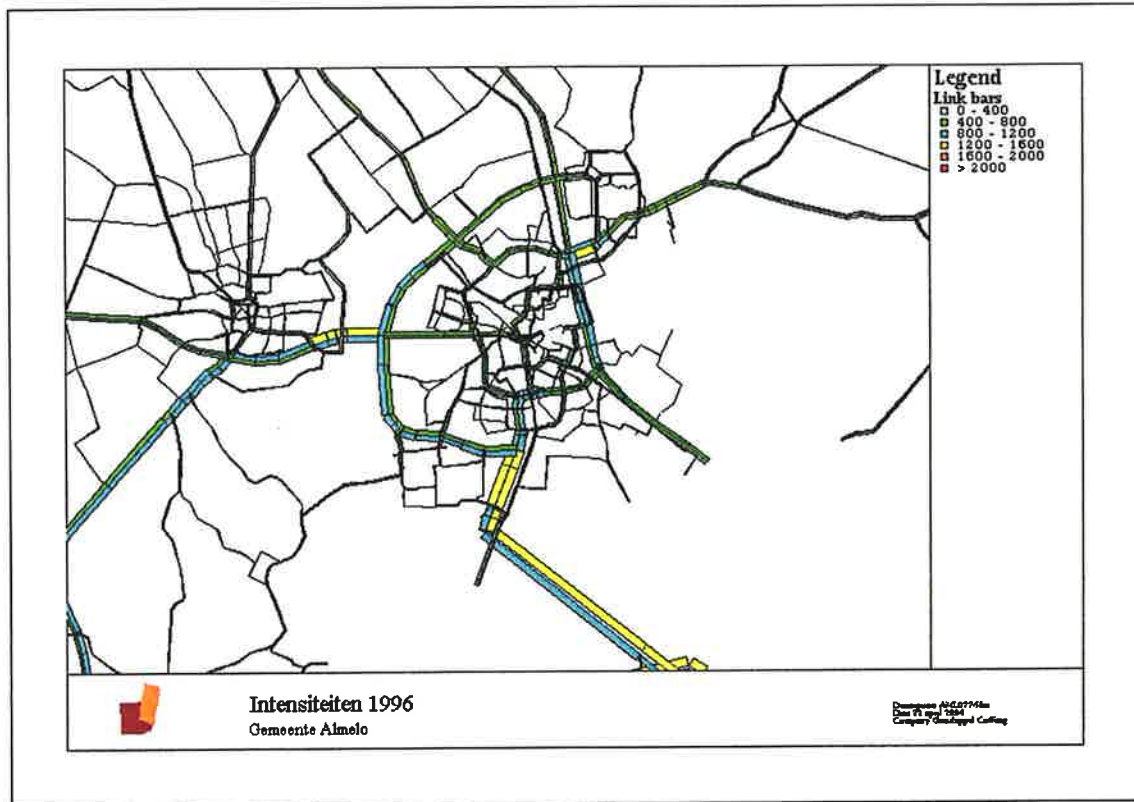
De ruimte die nodig is voor het afwikkelen van het autoverkeer is niet overal aanwezig. Dat wijst in de richting van een andere verdeling in het gebruik van de vervoerwijzen. Dat geldt vooral in de binnenstad omdat daar het ruimtegebrek het grootst is.

Stimulering van het openbaar vervoer- en fietsgebruik voor ritten van en naar de binnenstad is daarom op zijn plaats. Dat kan door het herstellen van het radiale aspect van de invalswegen. In het Masterplan wordt dit het herstellen van de spin genoemd.

Het gaat in werkelijkheid niet om *de spin*, maar om het hestel van *het spinneweb*.

De realisering van het verdiepte spoor is zeer gunstig voor deze vervoerwijzen en werkt positief op de mobiliteit en de leefbaarheid. Het op slimme wijze gebruik maken van informatiesystemen biedt daarnaast een extra kans.

7. Verkeersintensiteiten in Almelo



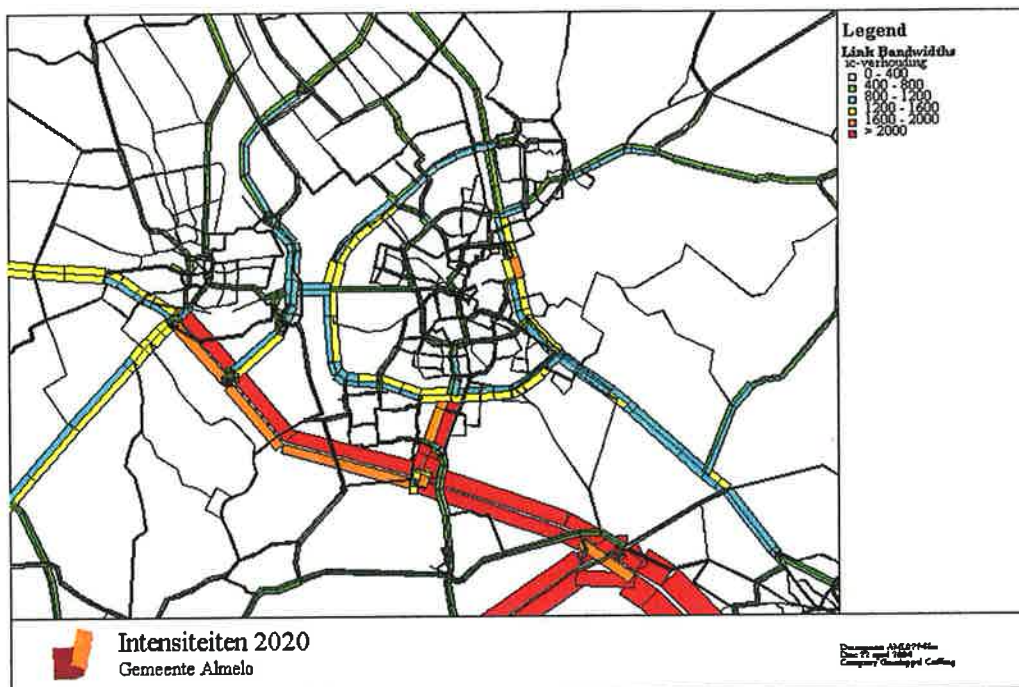
Uit de eerste twee toedelingen is te zien dat de verkeersintensiteiten op de wegen in de stad toegenomen zijn tussen 1996 en 2002. Vooral de doorgaande routes zoals de H.R. Holstlaan - Weezebeeksingel - Schuilenburgsingel en de Van Rechteren Limpurgsingel - Sluitersveldsingel.

Verkeersplannen in de gemeente Almelo

In de onderstaande figuur is weergegeven welke grote infrastructurele verkeerswerken in de komende periode in en buiten de stad worden uitgevoerd



Grote uitbreidingen van het hoofdwegenstelsel



Voor de berekende aantallen in het jaar 2020 is een toedeling gemaakt van de ritten op het wegennet van 2020. Daaruit blijkt dat het interne wegennet op de meeste wegen opnieuw belast wordt zoals in 2004, met uitzondering van enkele wegen. Voor die wegen is in de tabel weergegeven wat de belasting was in 2004 en wat deze zal zijn in 2020.

Wegvak met hoge belasting in 2004 en in 2020	Ochtend- spits 2004	Avond- spits 2004	Ochtend- spits 2020	Avond- spits 2020
Kanaalbrug Wierden	95 %	90 %	80 %	80 %
V. Rechteren Limpurgsingel	80 %	70 %	95 %	95 %
H. R. Holstlaan	90 %	60 %	95 %	60 %
A35 – A1 in de regio	80 %	50 %	100 %	95 %

Vanwege de hoge belastingen die in 2020 verwacht worden op de wegvakken van de H.R. Holstlaan en de A1/A35 in de regio is het gewenst om in de periode 2007 – 2015 te werken aan de voorbereiding van het PRT - systeem om er voor te zorgen dat dit operationeel is voor 2020. Het gebruik van het PRT - systeem in de stad neemt een deel van de interne autoritten weg, waardoor ruimte ontstaat voor de externe autoritten. Bovendien wordt in regioverband gewerkt aan kwaliteitsverbetering (stiptheid, frequentie, comfort en informatievoorziening) van het openbaar vervoer, waardoor meer bus- en treingebruik tussen de Twentse steden zal plaats vinden. Dit kan zorgen voor afvlakking van hoge belastingen op de A1/A35 in de regio. Het biedt een alternatief voor het in de file rijden op de A1 en A35.

De intensiteit van de binnenscheepvaart op het Twentekanaal zijtak Almelo kan in de planperiode toenemen. Er wordt gewerkt aan de verruiming van het Twentekanaal waardoor meer en grotere schepen gebruik kunnen maken van dit kanaal.

8. Masterplan Almelo

Het in 2004 vastgestelde Masterplan is met betrekking tot verkeer en vervoer richtinggevend. Vooral met betrekking tot de verkeers- en vervoersstromen van/naar/in de binnenstad. De belangrijkste elementen uit het plan worden hier weergegeven.

Openbaar vervoer

- De radialen van buiten de stad moeten tot in de binnenstad doordringen, in de vorm van doorstroommassen die eindigen op het busstation.
- Bovendien is uitbreiding nodig van het stelsel van doorstroommassen. De route over de Wierdensestraat kan doorgetrokken worden tot aan de busbanen in de tunnel onder de spoorlijn.

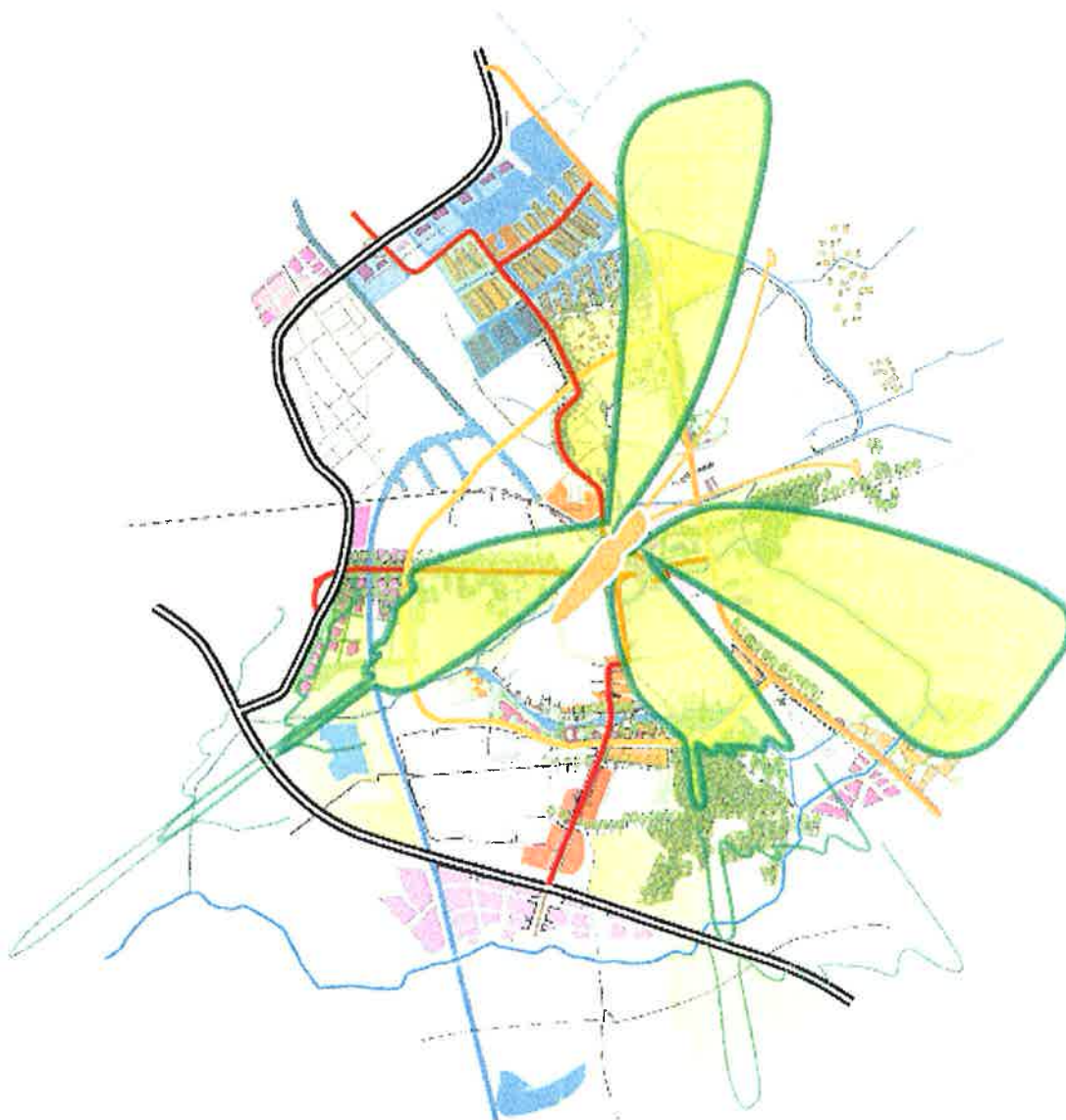
Voetgangers

- Het realiseren van een plezierige looproute van het station Almelo Centraal, langs Fortezza, over de markt, langs het Theaterhotel naar het Amaliaplein.
- Het realiseren van additionele looproutes en circuits in het winkelgebied, door middel van structuuringrepen.
- De voetgangersingangen van de parkeergarages in de Hagenborgh (Parkeren centrum-oost) worden beter georiënteerd op het winkelgebied. Dat geldt ook voor de parkeergarage Stadhuis.
- De Klara Zetkinstraat wordt autovrij na doortrekking van aanleg van de haven op haar oude locatie. En daardoor plezieriger te gebruiken voor voetgangers.

Fietsverkeer.

- Het herstellen van de spin. Hiermee wordt het herstellen van de kern van een spinnenweb bedoeld. Vroeger kwamen de invalswegen als radialen binnen en ontmoetten elkaar in het centrum. Door herstructurering van het beloop van de wegen is het radiale patroon voor een deel verloren gegaan. Dit geeft problemen voor de oriëntatie in en om het centrum en voor de toegankelijkheid van het fietsverkeer. Daarom is het herstellen van de spin in het bijzonder van belang. Het gaat hier om de volgende vier invalswegen:
 - Bornsestraat-Grotestraat;
 - Wierdensestraat- Hofstraat;
 - Ootmarsumsestraat-Oranjestraat-Hagengracht;
 - Bornerbroeksestraat-Grotestraat.
- De suggestie wordt aangereikt de functie van de Parkeerring over te dragen aan de Binnenring. Dit biedt de mogelijkheid de fietsers voorrang te geven op fietsroutes die de huidige parkeerring kruisen.
- Tijdens de markt moet het marktterrein niet langer een obstakel vormen voor de fietser op de spin. De nieuwe locatie voor de markt moet gevonden worden buiten de radialen van de spin.
- Er is behoefte aan stallingsmogelijkheden bij de nieuwe locatie van de markt, meer dan nu bij de huidige markt.
- Er wordt voorgesteld recreatieve fietsroutes te realiseren langs de kanalen in de stad.
- Het zelfde geldt voor de Weezebeek.
- Langs de Aa is behoefte aan een recreatieve route, tot in het centrum van de stad. De wandelroute moet hierbij niet in het gedrang komen.

- De suggestie wordt gedaan een fietsroute te realiseren in de vorm van een 'rondje beek' langs de Aa, Loolee en Weezebeek.
- In en rond het winkelgebied in het centrum moeten meer fietsenstallingen gesitueerd worden, o.a. nabij het Kerkplein, het Amaliaplein, het Centrumplein en het Schouwburgplein. Bovendien op andere plaatsen, als onderdeel van het vernieuwen van het stadscentrum. Het gaat om clusters i.p.v. losse fietsklemmen.
- Het is wenselijk dat er een ongelijkvloerse kruising komt voor fietsers met het Twentekanaal, ter hoogte van de Leemslagenplas.
- Na doortrekking van het kanaal naar de haven op de vroegere locatie wordt de Klara Zetkinstraat autovrij en daardoor beter te gebruiken voor fietsers.
- Het opnieuw koppelen van de Gravenallee aan de van R. Limpurgsingel.



Autoverkeer

- Erg belangrijk is de visie om de functie van de Parkeerring deels over te dragen aan de Binnenring. *De Binnenring* wordt dan een ring met een parkeerverwijssysteem. Vanaf deze ring rijdt men via de radialen van de spin naar de parkeergarages op de rand van het winkelgebied in het centrum. De hoofdinvalswegen lopen door tot in de spin. Dit ontlast de centrumwegen van zoekgedrag.
- Door openstelling van de A35/N36 ontstaat voor het doorgaande verkeer een randweg om de stad (noord-west-zuid). Deze randweg wordt verder *Buitenring* genoemd. Hierdoor worden vooral de Weezebeeksingel (inclusief de H. Roland Holstlaan en Wierdensestraat) en de Van R chteren Limpurgsingel ontlast van verkeer dat doorgaand is ten opzicht van de stad. Dan resteert alleen het doorgaande verkeer van en naar Noordoost Twente (Tubbergen, Ootmarsum e.o.). Daarnaast is door realisering van de Nijreessingel *de Ring* door Almelo voltooid. De vleugels van de vlinder worden door deze Ring direct ontsloten. Dank zij deze ontwikkelingen ontstaat ruimte om nieuwe gebieden goed te ontsluiten, zoals Waterrijk, Buitenhaven –west en het XL-businesspark. Het sluiten van de Ring ontlast bovendien de Binnenring, met name de Schoolstraat – Violierstraat en de radialen Wierdensestraat en H. Roland Holstlaan. Deze routes krijgen daardoor de ruimte om de binnenstad en oudere stadskern optimaal te ontsluiten. De drie ringen hebben ieder een eigen functie: *Binnenring, Ring en Buitenring*. Het verkeerssysteem voor de auto komt in evenwicht.
- De suggestie wordt gedaan om de invalsweg voor het binnenstadsgebied aan de oostzijde op een of andere wijze duidelijker herkenbaar te maken in de wegenstructuur.

Realisatiestrategie

Bij de realisering van de ideeën uit het Masterplan zijn de activiteiten gericht op: *de stad ontpoppen tot een elegante vlinder*.

Pleinen in het centrum moeten gekoppeld worden, en voor een betere onderlinge uitwisseling zijn tussen de delen van het centrum looproutes nodig; *de cocon moet open*.

Er is behoefte aan *een facelift op drie niveaus*:

- De binnenstad;
- De stad als geheel;
- De relatie met de regio.

Toevoeging in verband met het PRT - systeem.

In het Masterplan wordt op verschillende plaatsen het belang van een meer vitale binnenstad benadrukt: *'Binnenstad als brandpunt'*. Dat zal resulteren in een compactere bebouwing. Het is voor het functioneren van de stad als geheel en de binnenstad in het bijzonder, noodzakelijk om bij de situering van de toe te voegen gebouwen rekening te houden met de inpassing van een openbaar vervoerssysteem dat verhoogd door de stad wordt aangelegd. Het PRT - systeem is een monorailsysteem. en komt tegemoet aan individueel vervoer, het is snel, vervoert de gebruiker van oorsprong naar bestemming zonder tussenstops, het is betrouwbaar, functioneert op 5 m boven straatniveau en is op die manier een ideale vervanger voor de auto in de stad. Hierover meer in hoofdstuk 10.

9. Relatie met het plan Almelo Centrumgebied.

In oktober 2006 is het plan Almelo Centrumgebied vastgesteld. Het is vooral een ruimtelijk stedenbouwkundig concept. In dit plan wordt een mogelijke inrichting aangereikt voor het centrumgebied. Het Masterplan vormde hiervoor de basis. Op een paar onderdelen wijkt het plan voor het centrumgebied hiervan af.

Er is een analyse gemaakt van de sterke punten van het historische stadsbeeld. Dat heeft geleid tot twee essentiële voorstellen: ten eerste het herstel van de historische haven, met doortrekking van de promenade langs de het kanaal. En ten tweede het herstel van de historische vorm van de Grote Markt. Deze voorstellen versterken de identiteit van het centrum.

Bovendien wordt ingezet op versterking van de programmatische kwaliteit van het centrum.

Voor het stadhuis wordt een nieuwe locatie aangegeven, op de hoek van de Wierdensestraat en het Marktpllein. Er wordt voorgesteld in de Westerdok woningen te bouwen.



Binnenstadsplan

In de uitwerking wordt op een paar onderdelen afgeweken van het Masterplan.

1. Het herstel van de spin wordt anders vertaald. De Burg. Schneiderssingel wordt ter hoogte van de Grenzen afgebogen naar de Haven noordzijde. Deze eindigt in een te realiseren parkeergarage ter hoogte van de huidige Stadhuisgarage.
2. In het Masterplan wordt voorgesteld de oude radiale wegen weer zoals vroeger te laten doorlopen in het centrum vooral ten behoeve van de fietser. In het plan Almelo Centrumgebied is het herstel van de fietsverbindingen in en door het centrum nog niet uitgewerkt. Dit zal bij de nadere invulling van de plandelen gebeuren. Hierover meer in hoofdstuk 12.
3. De voorgestelde locatie voor het nieuwe stadhuis heeft tot gevolg dat het busstation op het centrumplein moet verdwijnen. Dit is gunstig voor de dienstregelingstijd en dus voor de exploitatie van de buslijnen naar Windmolenbroek en Schelfhorst. Dit is alleen mogelijk indien een shuttle dienst wordt opgezet. Deze bestaat uit een cirkelvormige route tussen NS station en de markt. Deze dienst kan met kleine busjes worden gereden in een hoge frequentie. Hiermee vervalt voor de stadsbussen het traject tussen het busstation en het Centrumplein. Samen met de gelijkvloerse overstek over het spoor bij de Schoolstraat kan de route naar Windmolenbroek binnen 30 minuten gereden worden. Dit betekent een flinke besparing op de exploitatie van de stadsbussen.

10. Openbaar vervoer



Wat willen we bereiken?

Een hoogwaardig openbaar vervoerssysteem (HOV) dat nog beter werkt dan nu. Dat betekent niet dat het nu slecht functioneert, maar het kan beter en meer geïntegreerd. Vooral de hoogwaardigheid van het systeem kan worden geoptimaliseerd. Die kwaliteitsverbetering is ook nodig om het aandeel openbaar vervoer naar en van de binnenstad te verhogen, omdat de binnenstad op basis van het Masterplan intensiever wordt bebouwd en de ruimte voor het autoverkeer niet onbeperkt is. We willen een regionaal treinsysteem met hogere frequenties, waarvan de treindiensten onderling goed op elkaar zijn afgestemd. Tegelijkertijd is er behoefte aan integratie met de lijndiensten van het busverkeer. Uit de regionale Agglonetstudie van 2005 blijkt dat de combinatie van trein en de bus de meest gunstige is voor Twente als geheel. Voor de trein en de bus bestaat behoefte aan modern en comfortabel materieel. Ook de informatie aan de reiziger kan op een hoger plan gebracht worden. Voor de gehandicapten wordt toegewerkt naar optimale toegankelijkheid, door onder andere de perrons van de bushaltes te verhogen.

Wat hebben we bereikt?

Als gevolg van de uitvoering van het grootste deel van het doorstroommassenproject uit 1995 beschikt Almelo nu over een infrastructuur voor de lijnbussen die bijdraagt aan een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling, met uitzondering van de lijnen naar Windmolenbroek. Daarvoor is het wachten op het verdiepte spoor. In 2003 is het busvervoer bovendien voorzien van een nieuw busstation bij het Station Almelo Centraal. Dit is een dynamisch busstation, waarbij gebruik gemaakt wordt van het zogenaamde Satellite Based Information and Management Operating System (SABIMOS). In Almelo is als primeur in Nederland in 1999 een pilot uitgevoerd met dit nieuwe informatie- en managementsysteem. Dit systeem maakt het mogelijk zowel actuele informatie te verstrekken over de busdiensten als informatie aan te reiken aan het management om op elk moment uitvoering van de diensten te beïnvloeden. Vanuit Almelo is dit systeem in 2004 - 2006 verder in de regio ingevoerd, terwijl het in Almelo verder wordt uitgebreid.

In 2003 is ook het 'Hartje stad tarief' ingevoerd. Het gebruik van de bus naar en van het centrum is met dit tarief goedkoper: € 1 per rit.

De toename van het busgebruik in de periode 2000 – 2005 is als volgt:

Op werkdagen	9%	per jaar gemiddeld	2%
Op zaterdagen	75%	per jaar gemiddeld	15%
Op zondagen	37%	per jaar gemiddeld	7%

Terwijl in de rest van het land een daling heeft plaats gevonden. Het aantal reizigers dat gebruik maakte van *de stadsbussen* op een gemiddelde werkdag, zaterdag en zondag in 2005 bedroeg respectievelijk: 1675, 1205 en 285.

De toename van het aantal busreizigers zet zich in 2006 voort. In het eerste kwartaal van 2006 is het aantal in Almelo met 7% gestegen ten opzichte van het eerste kwartaal van 2005.



De verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer binnen Twente ligt nu bij Regio Twente. Er vindt gestructureerd overleg plaats tussen de betrokken partners. Elk kwartaal vindt managementrapportage plaats over de uitvoering van de meerjarenconcessie. De treindienst Almelo - Mariënberg is eind jaren negentig als eerste lijn in Nederland regionaal aanbesteed. In regionaal verband bestaat een goed gestructureerd overleg dat gericht is op onderlinge afstemming met gebundeld overleg naar de rijksoverheid toe. Er is een verbeterplan opgesteld voor deze lijn met als doel tot 2010 diverse structurele verbeteringen in te voeren.

Vanaf 1998 zijn alle nieuwe en verbouwde bushaltes van een verhoogd perron voorzien. Inmiddels is ongeveer 60% van de bushaltes *op de stadslijnen* verhoogd uitgevoerd. Almelo loopt hiermee voorop in Nederland en heeft tot voorbeeld gediend voor het landelijke beleid om tot 2010 het grootste deel van de bushaltes in Nederland toegankelijk te maken. De perrons hebben bijna geen hoogteverschil meer met de lage busvloer. Dit is vooral gedaan om hiermee de toegankelijkheid voor gehandicapten, ouderen en ouders met kinderwagens e.d. te optimaliseren. Hierdoor verloopt ook het in- en uitstapproces soepeler dan voorheen. De haltes worden schoon gehouden en obstakelvrij.

De infozuil op het busstation is op invaliden niveau bedienbaar.

Hoe gaan we verder?

We gaan door met de laatste stap in het doorstroommassenproject. De uitvoering van het plan Almelo Verdiept zorgt voor doortrekking van de busbanen tussen de Burgemeester Raveslootsingel en de H. Roland Holstlaan. Samen met de invoering van een ringlijn tussen het NS station en het Centrumplein leveren de busbanen bij de Schoolstraat een tijdsbesparing op van enkele minuten voor de lijnen naar Windmolenbroek. Hierdoor wordt flink op de exploitatie bespaard.

Het verstrekken van informatie voor reizigers over bus- en treindiensten is operationeel

op het busstation. Op de spoorperrons komt deze informatie ook. Het bestaande reisinformatiesysteem op het busstation zal qua leesbaarheid nog verbeterd worden, als betere technieken tegen redelijke kosten kunnen worden ingebouwd. Dat verhoogt de functionaliteit.

De studie Agglonet Twente is in 2005 afgerond met de conclusie dat op dit moment voor Twente de beste resultaten te bereiken zijn door het trein- en busvervoer te integreren, onder toevoeging van extra lijndiensten voor de bus. Voor de lange termijn wordt de optie open gehouden om de HOV banen te gebruiken voor light rail en het stelsel van HOV uit te breiden. Toch wordt hier gewezen op het voordeel van het rijden met bussen op HOV banen. Bussen die op HOV banen rijden kunnen deze gemakkelijk verlaten en verder doordringen in de bebouwing dan light rail.

De Agglonetstudie heeft zich in essentie gericht op het zoeken naar meer reizigers bij de bestaande ruimtelijke inrichting, door te variëren met frequenties en buslijnen toe te voegen in de flanken van de drie grote steden. Er wordt in de studie gesproken over het beter afstemmen van de ruimtelijke inrichting op het OV-netwerk. Dit is niet verder uitgewerkt omdat de bebouwing voor meer dan 90 % vastligt tot 2020. Bij de computersimulaties voor het berekenen van het aantal OV ritten is uitgegaan van een lineaire ontwikkeling van de brandstofprijzen. Dat heeft geresulteerd in de conclusie, dat bij het zuiniger worden van auto's de kilometerprijs zal dalen. Hierdoor wordt voorbij gegaan aan het feit dat China begonnen is met massamotorisering zoals wij dat gedaan hebben sinds de jaren 60. De ontwikkelingen in China zullen er toe leiden dat de vraag naar brandstof in de komende decennia fors zal stijgen. Hierdoor wordt de brandstofprijs in de toekomst veel hoger dan in de Agglonetstudie verondersteld is. De kosten per autokilometer zullen verder stijgen en dan hoger uitkomen dan de 7 % kostenstijging die voor het openbaar vervoer wordt aangehouden tot 2020.

[Per barrel kostte de olie 30 jaar geleden € 15, in 2000 ontstond een sprong naar € 20, in 2002 naar € 30, in 2004 naar € 50, in 2007 naar € 70 en recent naar € 100. Olie wordt door de explosieve vraag steeds duurder en daar moet nu op worden ingespeeld met HOV / PRT en fiets].

Door de snel stijgende prijzen van de brandstof is te verwachten dat een kwaliteitssprong van het OV moet worden gemaakt om de extra vraag in de komende jaren op te vangen. Het systeem dat het nauwst aansluit bij de voordelen van de auto gooit de hoogste ogen. In Almelo wordt mede daarom de richting van PRT ingeslagen. Over PRT leest u meer in het volgende kader.

In de Agglonetstudie wordt het belang van aantrekkelijke knooppunten onderstreept. ' Een aantrekkelijk knooppunt kan een functie in de stedelijke ontwikkeling vervullen. Het kan bijdragen tot het aantrekkelijker worden van de stedelijke omgeving, hetgeen vervolgens de overstap in het OV weer aantrekkelijker maakt. '

De studie geeft hiermee het belang aan van het integreren van de ruimtelijke inrichting en het OV-netwerk. Dit dient voor de langere termijn uitgewerkt te worden, waarbij een veel verdergaande integratie van de twee tot stand kan komen dan alleen op knooppunten. In hoofdstuk 16 wordt een suggestie gedaan langs welke gedachten dit vorm kan krijgen.



Voor de korte termijn zijn de volgende punten van belang.

- **Punctualiteit.** Na gereed komen van de doorstroommassen en het busstation in Almelo in 2003, -met uitzondering van de assen naar Wierden en Borne- is het de hoogste tijd de volgende impuls te geven aan het stedelijke OV. Op korte termijn moet gewerkt worden aan de punctualiteit door middel van Sabimos, gevolgd door de voordelen voor de bus door het realiseren van Almelo Verdiept.
- **Integratie.** De integratie van trein- en busdiensten dient verder vorm te krijgen vooruitlopend op de ontwikkelingen in Twente als geheel, zoals aangereikt in de Agglonetstudie. Voor Almelo betekent dit onder meer de verplaatsing van de treinhalte Almelo-Marienberg van het kopperron naar het 'ongebruikte' perron aan de stadskant.
- **Informatie.** Een belangrijk instrument voor integratie is het leveren van informatie aan de inwoners van en de reizigers in Almelo. Actuele reisinformatie, voor en tijdens de reis, dient betrekking te hebben op trein- en busdiensten, maar ook op de situatie op het wegennet en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Het landelijke kenniscentrum CROW wil, vanwege Sabimos, graag in Twente starten met het onderzoeken van de mogelijkheden. (MIC). Er wordt gewerkt aan de voorbereiding van een multimodaal reisinformatiesysteem voor Twente.
- **Tarief.** De landelijke invoering van de chipcard kan aangegrepen worden om in Twente een innoverend tariefsysteem in te voeren. Succesvolle tariefsystemen zoals rond Karlsruhe en Basel kunnen daarvoor als voorbeeld dienen.

Op het station Almelo Centraal worden in 2007 drie personenliften geplaatst. Dit bevordert de toegankelijkheid van het trein- en busstation. Bovendien kunnen de liften gebruikt worden voor de interwijkrelaties aan beide zijden van het station. Aan de westzijde (Kerkelanden) zijn de fietsklemmen in 2007 vervangen door hoogwaardige overdekte stallingen, zoals aan de voorzijde. Ook bij het station Almelo De Riet zijn de stallingen in 2006 ook uitgebreid.

In het kader van CVV activiteiten wordt het voortbestaan van de regiotaxi ondersteund (Regiotaxi Twente), omdat dit in de praktijk in een toenemende behoefte voorziet. Deze Regiotaxi is ook toegankelijk voor gehandicapten. Zij kunnen gebruik maken van een pasje.

PRT (Personal Rapid Transit = Persoonlijk Rap Vervoer)

Wat willen we bereiken?

In de nota Doorstroommassen wordt aangegeven hoe het Almelose openbaar vervoer (middels bussen) geoptimaliseerd kan worden. In deze nota wordt ook aangegeven dat de traditionele vormen van openbaar vervoer niet tot in lengte van jaren geschikt zullen zijn. De verwachting is dat rondom 2020 de bus in het stadsverkeer geen/onvoldoende prioriteit kan krijgen, doordat de invalswegen van Almelo vol zullen staan. In de periferie zijn vrijliggende busbanen aangelegd, echter in en rondom de binnenstad ontbreekt hiervoor de ruimte. In de planperiode van het GVVP wordt aandacht besteed aan de verdere ontwikkeling van de doorstroommassen.

Tussentijds dient er gekeken te worden naar een vervoerssysteem dat vanuit vervoerkundig en ruimtelijk oogpunt plaats vindt boven of onder het maaiveld.

Onderzoek heeft laten zien dat PRT voor Almelo een geschikte oplossing kan zijn. Dit systeem is een vorm van individueel openbaar vervoer met kleine voertuigen (max. 4 inzittenden) op een vrije baan op ca. 5 meter hoogte. Deze vorm van openbaar vervoer komt het meest overeen met het concept van de personenauto.

Interessant voor Almelo is om te weten of een dergelijk systeem rendabel is te maken voor steden met een inwoneraantal zoals Almelo. Onderzoeken in de periode tot 2005 hebben aangetoond dat ondanks de relatief hoge aanlegkosten, de exploitatie van openbaar vervoer een fors hogere kostendekkingsgraad kan krijgen. Ter vergelijking in Almelo is de kostendekkingsgraad op dit moment ca. 30 %. Bij toepassing van PRT zou deze kunnen stijgen richting 100 %. Door in Europa en in Nederland bij de ontwikkeling van PRT voorop te lopen, vergroten wij onze kans op realisatie van een dergelijk systeem in Almelo.

Wat hebben we bereikt?

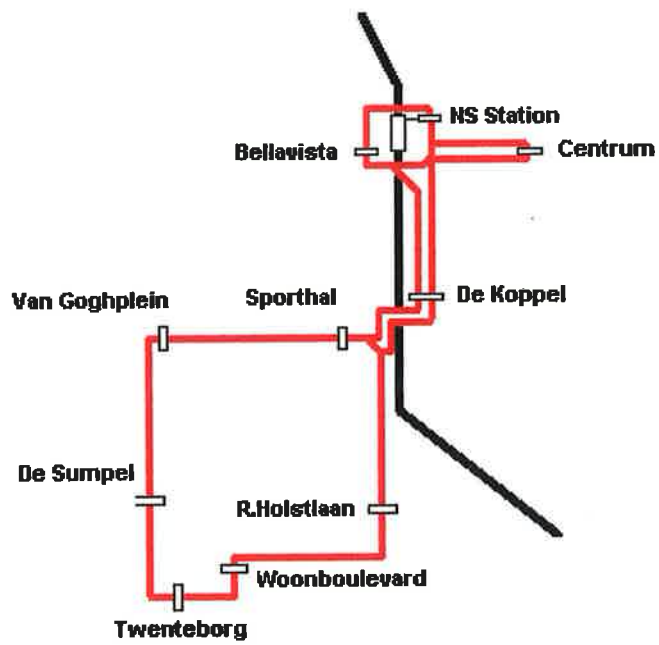
Op dit moment is Almelo de enige stad in Nederland die het onderzoek wil voortzetten naar dit soort openbaar vervoerssystemen. Er is inzicht ontstaan in de mogelijkheden van dit systeem bij toepassing in Almelo. Het blijft zinvol hier aandacht aan te geven.

Hoe willen we verder?

Voorop lopen is één. Echter voorop blijven lopen is iets anders. Als we na de planperiode van dit GVVP het PRT – systeem in Almelo willen implementeren, dan dienen we onze plannen nog verder uit te werken. In dit verband is het goed de ontwikkeling van de brandstofprijzen in wereld in de gaten te houden. Deze zullen naar verwachting sneller stijgen dan nu het geval is vanwege de op handen zijnde massamotorisering in China.

Belangrijk is dat bij alle ontwikkelingen in de omgeving van het beoogde netwerk rekening wordt gehouden met (latere) inpassingen van de PRT. Dit is met name essentieel in het centrumgebied, bijvoorbeeld in de omgeving van het nieuwe stadhuis en Marktplein

De aanleg van het systeem zal volledig gesubsidieerd moeten worden. De gemeente Almelo kan dan zorgdragen voor de inbedding op procedureel gebied, de inbreng van de benodigde grond en ambtelijke ondersteuning. De Europese Unie wil geld investeren in een pilot en op landelijk niveau is er belangstelling voor innovatief vervoer.



PRT schematische route weergave (netwerk fase 1)

11. Voetgangers



Wat willen we bereiken?

Een situatie waarbij voetgangers ongehinderd, veilig en comfortabel gebruik kunnen maken van de voetgangersvoorzieningen en ondersteuning vinden bij het oversteken van drukke straten en wegen.

Wat hebben we bereikt

In de stationsomgeving zijn extra voetgangersoversteekplaatsen aangelegd en de ruimte voor de voetganger rond de hoofdingang van station Almelo Centraal is verbeterd. Het nieuwe busstation is aan de andere zijde van de stationshal gerealiseerd. Daardoor is het busstation gescheiden van het voorrijden per auto, taxi's en fietsers. De relatie busstation / NS station wordt voor de voetgangers niet gestoord, door auto's taxi's en fietsers.

Ook elders in de stad zijn veel voetgangersoversteekplaatsen aangelegd. Het minimumniveau voor een oversteekplaats is een middengeleider van twee meter breed (rustpunt). Veel gebruikte oversteekplaatsen worden voorzien van een zebramarkering, zodat de overstekende voetganger prioriteit heeft. In verblijfsgebieden kan vaak worden volstaan met een drempel of plateau. Van deze minimumeisen wordt alleen afgeweken indien de voetgangersoversteekplaats beslist nodig is en de benodigde ruimte absoluut niet vrij gemaakt kan worden. Bij nieuw- en verbouw van verkeersregelininstallaties worden voetgangerslichten met verklikkers aangebracht, tenzij ter plaatse nauwelijks voetgangers oversteken. 'Losse' voetgangerslichten worden bij voorkeur niet toegepast. Een zebramarkering functioneert op geïsoleerde oversteekplaatsen beter (mits voorzien van de minimum voorziening).

Door striktere handhaving van de venstertijden in het voetgangersgebied in het centrum, is het voor het winkelende publiek veiliger geworden.

Maar op een aantal plaatsen in de stad is de ruimte voor de voetganger in de straat minimaal. In nieuwbouwplannen is de trottoirbreedte de laatste jaren geslonken van de standaard 2 meter via 1.80 m. naar 1.50 m. Dat was geen beleid, maar werd tijdens de planontwikkeling ingegeven om kosten te sparen.

Bij scholen zijn oversteekplaatsen aangelegd, waar kinderen met ouderbrigades geholpen worden bij het oversteken. Elke ouderbrigade krijgt vooraf een training. Het aantal zebra-paden in de stad was laag, dat is sinds 2000 uitgebreid tot 17.

Hoe gaan we verder ?

De verkeersveiligheid bij scholen moet meer aandacht krijgen. Zodra zich problemen voordoen wordt overleg gestart. Per locatie worden oplossingen aangereikt in samenwerking met de betreffende school. Als uitgangspunt bij het oplossen van problemen worden de volgende regels gehanteerd:

- de gemeente is verantwoordelijk als wegbeheerder en neemt maatregelen indien gewenst op basis van artikel 2 van de Wegenverkeerswet;
- de scholen zijn zelf verantwoordelijk voor de problemen die zij op het gebied van verkeer veroorzaken, met name het parkeren. Hierbij wordt onder meer gedacht aan een nauwe samenwerking tussen de scholen en de ouders om te komen tot het beïnvloeden van de gedragscode van de ouders bij het halen en het brengen van hun kinderen.

Daarnaast is een interne nota opgesteld waarin de criteria voor de aanleg van voetgangersoversteekplaatsen (op gebiedsontsluitingswegen) beschreven is. Die criteria hebben betrekking op:

- plaatsen waar nu verspreid wordt overgestoken, met het doel dat te bundelen in één locatie;
- toegangsroutes naar scholen;
- oversteekplaatsen bij voorzieningen voor ouderen;
- bij drukke halten van het openbaar vervoer.

In nieuwbouwplannen wordt de trottoirbreedte weer op minimaal 2 meter gebracht. Bij het NS station Almelo Centraal worden voor de reizigers drie liften aangelegd in 2007. Twee van deze liften zijn ook te gebruiken voor het interwijkverkeer aan weerszijden van het station. Ook op momenten dat de perrons afgesloten zijn in de nacht.

Aan de westzijde van het station zal een complete facelift plaats vinden door de bouw van appartementen en de aanleg van een verdiept plein dat aansluit op het niveau van de voetgangerstunnel.

Voor de voetgangers in het winkelgebied van de binnenstad worden structuuringsrepen gemaakt om meer circuits tot stand te brengen. Dit als onderdeel van de upgrading van het winkelgebied.

Op veel plaatsen in de stad bestaan problemen met ongelijke verharding als gevolg van boomwortelwerking. Dit komt in Almelo meer voor dan in andere steden als gevolg van de hoge grondwaterstand. Bomen hoeven daardoor niet diep te wortelen. Door de afdeling Stadsbeheer is aan dit probleem in het verleden aandacht besteed. Vanaf 2007 zal voor het oplossen van dit probleem meer geld beschikbaar moeten komen.

12. Fietsverkeer



12.1. Wat willen we bereiken ?

Het fietsbeleid is in de fietsnota 'Fietsverkeer Plan 2010' als volgt geformuleerd: *Het bevorderen van het fietsgebruik in de stad, door middel van het opheffen van de structurele, kwalitatieve en kwantitatieve gebreken van de fietsvoorzieningen en het verhogen van de verkeersveiligheid op het fietsnetwerk.*

Het accent ligt nu op bevorderen, door middel van het beter mogelijk maken van veelvuldig fietsgebruik (faciliteren). Dit stimuleert een voor het milieu gunstige mobiliteitsbalans en is daarmee goed voor de leefbaarheid en het ondersteunt het faciliteren van de mobiliteit.

Bij het mogelijk maken van meer fietsgebruik wordt tevens getracht om tegemoet te komen aan het opheffen van de negatieve aspecten van verkeersonveiligheid, diefstal, het ontbreken van een duidelijk verwijzingssysteem en foutief verkeersgedrag. Bovendien is er behoefte aan meer (bewaakte) stallingmogelijkheden, vooral in het centrum. Daarmee wordt het verkeerssysteem in Almelo aantrekkelijker voor fietsers. Daarnaast willen we de barrières oplossen die spoorlijnen, singels en watergangen vormen voor het sterk radiaal gerichte fietsnetwerk. Kortom, we willen de werken uit de nota 'Fietsverkeer Plan 2010', verder uitvoeren.



Het herstellen van de spin in het centrum van de stad is voor de fietsers van essentieel belang, omdat zeer veel relaties radiaal verlopen via het centrum. *Die radialen lopen nu dood op het winkelgebied.* De herinrichting van het centrum biedt de kans dit te herstellen.

Bovendien willen we aansluiten bij de voorstellen zoals die zijn weergegeven in de nota: *'Naar een hoogwaardig fietsnetwerk in de regio Twente'* van maart 2006.

12.2. Wat hebben we bereikt ?

Een belangrijke barrière is de Weezebeeksingel, die alleen via twee tunnels gekruist kon worden. Ter hoogte van het ziekenhuis is deze barrière opgeheven door de bouw van een fietsbrug. Deze brug wordt ook gebruikt door voetgangers.



Fietsbrug Weezebeeksingel

We hebben fietsvoorrangplateaus en suggestiestroken aangelegd. De afhandeling bij verkeerslichten zijn verbeterd door meer prioriteit te geven voor de fietser in de regelprogramma's. Op enkele plaatsen is een betere detectie van fietsers (radar) aangebracht. Bij het station Almelo Centraal en De Riet zijn nieuwe stallingen geplaatst, met meer capaciteit.

Als onderdeel van de aanleg van de Nijreessingel zijn 5 tunnels aangelegd voor de fietser.

1. In de Bornerbroeksestraat, samen met de personenauto.
2. In de Nijreesweg.
3. In de Steffensweg onder de spoorlijn.
4. Naast de Weezebeek als onderdeel van de fietsroute over de Deldensestraat.
5. In de Bornsestraat.

Daarnaast is aan beide zijden van de spoorlijn Almelo-Hengelo een lusvormige spoorwegonderdoorgang aangelegd parallel met de Nijreessingel, voor de auto en de fiets.

Om het geheel compleet te maken is aan de zuidzijde van de spoorlijn een parallelle fietsroute aangelegd over een lengte van 300 m.

Met de realisering van de Nijreessingel is tegelijkertijd de oostelijke helft van de Leemslagenroute uit de fietsnota gerealiseerd. De westelijke helft bestaat al in Windmolenbroek. Deze voorzieningen waren niet voorzien bij de opstelling van de fietsnota in 1999, omdat toen nog niet duidelijk was dat de Nijreessingel zou worden aangelegd in de periode tot 2010. De realisering van de fietsvoorzieningen rond de Nijreessingel hebben ca. € 7 miljoen gekost.

Uit de evaluatie van de maatregelen uit de fietsnota (weergegeven in onderstaand kader en in bijlage 1) blijkt dat we nog niet genoeg bereikt hebben. In de fietsnota wordt aangegeven met welke prioriteit de dragers (20 hoofdroutes) uit het netwerk verder gerealiseerd moeten worden. Er zijn afspraken gemaakt over de financiering van een aantal grote infrastructurele projecten, waar de fietsvoorzieningen een belangrijk deel van uit maken, zoals Almelo Verdiept, een tunnel onder de Wierdensestraat in de Schuilenburgroute, en de ongelijkvloerse spoorkruising Aalderinkssingel. Van de 149 projecten uit de Fietsnota was eind 2005, 43% uitgevoerd .

Samenvatting van de evaluatie

Onderscheid naar aantal projecten

Van de in totaal 149 projecten zijn er 64 uitgevoerd (43%).

Er resteren op dit moment nog 85 projecten, die wachten op financiering en uitvoering.

<i>Onderscheid naar financiën:</i>	Uitgevoerd	Financiering rond	Samen
De dragers	7 %	68 %	75 %
Overige routes	21 %	0 %	21 %
Het recreatieve fietsnetwerk	0 %	0 %	0 %

In de jaren 2000 t/m 2005 is van de projecten op de dragers 7% uitgevoerd (van het totale bedrag) in plaats van 50% (in 5 jaar zou 50% van alle projecten uitgevoerd moeten zijn, want de planperiode bestrijkt 10 jaar). Kijken we naar de kolom ‘**Financiering rond**’ dan ziet de situatie er beter uit: te weten 68%.

Van 4 zeer grote projecten is de financiering rond. Zodra deze 4 projecten uitgevoerd zijn stijgt het percentage ‘**Uitgevoerd**’ van 7% naar 75%.

(zie ‘Hoe willen we verder ? ‘ paragraaf 12.5).

12.3. Uitvoering van landelijke beleidsmaatregelen voor de (brom)fietsers

In het kader van Duurzaam Veilig zijn twee maatregelen uitgevoerd; bromfiets op de rijbaan en fietser van rechts voorrang. Dit zijn beide landelijke maatregelen. Almelo heeft deze snel en met enthousiasme geïmplementeerd.



De maatregel ‘bromfiets op de rijbaan’ is bijna in zijn geheel uitgevoerd in het jaar 2000. Analyse van verkeersongevallen t/m 2003 laat zien dat de verkeersveiligheid hierdoor trendmatig is verbeterd.

De maatregel ‘fietser van rechts voorrang’ is in 2001 uitgevoerd.

Beide maatregelen zijn van kracht geworden na het opstellen van de ‘Fietsnota Plan 2010’. Ze dragen bij aan een goed fietsklimaat en kunnen daarom tot de beleidsinspanningen ten behoeve van de fiets gerekend worden.

In 2005 zijn alle fietsoversteken op 50 km - wegen van opvallende bebording voorzien en enkele oversteken zijn beperkt aangepast om de veiligheid te verhogen.

In het onderstaande kostenoverzicht zijn de projecten die onderdeel uitmaken van de Fietsnota buiten het bedrag gehouden voor de maatregel ‘Fietser voorrang van rechts’.

	Bedrag	Jaar
Bromfiets op de rijbaan:	€ 365.000	2000
Fietser van rechts voorrang	€ 145.200	2001
Aanpassing fietsoversteken	€ 35.000	2005

12.4. Bewaakte fietsenstallingen

Er is in de afgelopen jaren geëxperimenteerd met bewaakte fietsenstallingen. Op dit moment kent Almelo alleen de openbare bewaakte stalling tijdens de markt en de bewaakte stallingen onder het station Almelo Centraal. De stallingen worden goed gebruikt.

12.5. Hoe willen we verder ?

Het streven is er op gericht tot in 2010 alle voorzieningen te realiseren die in de Fietsnota plan 2010 genoemd zijn.

Het accent van de investeringen ligt op de verdere realisering van de dragers uit het netwerk. Voor de belangrijkste voorzieningen is de financiering rond, maar de realisering moet nog gebeuren.

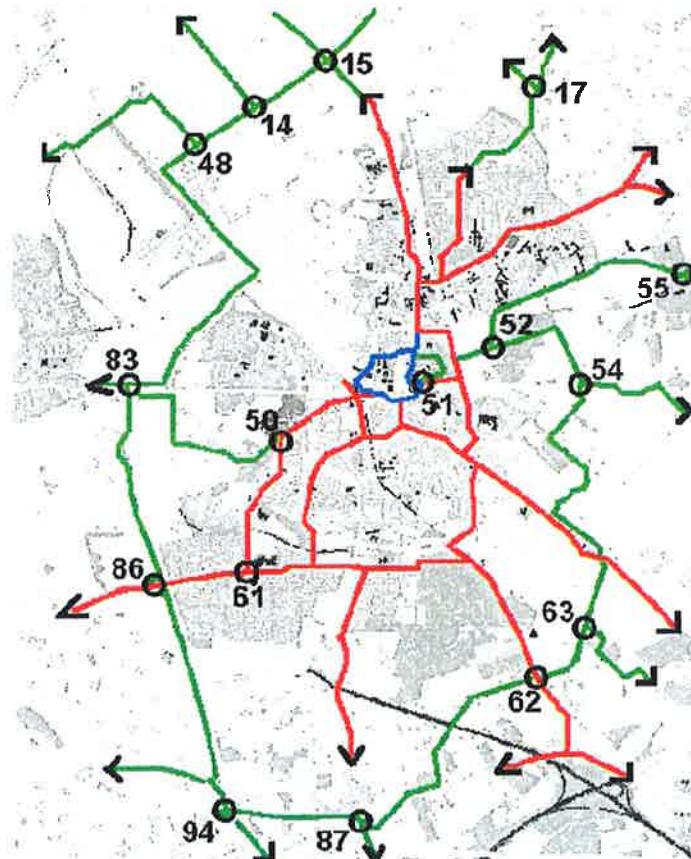
De belangrijkste zijn:

- ongelijkvloerse kruising van spoor en weg bij de Schoolstraat (Almelo verdiept);
- ongelijkvloerse kruising van spoor en weg bij de Nieuwstraat (Almelo verdiept);
- fietstunnel Schoolstraat (verbinding van de Ambtstraat met de Bornerbroeksestraat-zuid (Almelo verdiept);
- veilige gelijkvloerse fietsoversteken Violierstraat (verbinding van de Anjelierstraat met de Bornerbroeksestraat-noord) en Nieuwstraat (verbinding Ambtstraat noord en zuid) (Almelo verdiept);

- tunnel Wierdensestraat (Schuilenburglaan en Grintweg, onderdeel van het project aanleg A35);
- ongelijkvloerse spookruising Aalderinkssingel.



Bovendien is sinds de opstelling van de Fietsnota in 1999 gebleken, dat men zich moeilijk kan oriënteren op het fietsnetwerk in de stad. Daarom zal ook hier aandacht aan gegeven moeten worden in de planperiode van het GVVP. Er is een conceptplan voor de bewegwijzering ontwikkeld. In 2007 worden de eerste onderdelen gerealiseerd. Na verdere uitwerking van Masterplan voor het centrumgebied kan dit concept verder worden afgerond.



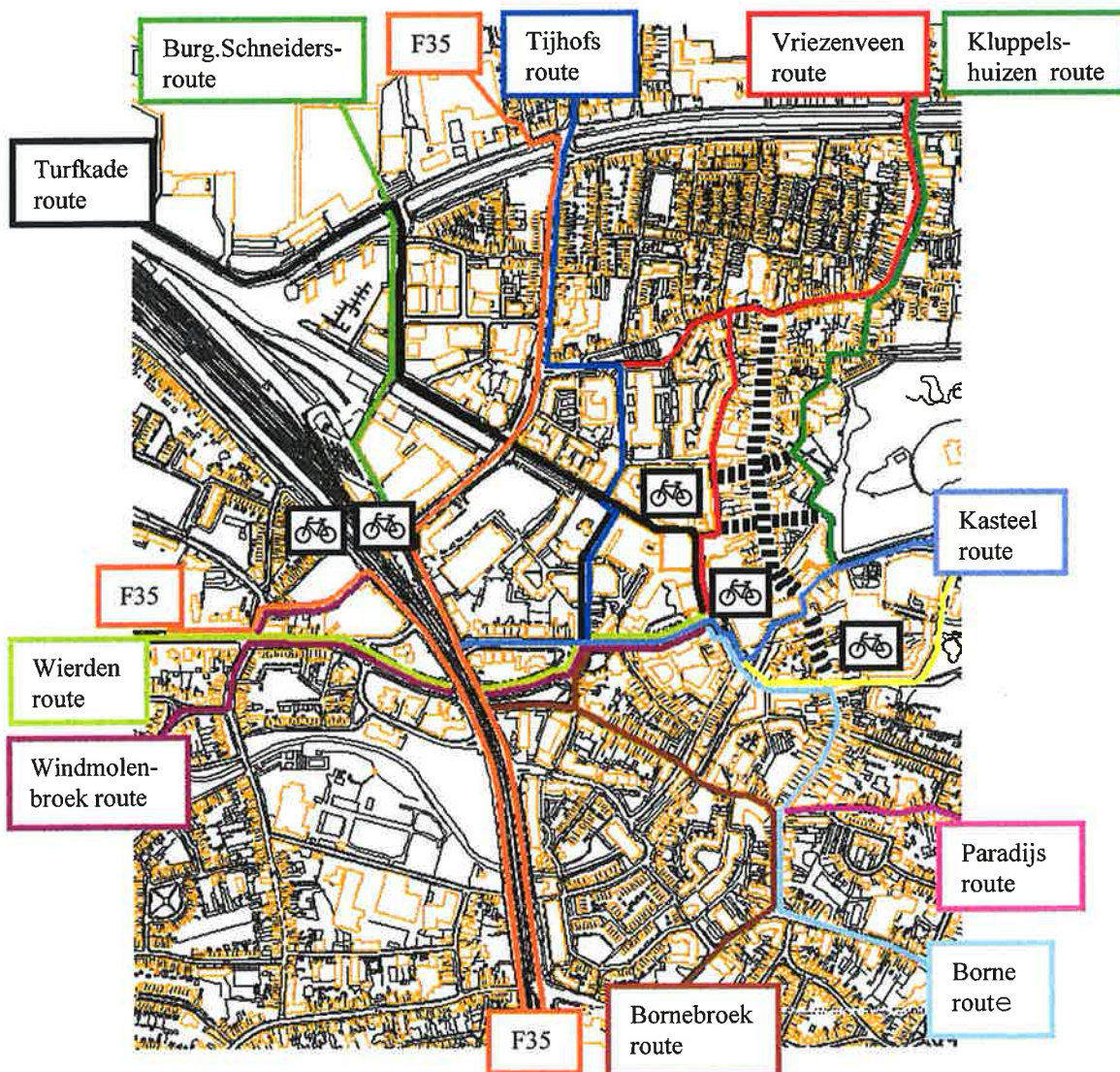
*Fietsbewegwijzering
Almelo (1^e fase 2007)
inclusief toeristische
knooppuntnummers*

In de nota *Naar een hoogwaardig fietsnetwerk in Twente* worden de volgende routes genoemd om in de komende jaren te realiseren:



- de hoofdroute Nijverdal- Wierden -Almelo –Borne –Hengelo -Enschede- Oldenzaal (F35);
- de zijtak Almelo-Watterijk- Vriezenveen.

Voor het fietsverkeer is het herstellen van het spinnweb in het centrum de belangrijkste. Het herstellen van dit web (radialen) voor de fietsers kan op de volgende manier tot stand komen. Het gaat om tien routes.

1. Tijhofsroute
2. Vriezenveenroute
3. Kluppelshuizenroute
4. Kasteelroute
5. Bornebroekroute
6. Bornebroekroute
7. Windmolenbroekroute
8. Wierdenroute
9. F35 (indicatief)
10. Route naar Paradijs/Kollenveld



Fietsnetwerkcentrum Almelo

-  = Fietsenstalling
-  = Voetangersgebied

Fietsnetwerk centrum Almelo

In het centrum zijn drie *dwarsverbindingen* nodig.

- Een centrale verbinding tussen het Centrumplein en het Schouwburgplein, waardoor de Wierdenroute gekoppeld wordt aan de Kanaalroute. (Wierdensestraat – Waag – Werfstraat – Schouwburgplein).
- De tweede verbinding wordt gevormd door de Boddenstraat.
- De derde dwarsverbinding verloopt via de Holtjesstraat – Bavinkstraat.

Op die manier kruisen de fietsverbindingen de Grotestraat. Bij de Oranjestraat, bij de Werfstraat en bij de Holtjesstraat.

De noord-zuid verbindingen worden gevormd door de Kluppelshuizenroute via het Kolkje, Vriezenveenroute via de Hagengracht en Tjihofsroute via het Bakken en de Klara Zetkinstraat.

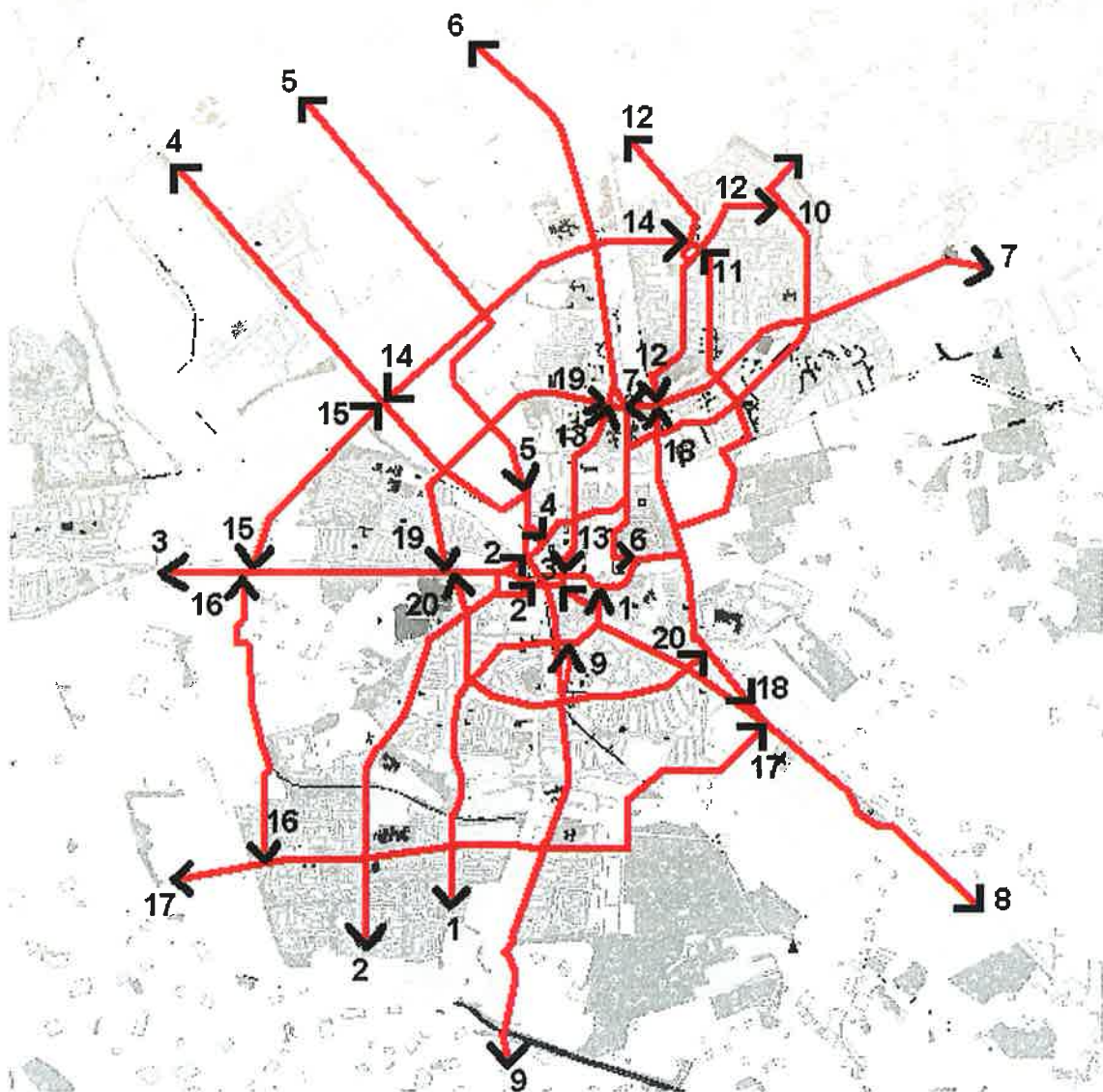
Op drie plaatsen zijn fietsenstallingen voorzien.

Bij de verdere planontwikkeling van het centrum moeten deze tien routes en de dwarsverbinding goed worden ingepast in de omgeving. Daarbij is het van belang dat de routes die naar de markt leiden ook voor fietsers beschikbaar zijn tijdens de markt. Dit netwerk van fietsroutes is nodig om naar, in en door het centrum te fietsen. Deze routes geven niet alleen een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid in het centrum, maar ook aan het druktebeeld.

Fietsenstallingen

Zodra fietsers afstappen hebben zij behoefte aan stallingen. Stallingen moeten daarom gespreid in het centrum voorkomen, met nadruk op het gebied rond het Marktplein en de Koornmarkt. Aan de oostzijde moeten stallingen worden gemaakt bij het Kerkplein, de Molenstreng, in de omgeving van het Hagenborghcomplex en bij de overgang van de fietsroute Grotestraat-zuid naar het voetgangersgebied Grotestraat-zuid.

Aan de westzijde zal de fietsenstalling worden gecombineerd met de parkeergarage nabij het nieuwe stadhuis. In de parkeergarage aan de haven kan ook een fietsenstalling worden opgenomen. Daarnaast kunnen in het centrum diverse kleine stallingen worden gerealiseerd. Enkele van de grotere stallingen dienen uitgevoerd te worden als bewaakte stalling, zeker die bij het nieuwe stadhuis en in het Hagenborghcomplex, in verband met de markt en het horecacentrum rond het Amaliaplein.



Dragers in het stadsnetwerk Fietsnota 2010

- | | |
|-------------------------|-----------------------|
| 1. Maardijkroute | 11. Kasteelroute |
| 2. Windmolenbroekroute | 12. Stadsparkroute |
| 3. Wierdenroute | 13. Tjihofsroute |
| 4. Turfkaderoute | 14. Bleskolkroute |
| 5. Noordalleeroute | 15. Schuilenburgroute |
| 6. Vriezenveenroute | 16. Weezebeekroute |
| 7. Ootmarsumroute | 17. Lemplasroute |
| 8. Borneroute | 18. Limpurgroute |
| 9. Bornerbroekroute | 19. Kolthofroute |
| 10. Kluppelshuizenroute | 20. Schoolstraatroute |

13. Autoverkeer



13.1. Autoverkeer

Wat willen we bereiken?

We willen de stad als geheel, en afzonderlijke bestemmingen in de stad per bereikbaar houden, terwijl de leefbaarheid minimaal gelijk blijft. Dat geldt voor de fiets, het openbaar vervoer, de auto en het vrachtverkeer.

Het stedelijke wegennet is in 1999 gecategoriseerd in wegen met een verkeersfunctie en wegen met een verblijfsfunctie (wegen in 30 km gebieden). Binnen deze categorieën is een onderverdeling gemaakt. De hoofdwegen moeten het doorgaande verkeer verwerken en het verkeer dat zich over grotere afstanden binnen de gemeente verplaatst. Het afwikkelingsniveau op deze wegen moet zodanig zijn dat op elk tijdstip van de dag elke bestemming goed bereikbaar is. Daaraan wordt nu niet voldaan. Het is met name in de spits dat zich capaciteitsproblemen voordoen. Deze worden vooral veroorzaakt door het doorgaande verkeer op de A35/N36 dat deels gebruikt maakt van het gemeentelijke wegennet.



De aanleg van de A35/N36 ten zuidwesten van Almelo zal dit probleem grotendeels oplossen. Aan de noordoost- en zuidoostzijde van de stad zal het probleem minder worden. Bovendien willen we er voor zorgen dat het sluipverkeer uit de buitengebieden en uit woonwijken verdwijnt.

We willen de bereikbaarheid van de binnenstad per auto verbeteren. De wegenstructuur rond de binnenstad moet duidelijker. De Binnenring neemt een deel van de functie van de Parkeerring over. Ook wordt de uitwisseling tussen de parkeervoorzieningen verbeterd. De gedachte die binnen het Masterplan ontwikkeld is om de radialen tot in het centrum door te trekken en daar te beëindigen, wordt uitgewerkt.

Tegelijkertijd is het nodig actuele informatie te verstrekken aan automobilisten om files te voorkomen, te mijden en parkeerplaatsen te vinden.

In Bornerbroek is het gewenst dat op de hoofdstraat door het dorp (Pastoor Ossestraat)

het doorgaande verkeer een minder dominante positie inneemt naast het lokale verkeer en dat de leefbaarheid verbeterd wordt.

Wat hebben we bereikt?

- De hoofdwegen hebben voldoende capaciteit voor de verwerking van het interne en externe verkeer, maar niet voor het doorgaande verkeer. Alleen in korte piekperiodes is de capaciteit te klein.
- De indeling volgens de wegcategorisering van 1999 werkt goed.
- De Nijreessingel tussen de H.R. Holstlaan en de Bornsestraat, is gereed. Zij ontlast de zuid-oosthoek van de stad van een zware verkeersdruk en zorgt voor afname van veel onveilige situaties. Zij biedt daardoor ruimte aan de Binnenring (Violierstraat/Schoolstraat) zoals genoemd in het Masterplan.

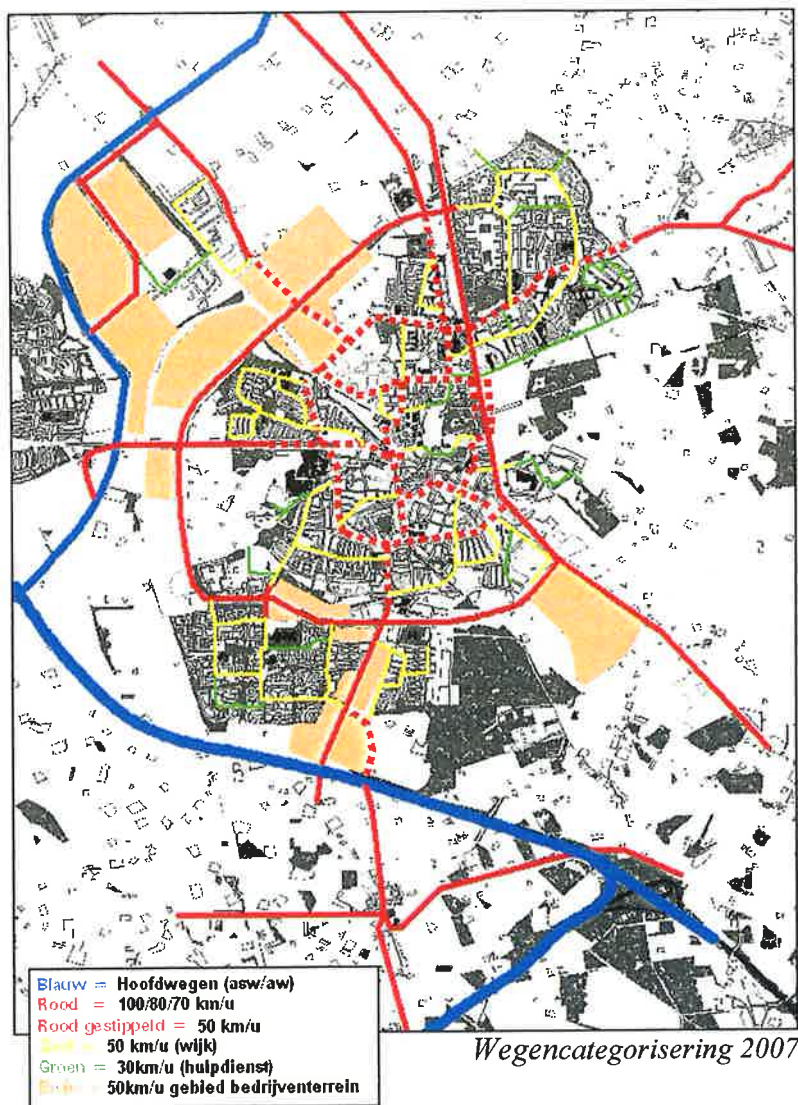
Hoe willen we verder?

We willen de bereikbaarheid verbeteren en veiligheids-/leefbaarheidsproblemen minimaliseren. Daarom zijn 6 projecten in uitvoering c.q. in voorbereiding die daaraan een stevige bijdrage gaan leveren in de komende jaren.



1. De doortrekking van de A35 tot voorbij Wierden en de aansluiting van de N36 daarop door Rijkswaterstaat in de periode 2005-2008. Deze vormt op meerdere niveaus een belangrijk element in het uitvoeren van het verkeers- en vervoerbeleid.
 - Ze maakt ruimte vrij voor lokaal en regionaal autoverkeer.
 - Zij maakt een eind aan het sluisverkeer aan de westzijde van de stad.
 - Zij ontlast de kanaalbrug in de Wierdensestraat en biedt daarmee grotere betrouwbaarheid voor het regionale busvervoer.
 - Zij ontlast de singels zodat het verkeer tussen de wijken ruimte krijgt.
2. De aanleg van het verdiepte spoor, tussen station Almelo Centraal en Almelo de Riet, inclusief ongelijkvloerse kruisingen bij de Nieuwstraat en Violierstraat.
 - Zij herstelt de binding tussen Almelo oost en west ter hoogte van de binnenstad en enkele oude stadswijken.
 - Dit is gunstig voor de voetganger, het fietsverkeer, het openbaar vervoer, en het autoverkeer, zowel qua veiligheid als bereikbaarheid.
 - Dit bevordert de bereikbaarheid van de binnenstad vanuit zuidelijke richting, doordat de H.R. Holstlaan en de Burgemeester Raveslootsingel, zonder de omweg De Koppel in elkaars verlengde komen te liggen.

3. De aanleg van een nieuwe invalroute vanuit het nieuwe woongebied Waterrijk (koppeling met de N36) tot in de binnenstad; de Burg. Schneiderssingel.
 - Het verder doorvoeren van de wegencategorisering (en het instellen van 30 km/u gebieden). Dit heeft tot gevolg dat:
 - De stadsdelen vanuit de rand van de stad straks goed bereikbaar zijn;
 - De stadsdelen onderling goed bereikbaar zijn;
 - De verkeersveiligheid verder stijgt.
4. In het kader van Twente Mobiel (investeren in het benutten van de wegen voor autoverkeer) wordt in de komende jaren gewerkt aan de volgende diensten.
 - Mobilisten krijgen betrouwbare en actuele informatie over de verkeerssituatie.
 - Verkeersstromen worden optimaal geleid over de Twentse wegen.
 - Om dit te bereiken wordt gewerkt aan de opzet van een monitoring- en managementsysteem.
5. In Bornerbroek willen we de leefbaarheid op de hoofdstraat verbeteren. De Pastoor Ossestraat zal van een ander profiel worden voorzien tussen de rotonde bij de RK kerk en de Eierbaan. Er komen twee oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers. De bushaltes die buiten de bebouwing liggen worden bij de oversteekplaatsen gesitueerd. Er wordt meer ruimte gegeven aan de voetganger. De rijnsnelheid wordt beperkt.
6. De wegencategorisering van 1999 moet worden aangepast vanwege de uitbreiding van het hoofdwegenstelsel en van stadsuitbreidingen. De wegencategorisering voor 2007 is weergegeven op de kaart hieronder.



Als onderdeel van de wegcategorisering worden binnen de wijken enkele rotondes aangelegd.

Uit berekeningen die in het kader van de verkeersmilieukaart (geluidbelasting en emissie van uitlaatgassen voor 2004 en 2020), in 2006 zijn uitgevoerd blijkt, dat door aanleg van de genoemde wegen voldoende capaciteit vrij komt op de stedelijke wegen om het interne en externe verkeer af te wikkelen, ook in de spits.

Echter het aantal woningen dat hinder ondervindt van een te hoge geluidbelasting neemt volgens de berekeningen van de milieukaart toe. In 2004, 295 woningen (2,93 %) met een geluidsniveau boven 65 dB(A). In 2010 360 woningen (3,61 %) met een belasting van meer dan 65 dB(A).

Een voorbeeld van positieve invloed op de geluidbelasting is de aanleg van de Nijreessingel. Hierdoor wordt het geluidsniveau in Almelo zuidoost fors verlaagd.

De toevoegingen aan het wegenstelsel zorgen er dus niet overal voor dat de toegestane grenswaarden voor geluid niet worden overschreden. Lokaal zal hieraan aandacht

besteed moeten worden, tenzij aantoonbaar is dat inspanningen op het gebied van openbaar vervoer en fietsverkeer in de komende jaren een remmende werking hebben op het gebruik van de auto. De verkeersmilieukaart is een simulatie van de werkelijkheid. Het is om die reden van belang jaarlijks tellingen uit voeren op die locaties die volgens de milieukaart overschrijdingen vertonen of gaan vertonen. Door deze monitoring kunnen tijdig maatregelen genomen worden op basis van actuele cijfers.

In 2005 is geconstateerd dat op enkele locaties langs de singels de wettelijke grens overschreden wordt. Na openstelling van RW 35 tot Wierden in 2007 zal hier aandacht aan gegeven worden in het kader van de herziening van Verkeersmilieukaart (VMK). De verdere uitbreiding en benutting van de bestaande hoofdwegen door toepassing van verkeersmanagement en informatietechnieken. Dit heeft tot gevolg:

- betere benutting, waardoor minder nieuwe infrastructuur nodig is;
- een sneller resultaat;
- minder kostbaar dan aanleg van nieuwe infrastructuur;
- het wegennet wordt minder kwetsbaar voor incidenten zoals ongevallen en evenementen;
- door goede informatie een beter imago bij de bezoeker/bewoner van Almelo.

De wegencategorisering biedt de mogelijkheid voor de hulpdiensten om alle bestemmingen binnen de gemeente, in de gestelde tijd te bereiken via de 50/70/80 km-wegen. Hierbij is als uitgangspunt gehanteerd dat elke bestemming bereikt kan worden zonder wegen of fietspaden te gebruiken waarin uitneembare palen zijn geplaatst. Op de 70/80 km-wegen bestaan geen verticale snelheidsremmers. Op 50 km-wegen komen deze wel voor in de vorm van een fietsoversteek. Zo'n oversteek is aangelegd op een plateau dat met 50 km/u gepasseerd kan worden.

In verblijfsgebieden (30 km/u) komen maximaal 5 hobbels voor op het traject voor de hulpdiensten.

Voor de vindbaarheid van bedrijven is in 2006 een principeopzet gemaakt op basis van nummers. Dit systeem moet verder worden uitgewerkt en met het bedrijfsleven besproken om te komen tot invoering.

13.1.1. P & R terreinen aan de doorstroommassen

Omdat de auto als vervoermiddel veel meer ruimte vraagt per vervoerde persoon dan de overige vervoermiddelen is te voorzien dat bij toenemende mobiliteit een ruimteprobleem gaat ontstaan op het wegennet. Dat kan deels ondervangen worden door ketenvervoer. In dit geval betekent dat de combinatie auto – parkeren – bus door gebruik te maken van P & R terreinen op locaties waar nu buslijnen passeren aan de randen van de stad. Deze faciliteit werkt alleen bij frequent openbaar vervoer; 10 minutendienst tussen 6.30 u en 19.00 u.

In Utrecht is gebleken dat een P & R terrein uitstekend werkt bij grote evenementen, waarbij men uit ervaring weet dat op alle toegangswegen filevorming optreedt voor langere tijd. Het gebruik van de P&R terreinen wordt daar ondersteund door informatiepanelen op de toegangspunten van de stad. Op werkdagen zonder evenementen leveren de P & R terreinen daar een minimale bijdrage aan de verkeersafwikkeling, omdat de tijdwinst bij gebruik minder dan 20 minuten bedraagt. De P & R terreinen worden daar vrijwel uitsluitend gebruikt door mensen die in een cirkel van ca. 700 meter van het busstation een bestemming hebben.

In Groningen wordt met meer succes gebruik gemaakt van P & R terreinen: 1 miljoen reizigers per jaar op 4 locaties. Dit gebruik wordt ondersteund door hoge parkeertarieven in de binnenstad die gekenmerkt wordt door veel nauwe straten binnen de grachtengordel. In de Groningse binnenstad ontbreekt het aan voldoende ruimte voor de auto ondanks parkeergarages (4000 plaatsen). Het gaat hierbij om ruimte voor langparkeren (woon-werkverkeer en sociaal - recreatief verkeer). Bovendien bestaat een Citybus-systeem dat op 6 dagen in de week operationeel is. De stad blijft daarmee bereikbaar voor economisch noodzakelijk verkeer.

Met het groeien van de bestemmingen in de grotere binnenstad van Almelo (Masterplan) wordt de kans groter dat P & R terreinen een effectieve bijdrage kunnen leveren aan de verkeersafwikkeling. Die kans wordt groter als langs de invalswegen actuele verkeersinformatie wordt gegeven op informatiepanelen. Daarmee wordt nog dit jaar ervaring opgedaan op de Ootmarsumsestraat.

Het is zinvol in Almelo ruimte vrij te houden voor de aanleg van P & R terreinen aan de rand van de stad, om op die manier het gebruik in de toekomst veilig te stellen. De locaties in Almelo die daarvoor in aanmerking komen zijn de omgeving van Twentepoort/XL Business Park Twente, Mariaparochie, Buitenhaven West en de omgeving van het stadion/woonboulevard.

13.2. Goederenvervoer

Wat willen we bereiken?

Dat de economische centra van de stad goed bevoorrad kunnen worden. Voor de binnenstad wordt hier aan toegevoegd dat dit kan zonder hinder voor de bezoekers. In het winkelgebied van het centrum willen we toewerken naar een situatie waarbij het winkelende publiek geen hinder meer ondervindt van het halen en brengen van goederen. Tegelijkertijd is het beleid in regionaal verband er op gericht om vervoerders te belonen voor het gebundeld aan- en afvoeren van de goederen. Door de laatste maatregel wordt het aantal voertuigen van en naar het voetgangers gebied in het centrum tot een minimum beperkt.

Vrachtverkeer (rijdend en geparkeerd) moet in woongebieden tot een minimum worden beperkt.

Om de negatieve gevolgen van de groei van het vrachtverkeer te beperken en economische centra op termijn bereikbaar te houden wordt toegewerkt naar een kwaliteitsnet voor goederenvervoer in de periode van dit GVVP.



Wat hebben we bereikt?

In het verleden is in het voetgangersgebied een systeem van venstertijden ingevoerd om er voor te zorgen dat het winkelende publiek zo min mogelijk hinder ondervindt van het halen en brengen van goederen. Door gebrek aan handhaving heeft het systeem niet naar verwachting gewerkt. In 2003 is echter gestart met verscherpte controle op dit punt. Met succes. De verscherpte controle blijft nodig.

In woongebieden geldt een nachtelijk parkeerverbod voor grote voertuigen. Handhaving daarvan is echter nog steeds een probleem.

Hoe willen we verder?

Doorgaan met dat wat in de paragraaf 'Wat willen we bereiken?' is gesteld. Zo lang het succesvol blijft de hinder in het centrumgebied te beperken door verscherpt toezicht op het goederenvervoer, zal dit beleid verder worden gevolgd. Voldoet dat op den duur niet meer of blijkt dat de aanpak in de andere Twentse steden beter werkt dan zullen die ontwikkeling gevolgd worden.

In regionaal verband is de afgelopen 2 jaar overleg gepleegd, samen met de beroepsvervoerders en leveranciers. Uit dat overleg is een gezamenlijk voorstel voor de steden Almelo, Hengelo en Enschede naar voren gekomen.

In de tabel in bijlage 2 is het voorstel samengevat. Het is een voorstel dat stapsgewijs kan worden ingevoerd in de komende jaren tot 2008. Dit voorstel richt zich op fysieke afsluiting door middel van beweegbare palen en het belonen van gebundelde aanvoer. Voorlopig ligt de focus op handhaving van de venstertijden.

Voor woongebieden wordt gestreefd naar het weren van vrachtverkeer behoudens beslist noodzakelijk verkeer, zoals bevoorrading, vuilophaal en dergelijke. De juridische mogelijkheden zijn echter beperkt, omdat het begrip 'bestemmingsverkeer' in de jurisprudentie erg ruim wordt uitgelegd.

Voor het goederenvervoer in de stad wordt een netwerk vastgesteld dat optimaal geschikt gemaakt wordt voor het vervoer van goederen van en naar economische centra. Deze centra bestaan uit bedrijfsterreinen, stedelijke retailcentra en grote solitaire bedrijven. In Almelo wordt dit netwerk geënt op de beide ringwegen, de invalswegen en de inprikkers

naar de economische centra. Een goed voorbeeld hiervan is de route naar het Winkelcentrum Schelfhorst. Die route bestaat uit de combinatie N36, Vriezenveenseweg, de Stins en de circulatie Binnenhof met Havenzathe..

13.3. Parkeren

Wat willen we bereiken?

Met het Almelose parkeerbeleid worden vier hoofddoelen nagestreefd:

1. het optimaal benutten van de bestaande parkeerruimte;
2. het waarborgen van de autobereikbaarheid van het centrum;
3. het uitbreiden van de parkeercapaciteit in garages;
4. het verbeteren van de leefbaarheid in zowel het centrum als de woonwijken.

Kern van beleid is het faciliteren van parkeerbehoefte op een maatschappelijk verantwoorde manier.

Door middel van instrumenten als parkeervolume, tariefstelling, parkeerduur en parkeerverwijzing wordt ordening aangebracht. Er wordt gestreefd naar een situatie waarbij voldoende mogelijkheden aanwezig zijn voor het winkelende publiek, de werkers in het centrum, de centrumbezoekers en de bewoners. De leefbaarheid moet tegelijkertijd verbeterd worden. Het moet goed parkeren zijn in Almelo voor alle doelgroepen onder een tariefstelling die concurreert met centra in de omgeving.

De ideeën uit het Masterplan, met betrekking tot het centrum, worden in de komende periode uitgewerkt. Dit verlangt zorgvuldige aandacht voor de situering van de additionele parkeervoorzieningen.

Wat hebben we bereikt

De afgelopen jaren is er een efficiënt parkeersysteem ontwikkeld en dat ook blijkens een evaluatie in 2003 thans nog voldoet aan de hoofddoelstellingen van beleid. Op een aantal piekmomenten na zijn er voldoende plaatsen beschikbaar voor de bezoeker van de binnenstad. Langparkeerders kunnen terecht op een aantal locaties aan de randen van de parkeerring. Overlast door centrumbezoekers bestaat praktisch niet meer in de belanghebbendegebieden rond het centrum.



Wel is naar aanleiding van de bovengenoemde evaluatie het aantal vergunningen voor centrumbewoners met ca. 25% uitgebreid om de wachtlijsten te bekorten. Daarbij is het parkeerterrein aan de Jachthaven omgevormd van kortparkeerterrein naar een terrein voor langparkeren.

In 2005 zijn de parkeergarages in het Hagenborghcomplex door de gemeente gekocht.

Door deze garages een facelift te geven en de voetganger beter te oriënteren op het centrum ontstaat een beter gebruik. Deze facelift is gepland in 2007.

Door onderzoek is inzicht ontstaan in de toekomstige parkeerbehoefte. Aan de hand daarvan heeft de gemeenteraad zich in 2004 uitgesproken voor uitbreiding van het aantal centrumparkeerplaatsen met minimaal 300. Om deze uitbreiding te financieren is besloten de tarieven te verhogen.

Om in te spelen op de doelstelling tot verbetering van de leefbaarheid is gekozen voor een nieuwe parkeervoorziening in principe onder de grond of onderin gebouwen te realiseren. Hierdoor vindt niet langer aanslag plaats op de openbare ruimte.

Hoe willen we verder?

Uitgangspunt van beleid blijft het faciliteren van de parkeerbehoefte vanuit de samenleving op een manier die ook de leefbaarheid van de stadsdelen in acht neemt. Dit ligt in de lijn van het regionale landelijke verkeers- en vervoersbeleid.

Belangrijk aandachtspunt blijft de concurrentiepositie van Almelo als het gaat om de parkeertarieven. Er dient te worden gewaakt voor het afschrikrisico van hoge tarieven ten opzichte van de veelal nog gratis parkeerfaciliteiten van de kleinere buurgemeenten. De parkeertarieven in Almelo kunnen daardoor slechts aangepast worden om de gemeentelijke parkeereexploitatie sluitend te houden.

Voor nieuwe ontwikkelingen in de gehele stad geldt het principe dat de bouwer zorg draagt voor zijn eigen parkeerbehoefte. Hiervoor worden door de gemeenteraad vastgestelde normen gehanteerd. In 2004 zijn door de gemeenteraad nieuwe parkeernormen vastgesteld. Belangrijk uitgangspunt daarbij is het voorzien in de verwachte parkeerbehoefte onder de wetenschap dat deze in de toekomst verder zal groeien.

Specifiek voor de centrumbezoeker heeft de raad het voornemen uitgesproken om bij het nieuwe Stadhuis aan het Marktplaats een nieuwe garage met een capaciteit van 300 parkeerplaatsen te realiseren. In het Centrumplan is aan de Rosa Luxemburgstraat een extra garage van 200 plaatsen voorzien, bereikbaar vanaf de Haven- NZ.

Met het ROC Twente Plus is overlegd over mogelijk medegebruik van haar garage van 210 plaatsen. Deze garage bij het station kan bij piekmomenten als gevolg van evenementen in de binnenstad de overdruk opvangen.

Bij nieuwe voorzieningen hoort een aanpassing van het parkeerverwijssysteem. Daarbij wordt aangesloten op de komende wijziging van de functies van de Binnenring en de Parkeerring (Masterplan). Dit systeem wordt uitgebreid naar de invalswegen van de stad en de Binnenring, zodat automobilisten in een vroeg stadium geïnformeerd worden over hun parkeermogelijkheden en alternatieven.

Omdat de parkeerdruk aan de buitenzijde van het centrumgebied alsmat verder stijgt, is de verwachting dat een groeiend aantal buurten zal verzoeken om invoering van bewonersparkeren. Daar waar deze maatregel inderdaad tot vermindering van de overlast zal zorgen, is invoering daarvan mogelijk.

Door NS (NS vastgoed) wordt in momenteel gewerkt aan de voorbereiding van de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op het P & R terrein. De tijdelijke voorziening die aangelegd is vóór de realisering van het nieuwe busstation in 2002, wordt vervangen door een permanente locatie dicht bij het belastingkantoor en het busstation. Het gaat om een terminal van minimaal 200. Op de lange termijn is het streven gericht op de bouw van een parkeergarage, aansluitend bij de verdere ontwikkeling van het stationsgebied.

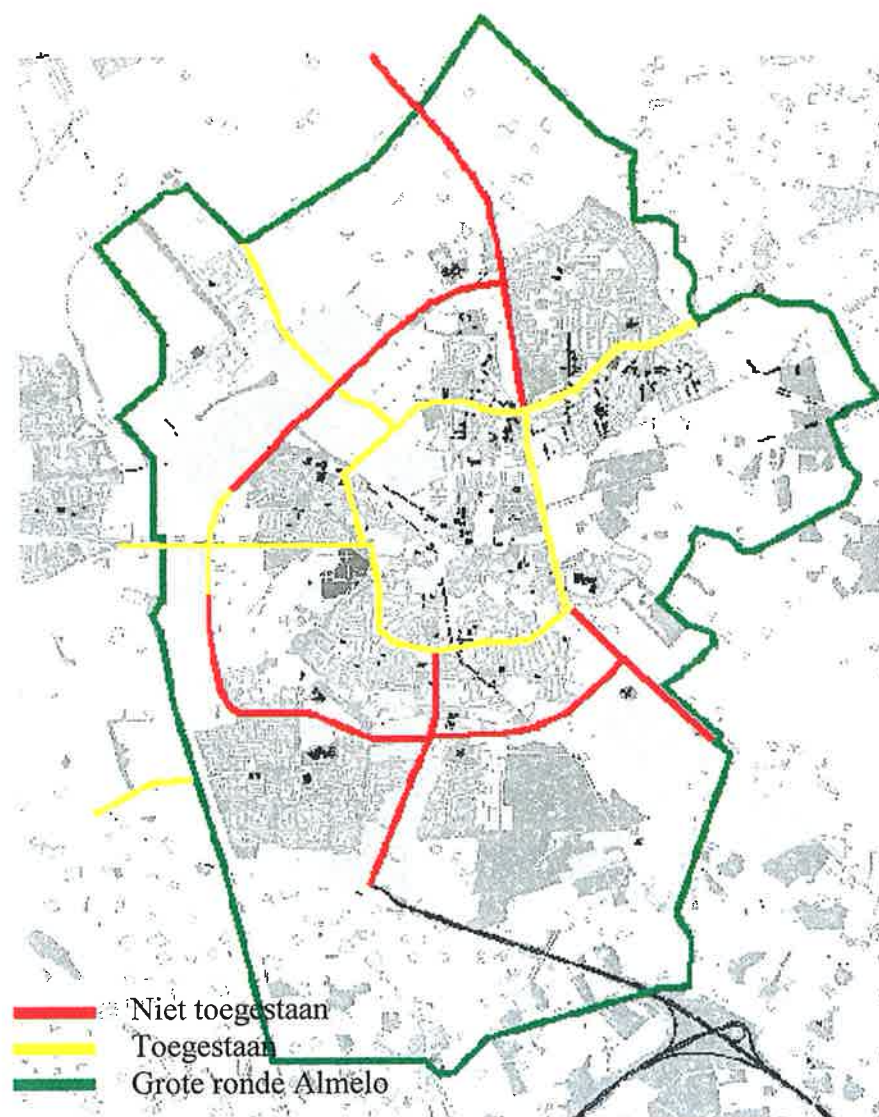
Het P & R terrein is bedoeld voor betaald langparkeren voor treinreizigers en ook voor gebruikers in de omgeving. Daaronder vallen ook de bezoekers aan het poppodium. Dit terrein kan gebruikt worden door parkeerders die nu parkeren aan de Haven NZ (ter hoogte van het Plan Fortezza). Deze plaatsen verdwijnen als gevolg van de doortrekking van het kanaal.

14. Landbouwverkeer *Wat willen we bereiken?*



Voor een goede agrarische bedrijfsvoering is het van belang dat de bereikbaarheid van landbouwbedrijven en de verder gelegen gronden via korte routes plaatsvindt. Hiervoor hebben de landbouwers in en om Almelo behoefte aan toegang op de hoofdwegen.

Omwille van de verkeersveiligheid wordt landbouwverkeer niet toegestaan op de hoofdwegen (ringwegen) vanwege het snelheidsverschil met het overige verkeer (veiligheid en doorstroming), uitgezonderd het gebruik van de route Sluitersveldssingel / Van Rechteren Limpurgsingel. Als gevolg hiervan wordt landbouwverkeer gedwongen om omrijroutes over grotere afstanden te rijden. De huidige situatie is weergegeven op de bijgaande kaart.



Routes landbouwverkeer Almelo (bestaande route 2006)

De toestemming om de singels in het oostelijk deel van de stad te gebruiken zal in de toekomst wijzigen. Na openstelling van de Nijreessingel stelt zich een nieuw evenwicht in met betrekking tot de intensiteiten. Dit heeft invloed op het gebruik van de singels aan de oostzijde van de stad.

Wat hebben we bereikt?

In de afgelopen jaren is en wordt regelmatig overleg gevoerd met vertegenwoordigers van de landbouwsector. Dit overleg is sinds januari 2007 geïntensiveerd. In dit overleg is door de agrarische sector nauwkeurig aangegeven waar en welke problemen bestaan. Er is een plan opgesteld om die problemen in de periode van het GVVP op te lossen.

Er zal nader onderzoek plaatsvinden over het gebruik van de singels aan de oostzijde van de stad door landbouwvoertuigen in relatie met het gebruik van deze route door andere groepen van verkeersdeelnemers.

Hoe gaan we verder?

Er wordt gewerkt aan:

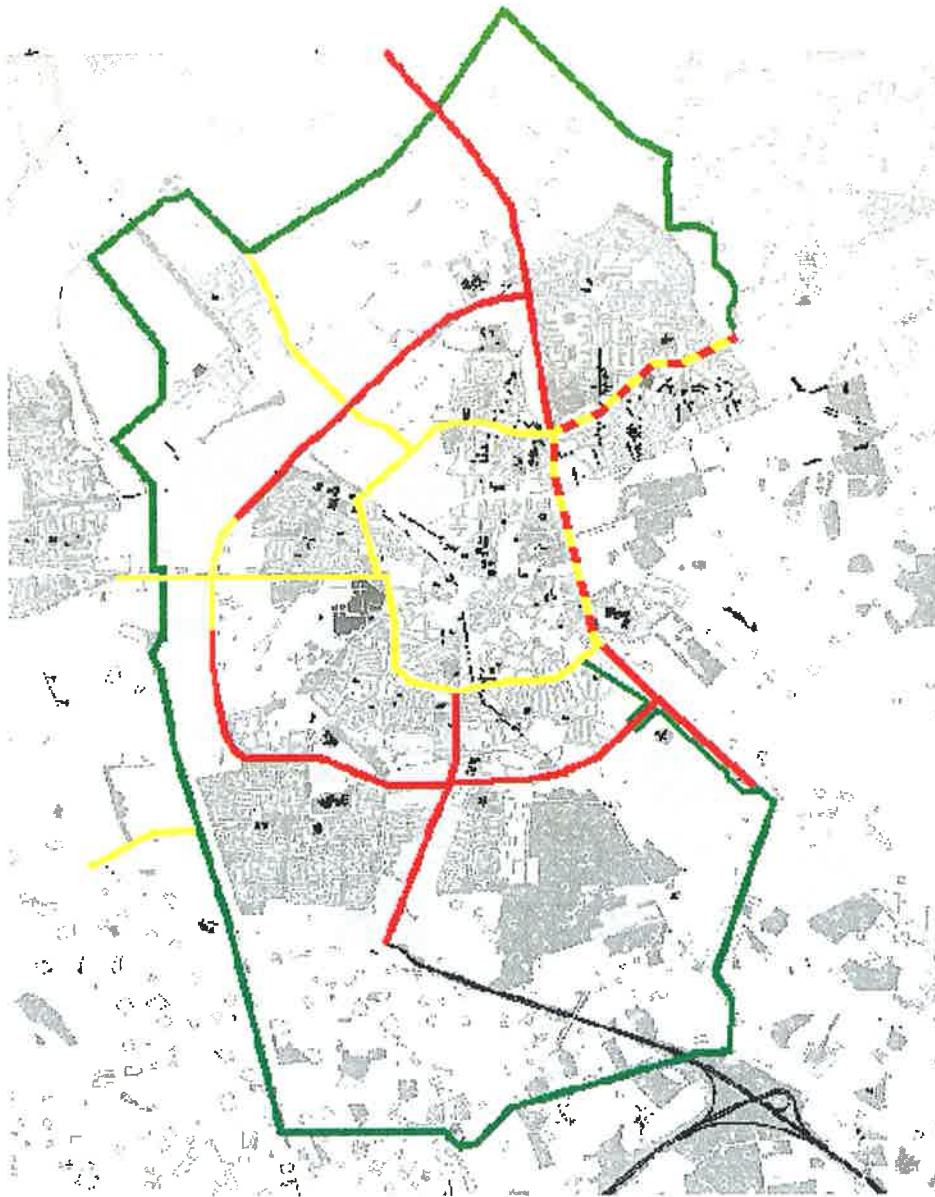
- het tot stand brengen van een korte route aan de westkant van de stad - voor voertuigen van loonbedrijven en regionaal landbouwverkeer - om van noord naar zuid v.v te kunnen rijden;
- een route door het buitengebied van de stad in noord en zuid, aansluitend op de route in west;
- het oplossen van individuele problemen die agrariërs hebben met de bereikbaarheid van percelen die ver weg liggen van het huisperceel, door het verlenen van ontheffingen.

Dit resulteert in een route om de stad in het buitengebied, zoals weergegeven op de kaart *Routes landbouwverkeer Almelo straks*.





In de eerste helft van 2007 is een aparte nota opgesteld die oplossingen aanreikt voor de problemen van het landbouwverkeer. De routes voor het landbouwverkeer worden hierin behandeld.

Hierin is ook geregeld dat het traject Ootmarsumsestraat – Sluitersveldssingel - van Rechteren Limpurgsingel gebruikt kan worden, uitgezonderd de spitsuren in verband met de benodigde capaciteit voor het overige verkeer. In de toegestane periodes kunnen landbouwvoertuigen gebruik maken van passeervakken die aangelegd worden langs de van Rechteren Limpurgsingel.

In de route om de stad komen nog enkele infrastructurele knelpunten voor die in de periode van het GVVP worden opgelost.



Routes landbouwverkeer Almelo nieuw

-  Niet toegestaan
-  Toegestaan
-  Niet toegestaan tijdens spitsuren
-  Grote ronde Almelo

15. Verkeersveiligheid

Wat willen we bereiken ?

Een gemeente die mobiliteit ondersteunt zonder de negatieve aspecten van verkeersonveiligheid. Alle inspanningen op het gebied van verkeersveiligheid zijn er daarom op gericht het aantal (letsel)ongevallen te reduceren en de ernst van de afloop terug te dringen. (50% doden en 40% verkeersongevallen)

Wat hebben we bereikt ?

Door verkeerseducatie en permanente aandacht voor de verkeersveiligheid en het treffen van maatregelen is het aantal ongevallen vanaf 1998 gedaald en de ernst van de ongevallen afgenomen.

Ontwikkeling van geregistreerde ongevallen in de gemeente Almelo (afgeronde getallen)

Categorie/jaar	1998	2002	2004	2005
Aantal ongevallen	1700	1450	1050	850
Ziekenhuisopnamen	100	50	55	45
Licht gewonden	225	170	160	130

Deze trend is onder andere het gevolg van de maatregel 'Bromfiets op de rijbaan' naast het verder indelen van de stad in 30 km zones, het aanleggen van verhoogde fietsoversteken op 50 km wegen, het aanpassen van enkele kruispunten (black spots), verkeerseducatie en politietoezicht. Het politie toezicht betreft ook gerichte acties in het kader van het project 'Integrale verkeershandhaving'.

Hoe willen we verder ?

De aandacht blijft gericht op politietoezicht, het verder uitbreiden van 30 km en 60 km zones, de black spots en het uitbreiden van het fietsnetwerk. In het buitengebied doen zich nog steeds verkeersonveilige situaties voor ten gevolge van sluipverkeer. Dit geldt in het bijzonder op het Tusveld. Hier is behoefte aan maatregelen die het sluipverkeer terugdringen en tegelijkertijd de rijsnelheid verminderen. Na openstelling van de A35 en 36 zal worden nagegaan of voldoende vermindering van het sluipverkeer is bereikt.

Om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren op enkele wegvakken wordt gewerkt aan het scheiden van verkeerssoorten. Bij een aantal grote infrastructurele werken zal dit principe worden toegepast:

- het verdiept aanleggen van het spoor door een centraal deel van de stad;
- het maken van een directe verbinding tussen de H.R. Holstlaan en de Burgemeester Raveslootsingel;
- de aanleg van Burgemeester Schneiderssingel;
- bij de aanleg van de Nijreessingel is dit al gebeurd.

Daarnaast is het van groot belang dat kinderen door middel van educatie worden voorbereid op juist verkeersgedrag en het onderkennen van gevaren. Aan dit aspect wordt al meerdere jaren aandacht besteed in Almelo. Jaarlijks wordt bij de jeugd een praktische verkeersproef afgenomen en een verkeersmarkt gehouden om de veiligheid onder de aandacht te brengen.

Ongevallen kunnen voor een deel voorkomen worden door het ontwerp van de weg aan te passen. Om op verantwoorde wijze aanpassingen te maken wordt in de komende jaren verder gewerkt met een combinatie van analyse van de ongevallen en observatie op de betrokken (black spot) locatie, volgens een vastgestelde checklijst. Uit deze combinatie zijn goede conclusies te trekken met betrekking tot gewenste aanpassingen.

Het handhavingaspect op het gebied van verkeersveiligheid is een zaak van toezicht door de politie. Dit is geregeld in de Wegenverkeerswet en in de Algemene Politie Verordening (APV). Daarnaast ondersteunt het gemeentebestuur het streven van de VNG om de bestuurlijke boete op te leggen voor lichte verkeersovertredingen. Helaas neigt justitie er toe om de bestuurlijke boete niet in te stellen voor verkeersovertredingen, zoals door rood licht rijden en te hard rijden. Het zou een mooi middel kunnen zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren.

16. Afstemming tussen de plannen zoals genoemd bij de afzonderlijke vervoerswijzen

1. De aanleg van het verdiepte spoor heeft een zeer positieve invloed op:

- het gebruik van de fiets in de relaties tussen west en oost. Drie dragers uit het fietsnetwerk kruisen straks het verdiepte spoor ongelijkvloers en de routes naar zuid (Anjelierstraat en Ambtstraat);
- het gebruik van de bus in de relaties tussen noord en zuid. De gelijkvloerse spoorwegovergang in de Violierstraat/Schoolstraat is nu een bottle neck in het bussysteem. De stiptheid/snelheid waarmee bussen straks gaan rijden wordt structureel beter;
- het voetgangersverkeer tussen west en oost;
- de bereikbaarheid van de binnenstad per auto vanuit de H.R. Holstlaan en de bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen van en naar de Nieuwstraat. De huidige knelpunten worden opgelost door het ongelijkvloers kruisen van de spoorlijn.

2. De aanleg van de Burgemeester Schneiderssingel

Dit is gunstig voor:

- de regionale bereikbaarheid van het centrum vanuit Waterrijk en Noord Nederland;
- fietsers, vanwege het ontstaan van een nieuwe drager voor fietsverkeer uit Adorp en Waterrijk;
- de ontlasting van de Plesmanweg. Deze is nu onveilig vooral voor fietsers. De hoge verkeersintensiteit en de vele inritten geven aanleiding tot letselongevallen onder fietsers.

Uit de investeringen die nog gedaan moeten worden voor de fietser blijkt 68 % van het geld dat nodig is voor de verdere realisering van de dragers komt uit de aanleg van infrastructuur voor het autoverkeer.

De investeringen in de infrastructuur en de uitbreiding van management- en informatiesystemen in de periode tot en met 2010 zorgen er voor dat knelpunten in het verkeer- en vervoersysteem in Almelo verdwijnen of verder worden geminimaliseerd. Het gaat hierbij vooral om de wegvakken Ootmarsumsestraat / Sluitersveldsingel en de van Rechteren Limpurgsingel. Op het eerst genoemde wegvak wordt gedacht aan het ongelijkvloers maken van een van de kruispunten in combinatie met het toevoegen van een rijstrook. Op het tweede wegvak kan een vrije rechtsafer de capaciteit verhogen. Beide wegvakken vormen onderwerp van nadere studie.

Als gevolg van de groei van de stad en het autoverkeer zullen op enkele plaatsen in de periode na 2020 geleidelijk nieuwe knelpunten ontstaan. Op dat moment is het uitwerken van het concept van P & R terreinen zinvol.

3. Verkeersmanagement en informatie (MIC)

Het antwoord op die nieuwe knelpunten voor het autoverkeer, kan het meest effectief gegeven worden in de vorm van de verdere uitbouw en aanleg van integrale informatiesystemen. Een uitgebreider doorstromings- en route-informatiesysteem biedt daarvoor uitkomst. Er is namelijk geen ruimte meer in de stad voor de aanleg van nieuwe wegen, binnen het bebouwde stadslichaam.

Het pilotproject dat is uitgevoerd op wegvak Sluiversveldssingel / Ootmarsumsesstraat voldoet aan de verwachtingen. Toepassing op andere strengen wordt nader onderzocht. De aanwezige Dynamische Reisinformatiesystemen op de Ootmarsumsestraat-Sluiversveldsingel en de Weezebeeksingel (Stadion) zullen samen met de nieuwe nieuwe DRIP op de H. Roland Holstlaan worden ingezet om de hinder door de aanleg van het verdiepte spoor (met name op de routes Schoolstraat- Violierstraat en H. Roland Holstlaan – Burgemeester Raveslootsingel) te minimaliseren.

4. Relatie verkeer en vervoer en de actualisering van bestemmingsplannen

Bij de actualisering van bestemmingsplannen is het zinvol rekening te houden met de deelplannen voor de verschillende vervoerwijzen en de hulpdiensten. Dit betekent in concreto het checken van elk bestemmingsplan op de inhoud van de deelplannen voor verkeer en vervoer. Bij de ontwikkeling van de deelplannen zal een mobiliteitstoets worden uitgevoerd zoals beschreven in het RMP.

5. Relatie ruimtelijke inrichting / verkeer en vervoer.

Met betrekking tot dit punt is de gemeente Almelo de weg ingeslagen van het concentreren van voorzieningen en bewoners rond halten van het openbaar vervoer. Dit maakt extra gebruik van de openbaar vervoerdiensten mogelijk en verhoogt het comfort rond de halten. Deze vorm van wederzijdse beïnvloeding van ruimtelijke inrichting en verkeer en vervoer kan nog verder worden doorgevoerd. Hierbij valt te denken aan vergaande menging van alle stedelijke functies, waardoor de afstanden tussen de functies korter worden. Bovendien biedt dit de mogelijkheid om meer schoonheid toe te voegen in de omgeving en de architectuur. De waarde van schoonheid in steden wordt steeds meer gewaardeerd, naast functionaliteit. Grotere schoonheid heeft een positieve invloed op de wijze waarop mensen door het leven gaan.

Optimale menging

Er is onderzoek nodig naar de optimale omvang van elke stedelijke functie. Optimaal wil zeggen gunstig voor de functie op zich en bevorderlijk voor het geheel van de stad. Hierbij valt te denken aan de woonfunctie met een maximale omvang van 150 woningen per eenheid/gebied. Scholen voor basisonderwijs niet groter dan 8 lokalen. Scholen voor middelbaar onderwijs niet groter dan 400 leerlingen enz. Kantoren per gebouw niet groter dan 150 medewerkers. Winkelclusters niet meer dan 20 per cluster. Ziekenhuis, niet meer dan 300 bedden. Sociale voorzieningen afstemmen op buurtniveau. Kortom zorgen dat door ruimtelijke inrichting, stadsdelen meer zelfvoorzienend worden door middel van een integrale aanpak en herinrichting. Dat nodigt uit tot meer lopen en fietsen. Dit is een benadering die bij de uitwerking van nieuwe leefwijken goed bestudeerd moet worden. Een benadering die ook landelijk van betekenis kan worden in het elimineren van files.

17. Meerjaren Uitvoeringsprogramma verkeer en vervoer 2007 – 2015

Openbaar vervoer

1. Doortrekking HOV baan op de H.R. Holstlaan naar de Raveslootsingel 2009
2. Realisering van het busstation bij de Westerstraat 2008/2009
3. Invoering chipkaart (eventueel lokale/regionale tariefdifferentiatie) 2008
4. Integratie van trein- en busverkeer (ALMA) 2010
5. Multimodaal dynamisch reisinformatiesysteem (Samen met Regio Twente) 2007/2009
6. Nieuw materieel voor (nog) enkele stoptreinen(ALMA) 2007
7. Aanbrengen verhoogde bushalteperrons ; nog 35 % van de halten 2007 - 2010
8. Bouw drie liften station Almelo Centraal 2007
9. Verplaatsing treinhalt Almelo-Mariënberg naar 'stationshalperron' 2009/2010
10. Verdere implementatie SABIMOS – halteaanpassingen 2007-2015
11. Het aantrekken van subsidie voor PRT implementatie 2007-2009

Voetgangers

1. De realisering van liften bij het NS station Almelo Centraal 2007
2. Het autovrij maken van de Klara Zetkinstraat 2008
3. Het maken van extra doorsteken in het binnenstadswinkelgebied. 2010 en later
4. Uitbreiden v.h. aantal voetgangersoversteekplaatsen (middeneilanden, zebra's) 2007-2015

Fietsverkeer

Uitvoering 'Fietsnota Plan 2010': nog 85 projecten van 149. 2007-2010

Met voorrang voor:

1. Een fietstunnel in Wierdensestraat, (onderdeel van doortrekking A35) 2007
2. Realisering van een bewaakte stalling voor gratis stallen in het centrum 2008-2010
3. Twee richting fietspaden weerszijden van Rechteren Limpurgsingel 2007
4. Meer fietsenstallingen in en rond het winkelgebied in het centrum 2008 en later
5. Bewegwijzering fietsroutenetwerk, inclusief binnenstad 2007 – 2010
6. Het herstellen van de spin (5 routes) 2008 en later
7. Fietsoversteken op de huidige parkeerring in de voorrang 2010
8. Fietsbrug over het Twentekanaal ?
9. Tunnel Aalderinkssingel / Eilandsbrug 2010

Autoverkeer

1. Ongelijkvloerse spoor kruisingen 'Verdiept spoor' 2009
2. Het direct verbinden van de H.R. Holstlaan met de Burg.Raveslootsgl. 2009
3. Doortrekking A35 tot voorbij Wierden met de aanhaking van de N36 2007
4. De aanleg van de Burg. Schneiderssingel (2^e + 3^e fase) 2007-2012
5. Uitbreiding van verkeersmanagement en informatietechnieken 2007-2011
6. Het realiseren van een rondje om de stad voor het landbouwverkeer 2008-2010
7. Vervanging parkeerverwijzingssysteem op de Binnenring 2007-2011
8. Aanleg P & R terrein (NS vastgoed) 2008

Verkeersveiligheid

- | | |
|---|---------------|
| 1. Wegvak Windmolenbroeksweg (t.h.v. van Goghplein) oversteekmogelijkheden + fietsvoorzieningen | 2007-2008 |
| 2. Uitvoeren van de diverse voorstellen Verkeersveiligheidsplan | 2005-2010 |
| 3. Realisering 60 km/u zones in het buitengebied | 2007-2011 |
| 4. Het verder uitbreiden van de 30 km gebieden (100 % dekking) | 2007-2015 |
| 5. Verdere uitvoering van het veiliger maken van de fietsoversteken | 2007 en later |

Parkeren

- | | |
|---|-----------|
| 1. Realiseren parkeergarage Centrumplein voor minimaal 300 plaatsen | 2008-2010 |
| 2. Parkeergarage ROC locatie | 2007 |
| 3. Parkeergarage station Almelo Centraal | pm |

Dit plan is opgesteld in teamverband.

De teamleden waren:

Johan Gehring

Michiel ten Dam

Hans Veldscholten

Rob Hulleman

Theo Mensink (trekker, redactie)

Bijlage 1

Evaluatie uitvoering Fietsverkeer Plan 2010

Het autonome deel uit de fietsnota.

Uitvoering van het jaarlijkse (1/10) autonome deel van de projecten uit de fietsnota. Dit zijn projecten die niet meeliften met grote infrastructurele werken. Er zijn sinds 2000 projecten uitgevoerd voor een bedrag van € 103.400

In 2004 is een additioneel plan opgesteld om het aantal letselongevallen op fietsoversteken te verminderen. Op alle 26 fietsoversteken zijn maatregelen voorgesteld. In 2005 zijn opvallende gele waarschuwborden geplaatst, bij alle 26 oversteken over 50 km-wegen. Bovendien zijn in 2005 bij 5 oversteken extra voorzieningen getroffen om de verkeersveiligheid te verhogen. Hieraan is een bedrag besteed van €125.000 De eerste effecten zijn bemoedigend.

Bestede bedragen t.b.v. fietsvoorzieningen Fietsnota Plan 2010 sinds 2000

Sinds de goedkeuring van de Fietsnota in 1999 zijn er meerdere projecten uitgevoerd. De meeste daarvan staan in de Fietsnota genoemd. Enkele niet omdat in 2000 landelijk de uitvoering is gestart van de maatregel 'Bromfiets op de Rijbaan' (BOR) en in 2001 'Fietser voorrang van rechts' (FVR). In het onderstaande overzicht wordt in zes categorieën weergegeven welke bedragen besteed zijn voor de uitgevoerde projecten.

- Meeliften betekent het realiseren van een fietsvoorziening uit de Fietsnota in het kader van een ander infrastructuur werk.
- Autonoom betekent in de fietsnota genoemd en geen meeliftproject.
- 30 km gebied betekent uitgevoerd in het kader van de realisering van 30 km gebieden.
- WMB betekent uit de exploitatie van Windmolenbroek.
- Overig betekent niet behorend tot een van de genoemde categorieën. Hierbij gaat het om zaken als: Buurt aan zet, Opknappen Doelengebied, Actie schone stad, Exploitatie bedrijventerrein Bornsestraat, Exploitatie Turfkade, Doorstroommassen.

Jaar	BOR	FVR	Mee- liften	Auto- noom	WMB	30 km- gebied	Overig	Totaal
2000	365.000				165.200	31.700		561.900
2001		145.200	45.400				6.300	196.900
2002			105.300			122.000	239.600	466.900
2003				45.400	30.000	55.000	77.600	208.000
2004/5	35.000		321.500	58.000	676.000	125.000	59.900	1.275.400

Bijlage 2

Regionaal voorstel goederenvervoer

Het voorstel is gericht op voordeel voor de stad en voordeel voor de vervoerders / leveranciers. De vervoerders krijgen op basis van bundeling van af te leveren goederen de mogelijkheid om in de venstertijd toch af te leveren en op te halen. Dit is gunstig voor de vervoerder in verband met de ritplanning en het reduceren van de kosten. Voor de stad is het gunstig omdat het winkelend publiek in de afgesloten gebieden tijdens de venstertijden geen hinder heeft van vrachtauto's. Als gevolg van bundeling zullen er buiten de venstertijden enkele vrachtauto's in het afgesloten gebied rijden. Dit aantal wordt voor Almelo geschat op ca. 3.

Het gemeentebestuur van Almelo heeft besloten in te stemmen met dit voorstel, met dien verstande dat met doorvoering van het voorstel gewacht wordt tot dat meer bekend is over de landelijke ontwikkeling van het concept 'schoon, stil, klein en veilig'. In 2003 is in het centrum een strenge controle op het naleven van de venstertijden met succes ingevoerd.

Venster- en ontheffingstijden voor afgesloten gebieden in de centra Almelo, Hengelo en Enschede

	2002	2003-2004	2005-2007	2008
Venstertijd		Basis 7-11	Basis 7-11	Basis 7-11
Almelo	06-11	11-14 ² 05-07 en 11-12 ³	11-14 ² 05-07 en 11-12 ³	11-14 ² 24 uur *
Hengelo	17.30-12.00	Idem	Idem	Idem
Enschede °	05.00-11.00	Idem	Idem	Idem
Afsluiting				
Almelo	Borden	Borden	Palen	Palen
Hengelo	Borden	Borden	Borden	Borden
Enschede	Borden/Palen	Palen	Palen	Palen
Ontheffing				
Almelo	Beperkt	Uitgebreider	Uitgebreider	Meest uitgebreid
Hengelo	Beperkt	Uitgebreider	Uitgebreider	Meest uitgebreid
Enschede	Beperkt	Uitgebreider	Uitgebreider	Meest uitgebreid

° In alle gevallen, een lengte beperking: tot 10 meter

² Indien wordt voldaan aan het bundelingsprincipe

³ Indien wordt voldaan aan het principe van 'stil' (nog nader op te stellen overgangsregeling)

* Indien wordt voldaan aan het criterium: 'schoon, stil, klein en veilig'.

BRON:

Goederen naar Twentse steden (bevoorradingbeleid binnensteden Twente) april 2003