



Gemeentelijk Mobiliteitsplan

2016-2020

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1. Inleiding	6
1.1. Aanleiding	6
1.2. Proces van de actualisatie van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan	7
1.3. Opbouw Gemeentelijk MobiliteitsPlan	7
2. Algemene beleidsuitgangspunten	8
2.1. Inleiding	8
2.2. Evaluatie vigerend gemeentelijk mobiliteitsplan	8
2.3. Hoofddoelstelling nieuw beleid	16
3. Verkeersveiligheid	18
3.1. Doelstellingen	18
3.2. Wegcategorisering	19
3.3. Huidige situatie t.a.v. objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid	19
3.4. Speerpunten	21
4. Leefbaarheid	24
4.1. Huidige situatie	24
4.2. Doelstellingen algemeen	24
4.3. Milieu	24
4.4. Routing gevaarlijke stoffen	26
5. 5. Bereikbaarheid	26
5.1. Inleiding	28
5.2. Doelstellingen	29
5.3. Huidige situatie	29
5.4. Gemotoriseerd verkeer	30
5.5. Openbaar vervoer	31
5.6. Vervoer over water	32
6. Fietsverkeer	34
6.1. Algemeen	34
6.2. Fietsroutenetwerk	35
6.3. Kwaliteitseisen	36
6.4. Oversteekbaarheid	37
6.5. Aanpak verbeteren verkeersveiligheid fietsverkeer	37
6.6. Fietsparkeervoorzieningen	38
7. Voetgangers en verkeersdeelnemers met een functiebeperking	40
8. Parkeren	42
8.1. Inleiding	42
8.2. Parkeertoets voor bouwplannen en ontwikkelingen	42
8.3. Parkeren voor bewoners in de wijken	43
8.4. Parkeren voor bezoekers in de centra	43

8.5.	Parkeren op bedrijventerreinen	45
8.6.	Parkeren voor Toerisme en recreatie	45
8.7.	Parkeren vrachtverkeer (grote voertuigen)	45
8.8.	Bevoorradend verkeer	46
8.9.	Parkeren gehandicapten	46
8.10.	Mobiliteitsmanagement en Carpoolvoorzieningen	47
9.	Voorlichting, educatie en handhaving	48
9.1.	Inleiding	48
9.2.	Probleemsignalering	48
9.3.	Voorlichting	49
9.4.	Educatie	49
9.5.	Handhaving	50
10.	Schoolomgevingen	52
10.1.	Huidige situatie	52
10.2.	Haal- en brengverkeer en parkeren	52
11.	Elektrisch rijden en innovaties	54
11.1.	Inleiding	54
11.2.	Elektrisch rijden	54
11.3.	Innovaties	55
12.	Maatregelen	56
12.1.	Inleiding	56
12.2.	Maatregelen 2016-2020	56

Bijlagen

Kaart wegcategorisering Hof van Twente

Samenvatting

Inleiding

Het in 2007 vastgesteld Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) was toe aan een actualisatie. Daartoe zijn het GMP en de in dat kader uitgevoerde maatregelen geëvalueerd. De conclusies en aanbevelingen vormen input voor de actualisatie. Naast de uitkomsten van de evaluatie en het herijken van de accenten van het beleid, is bij de actualisatie ook gekeken naar actuele thema's die een plaats zouden moeten krijgen in het GMP.

Algemene beleidsuitgangspunten

De evaluatie van het GMP 2007 heeft geleid tot een kleine aanvulling van de hoofddoelstelling voor het verkeersbeleid en luidt nu als volgt: "Het optimaliseren van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid in Hof van Twente, waarbij - naast infrastructurele maatregelen - educatie en voorlichting ook belangrijke instrumenten zijn."

Verkeersveiligheid

In Hof van Twente is – gelukkig – sprake van lage aantallen ernstige ongevallen en slachtoffers. Deze aantallen zijn sinds 2002 ook nog verder verminderd. In de periode tussen 2009 en 2014 was de registratie van ongevallen onvoldoende van kwaliteit. Sinds 2014 wordt er aan gewerkt om dit weer zo veel mogelijk op peil te brengen. Beide aspecten leiden er toe om geen absolute getallen op te nemen in de doelstelling voor 2020: "Een zo groot mogelijke afname van het aantal (slachtoffers van) verkeersongevallen".

De gemeente kan soms in een soort spagaat komen. Bijvoorbeeld als inwoners aangeven dat een verkeerssituatie onveilig is (beleving), terwijl de weg wel correct is ingericht en er niet buitensporig te hard wordt gereden en/of er zich geen ongevallen voordoen. Objectief gezien is er dan geen reden om maatregelen te nemen en dat is soms moeilijk uit te leggen.

Leefbaarheid

Ten aanzien van de leefbaarheid stelt onze gemeente zich als doel de natuurgebieden en landgoederen, zo veel mogelijk autoluw te maken ten behoeve van natuur en recreatie. Met nadruk wordt gesteld dat dit alleen mogelijk is in goed overleg met de omwonenden/belanghebbenden. Deze doelstellingen zijn grotendeels gehaald. Over een aantal wegen in Twickel is nog overleg gaande met Stichting Twickel en aanwonenden.

Bereikbaarheid

Hof van Twente is goed ontsloten via de weg, het spoor en het water. De A1 zal in de komende jaren in fasen worden verbreed: in de periode tot 2020 de wegvakken Twello-Deventer en Deventer Oost en Rijssen en in een later stadium (tussen 2024 en 2028) is de planning dat ook het wegvak tussen Rijssen en het knooppunt met de A35 wordt verbreed. Bovendien zal de N18 de komende jaren worden opgewaardeerd; tussen Groenlo en Enschede wordt de weg om Eibergen, Haaksbergen en Usselo gelegd en wordt de maximum snelheid verhoogd tot 100 km/u.

Verder zal in de komende jaren de lastbeperking worden opgeheven op de Markelosebrug, Dorrebrug en Warmtinkbrug; voor de St. Annabrug is dit in 2014 gebeurd. Hierdoor wordt de barrièrewerking van het Twentekanaal voor zwaar vracht- en landbouwverkeer fors verminderd en neemt de bereikbaarheid van de aanliggende bedrijventerreinen en landbouwgronden toe.

Fietsverkeer

De gemeente Hof van Twente zet in op het verminderen van het aantal fietsongevallen en het stimuleren van het fietsverkeer. Daarbij wordt zo mogelijk een verbinding gezocht met de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid van de Rijksoverheid en met thema's en projecten uit het Fietsprogramma Twente 2016-2020 van de Provincie Overijssel. Het gaat dan zowel om utilitair als recreatief/toeristisch fietsverkeer, ook in relatie met ons beleid om toerisme en recreatie verder te ontwikkelen.

Parkeren

Primair doel bij het parkeerbeleid is het ordenen van het parkeren met oog voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Een tweede doel is het in stand houden of realiseren van voldoende parkeergelegenheid. Het parkeerbeleid is dus vraagvolgend. Een belangrijk onderdeel van parkeerbeleid is de parkeertoets bij bouwplannen en nieuwe ontwikkelingen, met als doel dat de parkeerdruk op de openbare parkeerplaatsen niet toeneemt.

Voorlichting, educatie en handhaving

De inrichting van de wegen in Hof van Twente is grotendeels op orde en ingericht conform het geldende snelheidsregime. Des te belangrijker zal de gedragsbeïnvloeding worden: als de inrichting van de weg op orde is, resten alleen nog voorlichting, educatie en handhaving als middelen om de verkeersonveiligheid te verminderen.

Schoolomgevingen

De meeste schoolomgevingen zijn naar aanleiding van het GMP 2007 aangepakt. Qua infrastructuur hoeft er nog weinig te worden gedaan aan de schoolomgevingen. Het is nu zaak om te gaan finetunen qua fysieke omgeving. De onveiligheid die er na aanpassing van de schoolomgeving is, dient voornamelijk verminderd te worden door middel van educatie, voorlichting en handhaving.

Elektrisch rijden en innovaties

Elektrisch vervoer draagt bij aan de gemeentelijke doelstellingen voor energie en luchtkwaliteit. De gemeente Hof van Twente wil de plaatsing van openbare oplaadpalen wel mogelijk maken, maar niet zelf financieren. Marktpartijen die voldoen aan de door de gemeente vastgestelde beleidsregels kunnen een vergunning op de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en een verkeersbesluit aanvragen om oplaadpalen te plaatsen en exploiteren. Op de parkeerplaatsen met oplaadinfrastructuur mogen alleen elektrische voertuigen parkeren en alleen tijdens het opladen. Door het aanbrengen van een oplaadinfrastructuur mag in principe het aantal reguliere parkeerplaatsen in de openbare ruimte niet afnemen.

Hof van Twente wil betrokken partijen (o.a. Provincie Overijssel) bekijken of het mogelijk is te komen tot een of meerdere concrete innovatieve (pilot)projecten.

1. Inleiding

1.1. AANLEIDING

De Raad van gemeente Hof van Twente heeft in 2007 een Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) vastgesteld. Hierin staat het gemeentelijk beleid ten aanzien van verkeer, vervoer en mobiliteit verwoord. De structurele middelen voor het uitvoeren van maatregelen via jaarlijkse Uitvoeringsprogramma's (UVP's) waren tot en met 2012 in de begroting opgenomen. Na verloop van tijd is het verstandig om het gevoerde beleid te evalueren en daar waar nodig het beleid aan te passen. Daarom is het GMP geactualiseerd en worden structurele middelen gevraagd voor de uitvoering van de maatregelen om de beleidsdoelstellingen te realiseren.

Beleidskader hogere overheden

De Tweede Kamer heeft in maart 2012 de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is een structuurvisie van de rijksoverheid die ingaat op het toekomstige beleid en de ambities omtrent ruimtelijke vraagstukken in Nederland. Te denken valt aan wegen, spoor, scheepvaart, woningbouw, ecologische hoofdstructuur en andere ruimtelijke zaken. De SVIR heeft een horizon tot het jaar 2040 en vervangt onder andere de Nota Mobiliteit uit 2004.

Ten aanzien van bereikbaarheid voorziet de SVIR een verdere groei van de mobiliteit. De mobiliteitsbehoefte groeit het sterkst in de gebieden waar zich nu al de grootste mobiliteitsknelpunten voordoen. Het mobiliteitssysteem moet robuust en samenhangend worden, meer keuzemogelijkheden bieden en voldoende capaciteit hebben om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange termijn (2040) op te vangen.

Op het gebied van leefbaarheid en veiligheid is de ambitie dat Nederland in 2040 zijn inwoners een veilige en gezonde leefomgeving biedt, met een goede milieukwaliteit, zowel in stedelijk als landelijk gebied.

Deze ambities zet het Rijk neer voor 2040. Het is niet enkel aan het Rijk om deze ambities waar te maken, dit vraagt samenwerking met decentrale overheden, marktpartijen en kennisinstellingen. Op basis van de ambities komt het Rijk tot drie rijksdoelen:

- vergroten van de concurrentiekracht van Nederland;
- verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid;
- waarborgen kwaliteit leefomgeving.

Die doelen stelt het Rijk tot 2028 maar bouwt flexibiliteit in richting 2040 aangezien er ontwikkelingen en opgaven kunnen zijn die vragen om bijstelling van zowel de ambities als doelen.

Rijksbeleid heeft haar uitwerking op het gemeentelijk beleid. In het GMP zijn de beleidsuitgangspunten van het Rijk doorvertaald naar doelen voor onze gemeente.

Daarbij is ook de inbreng van burgers en belangengroepen meegenomen.

Tot 1 januari 2015 had de Regio Twente nog de status van WGR+ en daarmee ook bevoegdheden ten aanzien van Verkeer en Vervoer. In 2012 is het Regionaal Mobiliteitsplan door de Regio Twente vastgesteld. Sinds 1 januari 2015 zijn de bevoegdheden ten aanzien van Verkeer en Vervoer over gegaan naar de Provincie Overijssel.

1.2. PROCES VAN DE ACTUALISATIE VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

In december 2007 heeft de gemeenteraad het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) vastgesteld. Het is verstandig om na verloop van tijd het gevoerde beleid te evalueren en daar waar nodig het beleid aan te passen. Ook kunnen nieuwe ontwikkelingen aanleiding geven tot bijstelling van het beleid.

Bij de evaluatie en actualisatie is op een viertal momenten gebruik gemaakt van een klankbordgroep, bestaande uit Veilig Verkeer Nederland, de ANWB en de politie.

Als eerste stap is het huidige GMP geëvalueerd. Daarbij zijn uitgevoerde maatregelen bekeken of ze hebben bijgedragen aan het bereiken van de doelstellingen van het GMP. De conclusies en aanbevelingen vormen input voor de actualisatie.

Naast de uitkomsten van de evaluatie en het herijken van de accenten van het beleid, is bij de actualisatie ook gekeken naar actuele thema's die een plaats zouden moeten krijgen in het GMP.

1.3. OPBOUW GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

De aandachtspunten op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en educatie worden in kaart gebracht en daarnaast worden beleidsdoelen geformuleerd. Vervolgens zijn maatregelen geformuleerd om de doelen te realiseren. Bij de opstelling hiervan is ook de informatie uit het Hofpanelonderzoek (december 2013) betrokken.

2. Algemene beleidsuitgangspunten

2.1. INLEIDING

De insteek van het landelijke, provinciale en regionale verkeers- en vervoersbeleid is om de economische locaties goed bereikbaar te houden om zodoende economische groei te stimuleren. Daarbij dienen de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeterd te worden. Dit zijn algemeen geldende uitgangspunten, waarbij de accenten per soort gebied kunnen verschillen. Zo zal een bedrijventerrein met name een goede bereikbaarheid moeten hebben, terwijl in woonwijken de leefbaarheid en verkeersveiligheid meer op de voorgrond staan.

2.2. EVALUATIE VIGEREND GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

De evaluatie van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) is de eerste stap in de actualisatie van het GMP. Het GMP is in december 2007 door de gemeenteraad vastgesteld en bevat het gemeentelijk beleid t.a.v. verkeer, vervoer en mobiliteit, met daarbij gestelde doelen en maatregelen om deze doelen te realiseren. De maatregelen zijn opgenomen in het Maatregelenplan, dat hoort bij het GMP.

In het Maatregelenplan zijn in totaal 47 maatregelen opgenomen. Hiervan zijn 37 maatregelen uitgevoerd (bijna 80%). Het totale investeringsbedrag bedraagt ruim € 6 miljoen voor alle uitgevoerde maatregelen, waarvan de Regio Twente een subsidiebijdrage heeft gegeven van ongeveer € 1,5 miljoen. Daarnaast zijn er nog een aantal maatregelen uitgevoerd die niet zijn opgenomen in het Maatregelenplan, maar waarvan de actualiteit aanleiding heeft gegeven om deze te nemen.

Er is een uitgebreide rapportage opgesteld over de evaluatie van het GMP met de titel "Evaluatie Gemeentelijk Mobiliteitsplan 2007-2014" en is te vinden op de gemeentelijke website. Conclusies en aanbevelingen van de evaluatie zijn meegenomen bij het actualiseren van het GMP.

In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies van de evaluatie gemeld. Dit wordt gedaan op de onderdelen uitgevoerde maatregelen, het Hofpanelonderzoek, meldingen en ongevallen.

Maatregelen

Het grootste deel van de uitgevoerde maatregelen betreft het inrichten van 30km-zones en 60km-zones. Voorbeelden van andere belangrijke maatregelen zijn het plaatsen van een VRI op de kruising Goorsegeweg-Pr. Beatrixstraat in Markelo, het realiseren van een rotonde op de kruising Europalaan-Bernhardstraat; beiden waren in het GMP 2007 genoemd als verkeersongevallenconcentratiepunten. De vrachtknip in de Molenstraat, die in 2009 was ingesteld, is in 2015 weer opgeheven bij het instellen van eenrichtingsverkeer in de Molenstraat, omdat daardoor de hoeveelheid vrachtverkeer in Molenstraat fors vermindert en elders niet of nauwelijks toeneemt. Dat (b)lijkt inderdaad het geval te zijn en in dat geval zal een fysieke vrachtknip ook niet verder worden overwogen.

Het evalueren van de uitgevoerde maatregelen is zowel objectief (meetbaar) als subjectief (beleving) gebeurd.

Evaluatie uitgevoerde maatregelen op basis van objectieve aspecten

Objectieve (on)veiligheid kan worden gemeten in toe- of afname van ongevallen en van snelheid. Door de slechte ongevallenregistratie vanaf 2009, is het moeilijk om aan de hand van het ongevallenverloop conclusies te trekken. Dit is met enige zekerheid alleen mogelijk voor wat betreft de ernstige ongevallen (dodelijke verkeersongevallen en de ongevallen met ziekenhuisgewonden).

In het GMP van 2007 was er sprake van 3 verkeersongevallenconcentratiepunten (meer dan 11 ongevallen in drie jaar tijd; 2002 t/m 2004): de Goorsegweg-Pr. Beatrixstraat in Markelo, de Bernhardstraat-De Berken in Delden en de Bellinkweg-Langestraat in Delden

Alle punten zijn de afgelopen periode aangepakt:

- In 2008 zijn verkeerslichten geplaatst op de Goorsegweg-Pr. Beatrixstraat
- In 2014 is een rotonde aangebracht op de Bernhardstraat-De Berken
- Provincie Overijssel heeft als wegbeheerder de verkeerslichten anders afgesteld.

De laatste jaren hebben zich geen ernstige ongevallen meer voorgedaan op de Goorsegweg-Pr. Beatrixstraat en de Bellinkweg-Langestraat en de verwachting is dat dit ook het geval gaat zijn op de kruising Bernhardstraat-De Berken.

Een andere objectieve 'graadmeter' is het snelheidseffect van een maatregel. Veruit de meeste van de uitgevoerde maatregelen hebben betrekking op het inrichten van 30- en 60km-zones. Op een aantal locaties zijn snelheidsmetingen uitgevoerd voordat de weg ingericht werd als 30- of 60km-zone en daarna, zodat een effect kon worden gemeten. Daaruit blijkt dat er in alle gevallen sprake is van een (duidelijke) afname van de snelheid; variërend van 2% tot 25%.

Evaluatie uitgevoerde maatregelen op basis van subjectieve aspecten: beleving

Naast objectieve verkeersveiligheid (datgene wat feitelijk zo is en gemeten kan worden) is er ook subjectieve verkeersveiligheid. Dit heeft met beleving en gevoel te maken; hoe veilig men zich voelt in het verkeer.

De evaluatie van de subjectieve aspecten vindt plaats door te kijken naar de uitkomsten van het Hofpanel-onderzoek en de meldingen die de afgelopen jaren zijn binnengekomen bij de gemeente, maar ook bij andere instanties als bijvoorbeeld VVN, de politie en de media.

Om een goede indruk te krijgen hoe het is gesteld met de subjectieve verkeersveiligheid – mede in relatie tot het Gemeentelijk Mobiliteitsplan – heeft er in december 2013 een Hofpanel-onderzoek plaatsgevonden. Hieronder wordt het resultaat daarvan weergegeven. Een andere indicator is het aantal en het soort meldingen dat de gemeente krijgt over verkeersonveilige situaties. Dit betreft (bijna) altijd een verkeerssituatie die door de melder als onveilig wordt ervaren. Op bladzijde 12 wordt hier nader op ingegaan.

Hofpanelonderzoek

De gemeente Hof van Twente wil bewoners actief betrekken bij het opstellen en uitvoeren van plannen. Een van de manieren waarop dit gebeurt, is door raadpleging van het Hofpanel. Dit digitale burgerpanel telt meer dan 2200 panelleden. In december 2013 heeft een Hofpanel-onderzoek plaatsgevonden waarin vragen werden gesteld over de beleving van verkeersveiligheid, verkeersdruk en parkeerproblemen. Daarnaast zijn ook vragen gesteld om meer inzicht te verkrijgen over hoe vaak men welk vervoermiddel gebruikt en voor welk

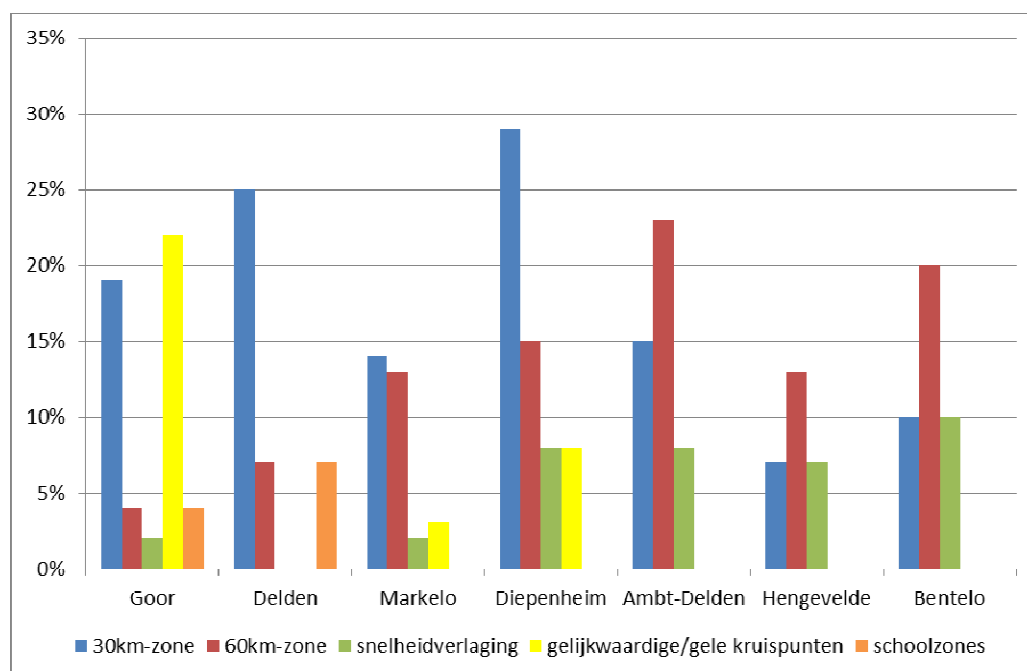
reisdoel. In deze paragraaf worden de resultaten weergegeven (bron: i&o research) over verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheid en maatregelen

Een kwart van de panelleden is van mening is dat de verkeersveiligheid in Hof van Twente de afgelopen jaren is verbeterd. Bijna eenderde (31%) ziet geen verschil. Bijna de helft (45%) denkt dat de verkeersveiligheid in de gemeente juist is verslechterd. Dit percentage is in Goor het hoogst: maar liefst tweederde (67%) van de panelleden zag de verkeersveiligheid in Goor verminderen. De reden hiervoor is waarschijnlijk dat in de maanden voorafgaand aan het onderzoek een aantal kruisingen in Goor zijn gewijzigd in gelijkwaardige kruisingen. Dat vraagt enige gewenning en ten tijde van het onderzoek was dat nog onvoldoende het geval. In de andere kernen ligt dit percentage lager. In Delden is bijvoorbeeld een kwart van de respondenten (26%) van mening dat de verkeersveiligheid minder is geworden. In Bentelo en Hengevelde zijn veel inwoners te vinden die aangeven dat de verkeersveiligheid is verbeterd: respectievelijk 50% en 43% van de respondenten uit deze kernen.

Vervolgens is de panelleden gevraagd welke maatregelen volgens hen hebben geleid tot een verbetering van de verkeersveiligheid. De groep die een maatregel kon noemen, is ook veel vaker van mening dat de verkeersveiligheid in de gemeente Hof van Twente is verbeterd (46%), in vergelijking met panelleden die geen maatregel noemden (6%). In het algemeen wordt het beperken van de maximumsnelheid door 30km-zones in de bebouwde kom (met name bij scholen), en 60km-zones in het buitengebied het vaakst genoemd. Andere vaak genoemde maatregelen zijn in het algemeen de aanleg van rotondes en verkeersdrempels en het plaatsen van verkeerslichten, met name door panelleden uit Markelo genoemd.

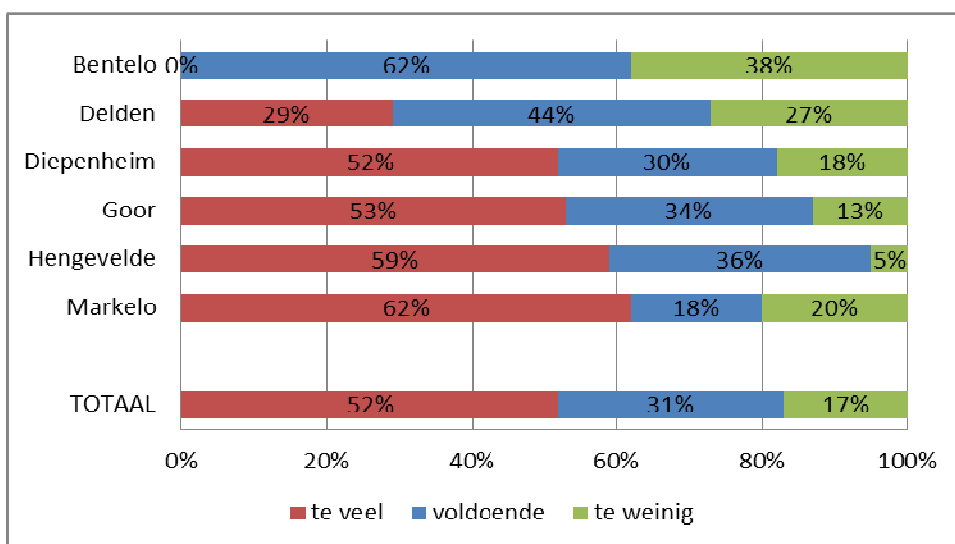
Over meerdere straten in Goor wordt aangegeven dat de verkeersveiligheid de laatste tijd is verbeterd. Dit geldt onder meer voor de Scherpenzeelseweg en de kruising Molenstraat-Grotestraat. Ook het gelijkwaardig maken van kruisingen wordt door meerdere panelleden als een verbetering gezien: door 16% van de panelleden uit Goor wordt dit genoemd en gecombineerd met 'gele kruispuntvlakken' is dat 22%.



Figuur 2.1: door Hofpanelleden genoemde maatregelen die de verkeersveiligheid hebben verbeterd.

Snelheidsremmende maatregelen in kernen

De laatste jaren zijn in de kernen van de gemeente Hof van Twente veel snelheidsremmende maatregelen toegepast, zoals het instellen van 30km-zones, en het plaatsen van drempels. De panelleden is gevraagd wat ze hiervan vinden. De helft van de panelleden uit Diepenheim (52%) vindt dat er teveel maatregelen in de bebouwde kom zijn doorgevoerd, eenderde (31%) vindt het aantal maatregelen precies goed en volgens 17% zijn dit er te weinig. Inwoners van Markelo en Hengevelde vinden het vaakst dat er teveel maatregelen zijn genomen om de snelheid te beperken (respectievelijk 62% en 59%, figuur 2.2). In Delden en Bentelo vinden inwoners het vaakst dat er meer maatregelen hadden kunnen worden getroffen.



Figuur 2.2: mening van Hofpanelleden over het aantal snelheidsremmende maatregelen in de bebouwde kom van hun kern.

De panelleden is ook gevraagd om plekken te noemen waar volgens hen snelheidsbeperkende maatregelen zouden moeten worden getroffen. Bijna tweevijfde (38%) geeft aan plekken te weten. Panelleden die aangaven dat er teveel snelheidsremmende maatregelen in de bebouwde kom zijn genomen (zie figuur 2) kan bijna een vijfde (19%) wel locaties noemen waar volgens hen nog een maatregel genomen kan worden. Ondanks het feit dat men het aantal snelheidsmaatregelen voldoende vindt, kan er volgens 39% van hen nog wel wat bij. Tot slot de groep panelleden die vindt dat er te weinig snelheidsbeperkende maatregelen in de bebouwde kom zijn genomen: 94% van hen kan plekken noemen waar dit volgens hen wel zou moeten gebeuren.

Snelheidsremmende maatregelen in het buitengebied

Het buitengebied van de gemeente Hof van Twente is de afgelopen jaren ingericht als 60km-zone. Ook zijn er snelheidsremmende maatregelen genomen. Meer dan de helft (57%) van de panelleden vindt dat dit er teveel zijn, volgens tweevijfde (39%) zijn er voldoende maatregelen getroffen. Voor een klein deel (4%) had het meer mogen zijn. Vooral panelleden uit Diepenheim en Markelo zeggen dat er teveel snelheidsbeperkende maatregelen in het buitengebied zijn doorgevoerd.

Verkeersveiligheid met/in de auto

De panelleden die wel eens autorijden in de gemeente Hof van Twente (98%) hebben de verkeersveiligheid in de auto binnen de gemeente beoordeeld op drie punten: algemeen, binnen de bebouwde kom en in het buitengebied. De veiligheid in het algemeen wordt beoordeeld met een 7,1. In het buitengebied voelen automobilisten zich veiliger (7,3) dan binnen de bebouwde kom (6,6).

Verkeersveiligheid op de fiets

Aan panelleden die wel eens fietsen in de gemeente Hof van Twente (95%) zijn enkele vragen gesteld over de verkeersveiligheid op de fiets. De algemene waardering hiervoor komt uit op een 6,7. Dit is lager dan de algemene veiligheid voor automobilisten, die op een 7,1 lag. Ook bij de fietsveiligheid geldt dat men zich in de bebouwde kom minder veilig voelt (6,2 gemeentebreed) dan in het buitengebied (6,9).

Verkeersveiligheid in de buurt

Ter afsluiting van het onderdeel verkeersveiligheid zijn de panelleden enkele stellingen voorgelegd. Men is het het vaakst eens met de stelling dat er te hard wordt gereden in de buurt (46%).

Meldingen

Naast Hofpanel-onderzoeken hebben inwoners ook de mogelijkheid om meldingen te doen over verkeersonveilige situaties, parkeeroverlast, te hard rijden e.d.

De meeste meldingen worden rechtstreeks bij de gemeente gedaan; maar de gemeente ontvangt ook meldingen die bij andere instanties binnenkomen, zoals Veilig Verkeer Nederland (VVN) en websites als bijvoorbeeld Goorsnieuws.

De meeste meldingen hebben betrekking op te hard rijden, verkeersonveilige situaties en parkeeroverlast.

Evaluatie t.a.v. ongevallen

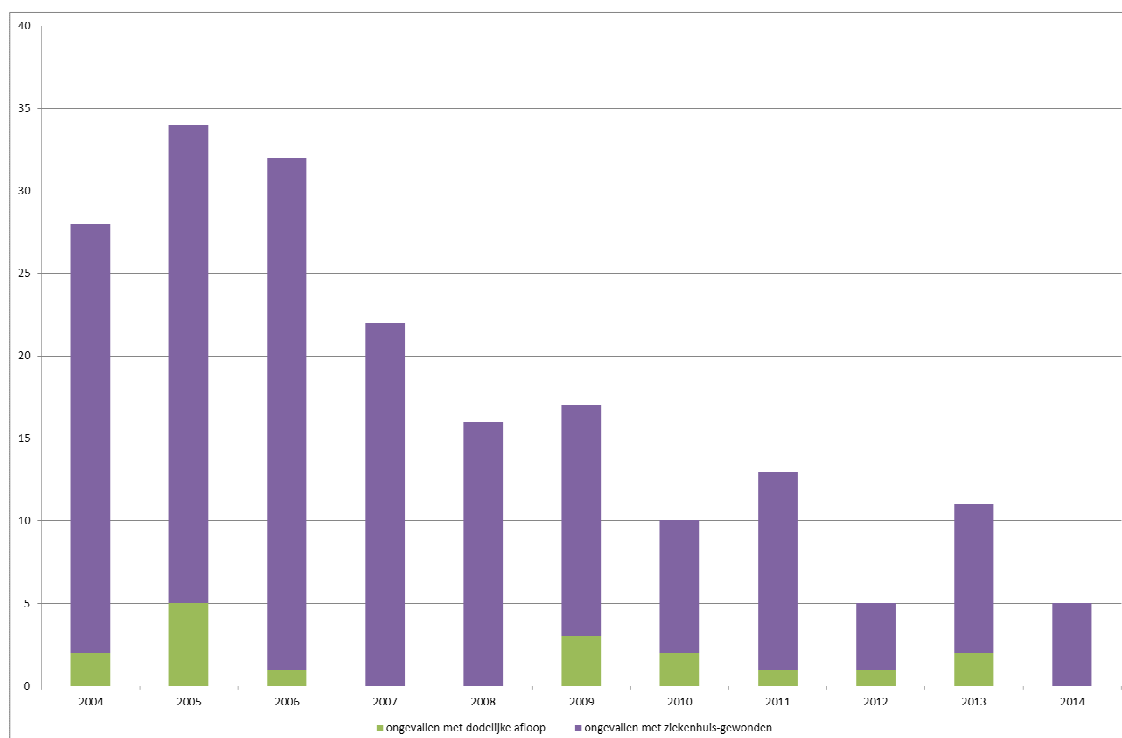
In het verleden waren er min of meer betrouwbare gegevens beschikbaar, die waren gebaseerd op een uitvoerige vastlegging van ongevalsgegevens door de politie.

In 2009 is er een keuze gemaakt waardoor de politie niet meer naar elke melding van een verkeersongeval ging. Hierdoor werden ongevallen met uitsluitend materiële schade nauwelijks nog geregistreerd. Van verkeersongevallen waar politie nog wel ter plaatse kwam, werd minimaal een zogenaamde 'kenmerken plus melding' opgesteld en in een database vastgelegd.

Voor een terugblik over de jaren 2009-2014 moeten we het helaas doen met een "uitgeklede" registratie. Om toch enig inzicht te hebben in het ongevallenbeeld is wat verder teruggekeken in de registratie. Hieronder staat een overzicht van de jaren 2001-2014. Er is duidelijk te zien, dat er vanaf 2009 een forse daling is van de geregistreerde verkeersongevallen. Vooral de UMS ongevallen (uitsluitend materiële schade) zijn fors minder geregistreerd.

	totaal aantal ongevallen	ongevallen met doden en gewonden	ongevallen met dodelijke afloop	ongevallen met ziekenhuis- gewonden	ongevallen met overige gewonden	ongevallen met uitsluitend materiele schade (ums)
2001	423	56	3	20	33	367
2002	453	72	4	28	40	381
2003	382	60	4	32	24	322
2004	372	60	2	26	32	312
2005	373	66	5	29	32	307
2006	319	54	1	31	22	265
2007	349	50	0	22	28	299
2008	315	46	0	16	30	269
2009	178	33	3	14	16	145
2010	41	20	2	8	10	21
2011	32	21	1	12	8	11
2012	22	17	1	4	12	5
2013	89	30	2	9	19	59
2014	154	29	0	5	24	125

Tabel 2.1 geregistreerde verkeersongevallen per jaar in gemeente Hof van Twente



Figuur 2.3 geregistreerde ernstige verkeersongevallen 2004 t/m 2014
(ongevallen met ziekenhuisgewonden en met dodelijke afloop)

Zoals in tabel 2.1 en figuur 2.3 is te lezen, is het aantal verkeersdoden in de jaren 2009-2014 teruggelopen ten opzicht van de meeste jaren er voor. Deze ongevallen zijn in Twente wel voor 100% geregistreerd.

Het aantal ziekenhuisgewonden is volgens de registratie afgenomen, maar hier kunnen vraagtekens bij worden geplaatst. Deze aantallen mogen ervaringsgewijs zeker met 25 tot 30% worden opgehoogd. Deze ophogingfactor wordt landelijk gehanteerd. Maar zelfs indien die ophoging wordt toegepast, kunnen we vaststellen dat er minder zware letselongevallen zijn gebeurd in de laatste vijf jaar. Diverse uitgevoerde maatregelen hebben hun nut dus bewezen. Hierbij wordt met name de categorisering van wegen bedoeld, waardoor verschillende wegen zijn afgewaardeerd en de maximumsnelheid is verlaagd (het instellen van 30- en 60km-zones).

Conclusies

Uit de uitgebreide evaluatie blijkt dat bijna alle doelstellingen uit het GMP zijn gerealiseerd. Bij het evalueren van de uitgevoerde maatregelen kunnen in het algemeen twee conclusies worden getrokken:

- objectief gezien is het effect van de uitgevoerde maatregelen dat de verkeersveiligheid is verbeterd: lagere snelheden en minder ongevallen. Ondanks de slechte registratiegraad is wel de conclusie te trekken dat er een afname is van dodelijke ongevallen en ziekenhuisgewonden en lijkt het aannemelijk dat er ook een afname is in de ums-ongevallen.
- ondanks de objectief behaalde resultaten van uitgevoerde maatregelen (met name het instellen van 30- en 60km-zones), leidt het vaak tot - in eerste instantie - meer meldingen dat er nog te hard wordt gereden. Reden hiervoor is dat de snelheid weliswaar is afgenomen t.o.v. daarvoor, maar dat niet iedereen zich houdt aan de nieuwe maximum snelheid van 30km/u of 60km/u. Als voorbeeld: voorheen hield 90% zich aan de maximum snelheid van 50km/u en na de inrichting tot 30km-zone houdt 80% zich aan de nieuwe maximum snelheid van 30km/u en rijdt 99% niet harder dan 50km/u. Hoewel in de nieuwe situatie meer mensen te hard rijden, is objectief de snelheid wel afgenomen en daarmee is ook het ongevallenrisico afgenomen.

Beide conclusies zorgen er soms voor dat de gemeente – zowel ambtelijk als ook de verantwoordelijk wethouder – in een soort spagaat komt. Inwoners geven aan dat een verkeerssituatie onveilig is (beleving), terwijl de weg wel correct is ingericht en er niet buitensporig te hard wordt gereden en/of er zich geen ongevallen voordoen. Objectief gezien is er dan geen reden om maatregelen te nemen en dat is soms moeilijk uit te leggen.

Kijken we naar de ongevallengegevens van de afgelopen 10 jaar, dan zien we dat het aantal ongevallen geleidelijk afneemt (zie tabel 2.1). De genoemde aantallen hebben betrekking op gemeentelijke wegen. De ongevallen op provinciale wegen die binnen onze gemeente liggen, zijn hier buiten beschouwing gelaten. Voor de fluctuaties is geen verklaring gevonden. Over de gehele periode 2004 t/m 2014 is een licht dalende trend zichtbaar. Daar waar in 2014 landelijk een stijging van 10% van het aantal zwaargewonden heeft plaatsgevonden t.o.v. 2013, is in Hof van Twente het aantal ongevallen met ziekenhuisgewonden juist afgenomen en wel met 45%.

Overige conclusies:

- t.a.v. leefbaarheid: een groot deel van deze doelstellingen is gehaald; met name de wegen binnen Westerflier, Nijenhuis, Weldam, De Borkeld en op de Herikerberg zijn grotendeels autoluw gemaakt. Veel wegen zijn verboden voor gemotoriseerd verkeer dat er geen bestemming heeft. Over een aantal wegen in Twickel is nog overleg gaande met Stichting Twickel en aanwonenden.
- t.a.v. bereikbaarheid: de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen en centra is onveranderd gewaarborgd. De afgelopen jaren heeft intensief overleg plaatsgevonden met Rijkswaterstaat, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Regio Twente en de Provincie Overijssel over de beperking op het gebruik van de brug over het Twentekanaal bij Markelo (Markelosebrug). Het resultaat is dat deze beperking wordt opgeheven, omdat met het Rijk is afgesproken dat de brug op korte termijn zal worden versterkt. Datzelfde geldt ook voor de Dorrebrug en de Warmtinkbrug; terwijl de beperking op de St. Annabrug al in 2014 is opgeheven.
- t.a.v. verkeersgedrag: dit is een steeds moeilijker te beïnvloeden aspect, wat een steeds grotere invloed heeft op de verkeers(on)veiligheid. Het onderstreept de noodzaak om zoveel mogelijk te blijven inzetten op verkeerseducatieprojecten, voorlichting en handhaving.

Aanbevelingen door de klankbordgroep

Onderstaand de belangrijkste aanbevelingen die door de klankbordgroep zijn gedaan naar aanleiding van de genoemde evaluatiepunten t.b.v. de actualisatie van het GMP:

- bij het onderdeel 'parkeren bij scholen' aangeven dat kinderen het beste te voet of met de fiets naar school kunnen gaan i.p.v. met de auto worden gebracht. Hiervoor een verkeersveiligheidsprotocol opstellen;
- meer aandacht voor verkeerseducatie, voorlichting en handhaving;
- meer uitdragen wat er allemaal is/wordt gedaan m.b.t. verkeerseducatie;
- meer voorlichting m.b.t. verkeer in het Hofweekblad en op gemeentelijke website, door bijvoorbeeld items te behandelen waarover uitleg wordt gegeven;
- in de periode 2009-2013 is de ongevallenregistratie niet volledig genoeg gebeurd, zodat hier weinig conclusies uit kunnen worden getrokken. Vanaf 2014 is de registratie van ongevallen verbeterd;
- corrigeren van komgrenzen die nu op onjuiste locaties liggen;
- bussen halteren binnen de bebouwde kom in principe op de rijbaan, met aandacht voor eventueel aanwezige fiets(suggestie)stroken. Buiten de bebouwde kom bij voorkeur niet halteren op de rijbaan;
- in 30km-gebied in principe geen zebrapaden; bij wijze van uitzondering kan een zebrapad worden overwogen bij scholen en op plekken waar vaak grote groepen mensen oversteken;
- nieuwe ontwikkelingen meenemen, zoals elektrische fietsen en elektrische auto's.

2.3. HOOFDDOELSTELLING NIEUW BELEID

De hoofddoelstelling voor het verkeersbeleid in de komende jaren luidt als volgt:

“Het optimaliseren van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid in Hof van Twente, waarbij - naast infrastructurele maatregelen - educatie en voorlichting ook belangrijke instrumenten zijn.”

Met nadruk is de term optimaliseren gebruikt. Over het algemeen is de situatie in Hof van Twente op de aspecten leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid redelijk tot goed, maar er is natuurlijk altijd ruimte voor verbetering. Soms staan bereikbaarheid en veiligheid/leefbaarheid ook loodrecht tegenover elkaar. Dan moeten er keuzes worden gemaakt. Daarnaast hebben we beperkte middelen. Optimaliseren moet dus ook gezien worden in het licht van zoveel mogelijk verbetering met de beschikbare middelen. In de volgende hoofdstukken wordt de hoofddoelstelling geconcretiseerd.

3. Verkeersveiligheid

3.1. DOELSTELLINGEN

Taakstelling GMP 2007

Hof van Twente had voor 2010 de taakstelling van 15% minder verkeersdoden ten opzichte van 2002 (in lijn met de Nota Mobiliteit). Deze doelstelling lijkt gehaald. Sinds 2009 is de registratie van de politie en Rijkswaterstaat echter onvoldoende gebleken. De geregistreerde aantallen blijken fors lager te liggen dan de werkelijke aantallen verkeersongevallen. Hierdoor zijn de resultaten onbetrouwbaar en niet meer geschikt voor monitoring.

Wat betreft het aantal ziekenhuisgewonden was de doelstelling voor 2010 een afname van 7,5% ten opzichte van 2002. Het driejaarlijks gemiddelde van 2002 is 525, wat resulteert in een doelstelling van maximaal 485 ziekenhuisgewonden. Ook hierbij geldt dat de registratiegraad sinds 2009 is verslechterd.

SVIR: nieuw landelijk beleid

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is de landelijke doelstelling van maximaal 500 doden en 10.600 ernstig gewonden in 2020 opgenomen. Daarbij geldt de randvoorwaarde dat de ongevalsregistratie weer van voldoende kwaliteit moet zijn. Deze afspraken zijn verder uitgewerkt in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020. De doelstelling betekent een vermindering van 53% verkeersdoden en 45% ernstig gewonden ten opzichte van 2002. Deze doelstelling is ambitieus. Zeker voor Hof van Twente, waar de verkeersveiligheid al relatief hoog is en het dus al om relatief kleine getallen gaat.

Beleidsimpuls Verkeersveiligheid

Uit de landelijke Verkeersveiligheidsverkenning 2020 blijkt dat met ongewijzigde uitvoering van het Strategisch Plan de doelstellingen waarschijnlijk niet gehaald gaan worden. Het Bestuurlijk Koepeloverleg heeft op basis van deze conclusies besloten dat het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 van kracht blijft, maar dat een gerichte impuls nodig is waar het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers nog niet goed (genoeg) gaat. Dit is verwoord in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid (juni 2012, ministerie I&M). Uit deze landelijke analyse is gebleken dat het daarbij gaat om de volgende prioritaire doelgroepen: jonge beginnende bestuurders, ouderen en fietsers. Wanneer de landelijke doelstellingen worden doorgetrokken naar de situatie in Hof van Twente, betekent dit voor de periode tot en met 2020 een afname van het aantal verkeersdoden naar 2 en het aantal ernstig gewonden naar 15. Ook mogen er in 2020 geen verkeersongevallenconcentraties (VOC's) en 'Black Spots' meer voorkomen op het wegennet van Hof van Twente. Dit is nu al het geval. In de afgelopen jaren zijn er geen locaties meer waar zich in 3 jaar tijd meer dan zes ongevallen met letselschade hebben voorgedaan. Dit resultaat kan vertekend zijn door de slechte ongevallenregistratie.

Nieuwe taakstelling GMP 2015

In Hof van Twente is – gelukkig – sprake van lage aantallen ernstige ongevallen en slachtoffers. Deze aantallen zijn sinds 2002 ook nog verder verminderd. Sinds 2009 is registratie van ongevallen onvoldoende van kwaliteit. Sinds 2014 wordt eraan gewerkt om dit weer zo veel mogelijk op peil te brengen. Beide aspecten leiden er toe om geen absolute getallen op te nemen in de doelstelling voor 2020.

De doelstelling t.a.v. verkeersveiligheid voor Hof van Twente in 2020 luidt: “Een zo groot mogelijke afname van het aantal (slachtoffers van) verkeersongevallen”.

3.2. WEGCATEGORISERING

In het GMP 2007 is de wegcategorisering vastgelegd en inmiddels is de infrastructuur – op een enkele weg na – conform ingericht.

Dat betekent dat (bijna) alle wegen binnen en buiten de bebouwde kom erftoegangswegen zijn met een snelheidsregime van respectievelijk 30 en 60 km/u.

Hof van Twente kent ook een aantal gebiedsontsluitingswegen. In het buitengebied zijn dat de provinciale wegen en de Herikerweg met een snelheidsregime van 80 km/u. Binnen de bebouwde kom zijn dat de Markeloseweg, Deldensestraat, Zomerweg, Enterseweg, Haaksbergerweg en Iependijk in Goor, de Goorsestraat, Needsestraat en Bentelosestraat in Hengevelde en de Europalaan en Hengelosestraat in Delden. Ook de wegen op de bedrijventerreinen in Hof van Twente zijn gebiedsontsluitingswegen. Op deze wegen geldt een snelheidsregime van 50 km/u.

Er is geen aanleiding om de hierboven beschreven wegcategorisering te herzien. In de bijlage is de wegcategorisering op kaart weergegeven.

Inrichting 30 en 60 km/uur-zones (erftoegangswegen)

Veruit de meeste van de in de afgelopen jaren in het kader van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan uitgevoerde maatregelen, betreffen het inrichten van 30- en 60km-zones. Inmiddels is het gehele buitengebied van Hof van Twente, met uitzondering van de provinciale wegen en de Herikerweg, ingericht als 60km-zone.

De inrichting van de kernen als 30km-zones is ook zo goed als gereed. In Markelo moet de Prinses Beatrixstraat nog worden ingericht en in Goor de Hengeveldestraat.

In Goor zullen de Iependijk, Deldenerstraat en de Markeloseweg 50km-wegen blijven. De reden hiervoor is dat deze wegen zijn voorzien van vrijliggende fietspaden. Ombouwen naar een 30km-weg zou betekenen dat de fietsers op de rijbaan zouden moeten en dus de fietspaden moeten worden opgeheven. Dit zou hoge kosten met zich meebrengen, zonder dat dit op voorhand een verkeersveiliger situatie oplevert, omdat er op deze wegen weinig tot geen ongevallen gebeuren.

3.3. HUIDIGE SITUATIE T.A.V. OBJECTIEVE EN SUBJECTIEVE VERKEERSONVEILIGHEID

Objectieve verkeersonveiligheid: ongevallen

In 2009 is er landelijk besloten dat de politie niet meer naar elke melding van een verkeersongeval gaat. Vooral de UMS ongevallen (uitsluitend materiële schade) zijn fors minder geregistreerd. Het aantal verkeersdoden zijn in Twente wel voor 100% geregistreerd en het aantal ziekenhuisgewonden is ook nog in redelijke mate geregistreerd.

Op basis van de ongevalsgegevens van de afgelopen jaren blijkt dat er in Hof van Twente geen verkeersongevallenconcentratiepunten zijn.

Subjectieve verkeersonveiligheid: door inwoners aangedragen knelpunten

De gemeente Hof van Twente wil bewoners actief betrekken bij het opstellen en uitvoeren van plannen. Een van de manieren waarop dit gebeurt, is door raadpleging van het Hofpanel. Eind 2013 is een Hofpanelonderzoek onder inwoners uitgevoerd met als onderwerp de evaluatie

van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan. Hierin zijn ook vragen gesteld naar de beleving van gevaarlijke verkeerssituatie. Daarbij is onderscheid gemaakt naar de beleving voor automobilisten en ook als fietsers.

Dit onderzoek vond plaats kort na de uitbreiding van de 30km-zone in het centrum van Goor. Uit de scores blijkt dat veel mensen toen nog niet waren gewend aan de kruispunten die daarom gelijkwaardige zijn geworden. Onderstaand de overige, meest genoemde locaties, waarbij de reden slechts door een beperkt aantal mensen is genoemd en ook niet altijd eenduidig.

Locaties waar automobilisten zich onveilig voelen:

- Langestraat in Delden
- Diepenheimseweg tussen Goor en Diepenheim
- Greekerinckskamp in Delden
- Vossenbrinkweg in Delden

Locaties waar fietsers zich onveilig voelen:

- Langestraat in Delden
- Grotestraat/centrum Markelo
- Diepenheimseweg tussen Goor en Diepenheim
- Vossenbrinkweg in Delden
- Kerkstraat in Goor
- Hengelsestraat – Greekerinckskamp in Delden

Voor beide vervoerwijzen gaat het om locaties die in principe correct zijn ingericht, maar waarvan inwoners de beleving hebben zich onveilig te voelen in het verkeer. Daarom zijn deze belevingsproblemen helaas niet eenvoudig op te lossen.

Een andere vraag die in het Hofpanelonderzoek is gesteld, is op welke locaties snelheidsremmende maatregelen nodig zijn. Hieronder de meest genoemde locaties in de bebouwde kommen.

- Van Nispensweg/Stationsweg in Delden
- Vossenbrinkweg in Delden
- Langestraat in Delden
- Reigerstraat in Delden
- Bernhardstraat in Delden
- Kerkstraat in Goor
- Prinses Irenestraat/Rijssenseweg in Markelo
- Hengelsestraat-Greekerinckskamp in Delden
- Europalaan-Bernhardstraat in Delden

Voor het buitengebied zijn de meest genoemde locaties Holtdijk, Plasdijk en Roosdomsweg.

Hierbij gaat het dus eigenlijk om locaties waar – in de beleving van de inwoners - te hard wordt gereden, waardoor men vindt dat er snelheidsremmende maatregelen moeten worden getroffen. De vraag die dan als eerste beantwoord moet worden is of de genoemde locaties correct zijn ingericht conform het geldende snelheidsregime. Bij de Van Nispensweg en Stationsweg in Delden is dit niet het geval en zal dus als een project worden opgenomen om de inrichting in de komende periode op orde te brengen.

Voor de andere locaties geldt dat deze in principe voldoende goed zijn ingericht. Mocht blijken dat de politie van mening is dat er locaties zijn waar desondanks daadwerkelijk sprake is van veelvuldige forse snelheidsoverschrijdingen, dan kan dat leiden tot een project om op een dergelijke locatie een of meer snelheidsremmende maatregelen te treffen. Dit zou het geval kunnen zijn op de Holtdijk, Plasdijk, Roosdomsweg in Markelo en de Rijssenseweg in Ambt-Delden.

Uit het hofpanelonderzoek komt naar voren dat naast de inrichting van 30- en 60km-zones met drempels en plateau's, ook meer snelheidscontroles en handhaving belangrijk is.

In de tussenliggende periode - na het Hofpanelonderzoek zijn inmiddels de volgende van de genoemde punten aangepakt:

- Prinses Irenestraat/Rijssenseweg in Markelo
- Hengelosestraat-Greekerinckskamp in Delden
- Europalaan-Berhardstraat in Delden
- Reigerstraat in Delden

3.4. SPEERPUNTEN

De inrichting van de wegen in Hof van Twente is grotendeels op orde en ingericht conform het geldende snelheidsregime. De Hengevelderstraat in Goor en de Prinses Beatrixstraat in Markelo moeten nog binnen de 30km-zone komen en als zodanig worden ingericht. Daarmee zijn de grootschalige infrastructurele aanpassingen aan het wegennet afgerond.

De komende jaren zijn er op beperkte schaal nog infrastructurele maatregelen te verwachten als blijkt dat:

- de weginrichting toch niet passend is bij het geldende snelheidsregime;
- er een of meerdere ongevalconcentratiepunten ontstaan die een aanpassing in de infrastructuur vragen;
- door het verplaatsen van komgrenzen de inrichting van een wegvak aangepast moet worden.

Des te belangrijker zal de gedragsbeïnvloeding worden: als de inrichting van de weg op orde is, resten alleen nog voorlichting, educatie en handhaving als middelen om de verkeersonveiligheid te verminderen. In hoofdstuk 9 wordt hier uitgebreid op ingegaan.

Juiste weginrichting i.r.t. snelheidsregime

Het instellen van een 30km-zone en een 60km-zone betekent dat de weginrichting ook zodanig moet zijn dat het voor de weggebruiker duidelijk is welk snelheidsregime ter plekke geldt. Als dat niet het geval is, zal het Openbaar Ministerie een uitgeschreven boete ongeldig verklaren. Om dat te voorkomen is de inrichting van de 30km- en 60km-zones afgestemd met de politie, zodat de inrichting zodanig is dat de politie ook kan handhaven.

De gemeente is verantwoordelijk voor een juiste weginrichting en op het moment dat in overleg met de politie blijkt dat er aan een weg(gedeelte) nog aanpassingen nodig zijn, zullen de benodigde maatregelen worden opgenomen in een van de jaarlijkse uitvoeringsprogramma's.

Als de weginrichting in overeenstemming is met het geldende snelheidsregime, dan blijven alleen nog de instrumenten voorlichting, educatie en handhaving over om foutief gedrag te corrigeren.

Grenzen bebouwde kom toetsen op (juridisch) juiste locatie

De politie kan niet handhaven op het snelheidsregime op het wegvak binnen de bebouwde kom als de komgrens niet voldoet aan wet- en regelgeving.

In de wettelijke uitvoeringsvoorschriften van de BABW staat het volgende. “De grens van de bebouwde kom, aangegeven door bord H1 en H2, wordt gekenmerkt door het begin van een langs de weg gelegen aaneengesloten bebouwing van zodanige omvang en dichtheid, dat een voor de weggebruiker duidelijk herkenbaar verschil in het karakter van de wegomgeving aanwezig is met een buiten de bebouwde kom gelegen weg. Ter plaatse van de komgrens moet een zodanige wijziging van wegkenmerken voorkomen dat het verschil in karakter van de weg voor en na bord H1 of H2 aldaar zoveel mogelijk benadrukt wordt”.

De komende jaren wordt bekeken of de bebouwde komgrenzen voldoen aan deze wet- en regelgeving. Daar waar dit niet het geval is, zal worden bekeken of dit in overeenstemming kan worden gebracht met wet- en regelgeving.

Voldoende staat van onderhoud, obstakelvrije bermen en trottoirs

De gemeente is verantwoordelijke voor een voldoende goede staat van onderhoud van de wegen. In het Wegenbeheerplan is vastgelegd op welk niveau het wegenonderhoud plaatsvindt in relatie tot de beschikbare middelen.

Verder wordt er gestreefd naar zo min mogelijk obstakels in bermen, fietspaden en trottoirs. De reden hiervoor is enerzijds dat obstakels aangereden kunnen worden door langsrijdend verkeer en anderzijds kunnen obstakels op trottoirs zorgen voor een verminderde doorgang, zeker voor bijvoorbeeld minder validen en mensen met kinderwagens.

Saneren verkeersborden

In het GMP 2007 is ook het opschonen van het bordenbestand als maatregel opgenomen. Tot dusver is hier nog nauwelijks uitvoering aan gegeven. Toch is het belangrijk omdat door de (te) grote hoeveelheid borden, de borden zelf onvoldoende opvallen. Typisch een geval van ‘door de bomen het bos niet meer zien’. De afgelopen jaar zijn er weer meer borden bijgekomen, dan dat er overbodige borden zijn verdwenen. Daarom is het nu nog belangrijk om toch uitvoering te geven aan deze maatregel. Hier en daar zal dit wel tot discussie leiden, omdat in het verleden naar aanleiding van klachten nog relatief gemakkelijk waarschuwborden werden geplaatst. Toch is de verkeersveiligheid gediend met het weggappen van ‘dood hout in het grote bordenwoud’. Een mogelijke maatregel in dit kader is om meer gebruik te maken van zones, bijvoorbeeld parkeerverbodszones. Dit bespaart heel veel borden, omdat die nu nog na elke zijstraat herhaald worden.

Landbouwvoertuigen

De Rijksoverheid heeft een tweetal maatregelen ingezet om de verkeersveiligheid rondom landbouwvoertuigen te verbeteren: het tractorrijbewijs en een kenteken voor tractoren. Vanaf 1 juli 2015 is een tractorrijbewijs nodig om een tractor of trekker te besturen. Dit heet ook wel het trekkerrijbewijs of T-rijbewijs. Alle bestuurders van een landbouwtrekker moeten dan dit rijbewijs hebben om op de openbare weg te mogen rijden. Dit moet onder andere zorgen voor minder verkeersongevallen. Bovendien zijn de eisen aan de rijvaardigheid voor iedereen gelijk en sluit het T-rijbewijs beter aan op andere rijbewijzen, zoals die voor de auto. Tractoren hebben in de toekomst een kenteken nodig om op de openbare weg te mogen rijden. Met de invoering van dit zogenaamde T-kenteken voldoet Nederland aan de Europese APK-verplichting voor snelle tractoren, die in 2018 in werking treedt en wordt invulling

gegeven aan een motie van de Tweede Kamer. Daarnaast kan voor snelle tractoren dankzij de kentekening een snelheidsverhoging worden doorgevoerd naar 40 kilometer per uur, op wegen waar dat volgens de wegbeheerder veilig is. Voor tractoren geldt momenteel nog een snelheidslimiet van 25 kilometer per uur.

Met het kenteken wordt ook de handhaving vereenvoudigd. De politie kan aan de hand van het kenteken beter optreden bij gevaarlijk rijgedrag, en controleren of het voertuig verzekerd is, wat het maximum laadvermogen is, en of de tractor een ontheffing heeft om op een bepaalde weg te mogen rijden.

De kentekenplicht zal gelden voor alle tractoren en Mobiele voertuigen Met Beperkte Snelheid (MMBS'en). Naar schatting zijn dit in totaal 430.000 voertuigen en landbouwaanhangers (150.000) waarmee 40 kilometer per uur gereden gaat worden.

De voertuigen die zijn uitgezonderd voor het op 1 juli 2015 ingevoerde T-rijbewijs, zoals straatveeg- en maaimachines smaller dan 1.30 meter, zijn ook uitgezonderd voor het T-kenteken. Daarnaast zijn voor de kentekenplicht alle tractoren en MMBS'en met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 6 kilometer per uur uitgezonderd. Hier gaat het bijvoorbeeld om wegenbouwmachines of hoogwerkers.

De planning is om vanaf 1 januari 2017 alle nieuwe voertuigen direct vanuit de leverancier te kentekenen. Het bestaande wagenpark wordt van februari 2017 tot mei 2018 gekentekend.

Verder heeft Hof van Twente aandacht voor mogelijke conflicten tussen landbouwvoertuigen en (drukke) fietsroutes. Hiertoe wordt het lesprogramma "Veilig omgaan met opvallend landbouwverkeer" (VOMOL) aangeboden. Dit is een lespakket waarmee leerlingen van groep 7 en 8 leren wat ze moeten doen als ze onderweg een groot landbouwvoertuig tegenkomen. Een VOMOL-les bestaat uit verschillende onderdelen. Het project duurt in totaal vijf dagen. Op de vier dagen voorafgaand aan de echte les maken de kinderen 's ochtends een opdracht in een dagboekje. Op deze manier gaan ze alvast aan de slag met het onderwerp en denken na over de gevaren die ze zelf hebben ervaren. Op de vijfde dag komt er een loon- of landbouwbedrijf naar de school met vier verschillende landbouwvoertuigen. De kinderen krijgen in de klas een presentatie waarin ze aan de hand van verschillende afbeeldingen voorbeelden krijgen van gevaarlijke situaties. Ook wordt er een aantal gevaarlijke situaties nagebootst zodat de kinderen kunnen oefenen met het reageren op de voertuigen.

Schoolverkeer bij basisscholen

De (beleving van) de verkeersonveiligheid is bij schoolomgevingen vaak groter dan gewenst, maar ook groter dan nodig zou hoeven zijn. De gevoelens van onveiligheid worden namelijk voornamelijk veroorzaakt door de grote hoeveelheid ouders die hun kinderen per auto naar school brengt. Vaak wordt dit gedaan uit praktische overwegingen, gemak of omdat 'het zo gevaarlijk is voor de kinderen door al die auto's bij de school'. Het is goed dat ouders zich meer bewust worden van hun keuze hierin: als ze er (vaker) voor kiezen om de auto niet te gebruiken voor het halen en brengen van hun kinderen, zal dit een grote bijdrage hebben aan de (beleving van) de verkeersveiligheid bij scholen. Tevens zorgt dit ervoor dat kinderen op jonge leeftijd leren hoe ze zich moeten gedragen als goed verkeersdeelnemer. Basisscholen en de gemeente kunnen de ouders hier regelmatig op aanspreken. Zie hoofdstuk 10.

Wegwerkzaamheden

De gemeente draagt zorg voor het op een veilige wijze uitvoeren van werkzaamheden aan de weg. Dit betreft zowel de veiligheid voor het verkeer dat de plek van de werkzaamheden moet passeren, maar ook de veiligheid van degenen die de werkzaamheden uitvoeren. Hierbij zijn afspraken opgesteld in een Veiligheids Checklist Aannemers (VCA).

4. Leefbaarheid

4.1. HUIDIGE SITUATIE

De leefbaarheidsproblematiek binnen met name de kernen Markelo, Goor en Hengevelde was al jaren een zorgenkindje. In het verleden kwamen veel klachten binnen over het doorgaande (vracht)verkeer door deze kernen. De afgelopen jaren is dit afgenomen, met name in Goor en Hengevelde.

In 2004 is de Goorsegweg in Hengevelde heringericht, om in ieder geval de snelheid laag te houden. Uit metingen (meest recent in 2015) blijkt dat 85% van het verkeer niet harder rijdt dan 49 km/u bij een geldend snelheidsregime van 50 km/u. Tevens blijkt uit deze metingen dat er gemiddeld ruim 7.000 motorvoertuigen per etmaal rijden en het aandeel vrachtverkeer 16% bedraagt; in 2003 was dit ruim 8.500 motorvoertuigen en 19%. Voor een dergelijke weg is dit acceptabel.

De Grotestraat in Markelo is 1999 ingericht als 30 km/uur gebied, met als doel om de snelheid van het verkeer laag te houden, zodat de veiligheid, maar zeker ook de leefbaarheid verbetert. Uit metingen (meest recent in 2014) blijkt dat 85% van het verkeer niet harder rijdt dan 39 km/u; dat is voor een dergelijke weg acceptabel.

4.2. DOELSTELLINGEN ALGEMEEN

Ten aanzien van de leefbaarheid stelt onze gemeente zich als doel de natuurgebieden en landgoederen, zo veel mogelijk autoluw te maken ten behoeve van natuur en recreatie. Dit betreft de volgende gebieden: De Borkeld, Twickel, Westerflier, Weldam, Nijenhuis en Herikerberg. Met nadruk wordt gesteld dat dit alleen mogelijk is in goed overleg met de omwonenden.

Een groot deel van deze doelstellingen is gehaald; met name de wegen binnen Westerflier, Nijenhuis, Weldam, De Borkeld en op de Herikerberg zijn grotendeels autoluw gemaakt. Veel wegen zijn verboden voor gemotoriseerd verkeer dat er geen bestemming heeft. Over een aantal wegen in Twickel is nog overleg gaande met Stichting Twickel en aanwonenden.

4.3. MILIEU

Luchtkwaliteit

In de landelijke Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) wordt het doel gesteld de luchtkwaliteit te verbeteren. Landelijk en provinciaal is het beleid gericht op verduurzaming van verkeer en vervoer waaronder de aanpak van emissies door wegverkeer. Dit op basis van onder andere bron aanpak (schonere motoren).

In het verleden is de luchtkwaliteit onderzocht met als uitkomst dat wordt voldaan aan de normen. Enkel bij knooppunt Azelo was sprake van een overschrijding. Door het ontbreken van gevoelige bestemmingen was er geen sprake van acuut gevaar voor de volksgezondheid. In de huidige situatie wordt een status quo verwacht. Wij vinden het belangrijk dat blijvend wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit en wil proberen er voor te zorgen dat de luchtkwaliteit niet verslechtert. In 2016 wordt een verkeers-milieukaart opgesteld waarmee

opnieuw onderzoek kan worden verricht naar de kwaliteit van de lucht ten gevolge van emissies van het wegverkeer.

Geluid

Het kabinet wil op locaties waar rijkswegen en spoorwegen voor geluidsoverlast zorgen, het lawaai aanpakken. Door de extra mobiliteit neemt de hinder voor de omgeving toe. Maatregelen aan de bron (voertuigen, wegdek of rails) en een gerichte knelpuntenaanpak zijn middelen om die hinder terug te dringen.

Een belangrijke verandering in de landelijke wetgeving is het vaststellen van geluidproductieplafonds (GPP) langs rijkswegen en spoorlijnen. Aan weerszijden van de rijkswegen zijn referentiepunten ingesteld. Dat zijn geen fysieke punten, maar virtuele punten in een digitaal rekenmodel. Voor ieder punt is een maximaal toegestane geluidproductie berekend. Hiermee vindt periodiek monitoring plaats van de groei van geluid. Bij een (dreigende) overschrijding van GPP's moeten maatregelen getroffen worden. Het gebruik van GPP's geeft duidelijkheid. Duidelijkheid voor omwonenden, maar ook duidelijkheid voor de (spoor)wegbeheerder. Een GPP geeft een grens aan en bewoners weten dat zij niet meer dan dat aan geluidsbelasting krijgen. Voor de wegbeheerder is het voordeel dat (kleine) wijzigingen of een groei van verkeer niet tot nieuwe procedures zullen leiden zolang het GPP niet overschreden wordt. Net als bij Rijkswegen wordt ook voor provinciale wegen een systeem met geluidproductieplafonds (GPP's) beoogd. Voor gemeentelijke wegen worden geen GPP vastgesteld.

De huidige Nota gemeentelijk geluidbeleid wordt in 2015 - 2016 opgenomen in de Beleidsnota Fysieke Leefomgeving.

Vanuit het mobiliteitsplan is de geluidsproblematiek aangepakt door verkeer te concentreren op een aantal hoofdwegen en daarmee het verkeer zoveel mogelijk te weren uit woonwijken. Een goede inrichting van de wegen, die een constante rijdsnelheid stimuleert, moet ervoor zorgen dat de geluidsoverlast afneemt. Bij specifieke knelpunten moet maatwerk worden geleverd om te zoeken naar geluidsreductie door maatregelen aan de bron – bijvoorbeeld stillere verharding – of in de overdracht – bijvoorbeeld beperken verhard oppervlak of geluidsreductie door groenvoorzieningen.

Landschap en water

Infrastructuur doorkruist leefgebieden van dieren en planten, en ook de kwaliteit van het water heeft te lijden van mobiliteit. Om de leefomgeving te verbeteren zet het kabinet ontsnipperingsbeleid in en beperkt de ingrepen in de ecologische hoofdstructuur.

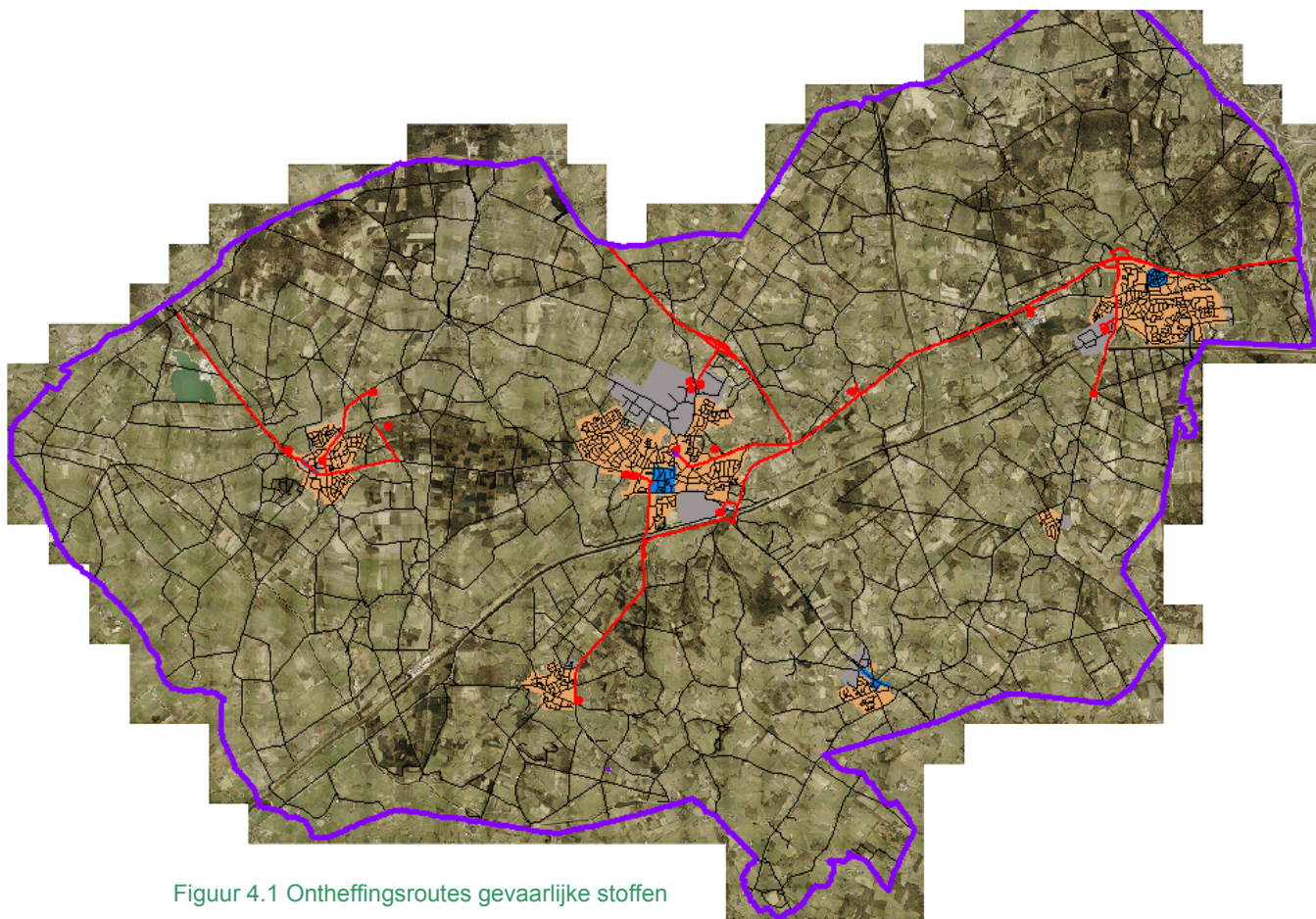
Verkeersbewegingen vinden op basis van Rijks- en provinciaal beleid bij voorkeur plaats via hoofdtransportroutes. Via het Programma Aanpak Stikstof (PAS) is rekening gehouden met een toename van de mobiliteit. Het verkeers- en vervoersbeleid is zo goed mogelijk afgestemd op het beleid voor (behoud van) natuur (Nederlands Nationaal Netwerk, voorheen EHS) en beleid om verontreiniging van bodem(water) en grondwater te voorkomen.

Hof van Twente staat achter het beleid van Rijk en provincie. Dit wordt gedaan door natuurgebieden De Borkeld (Natura 2000 gebied), Twickel, Westerflinter, Weldam-Nijenhuis (buitenplaatsen, landgoederen) en Herikerberg (grondwaterbeschermingsgebied met functie waterwinning) zoveel mogelijk autoluw te maken. Nieuw te realiseren wegen liggen buiten bijzondere natuurgebieden als hiervoor benoemd.

4.4. ROUTERING GEVAARLIJKE STOFFEN

Vanuit Provincie Overijssel is in het kader van externe veiligheid een routing gevaarlijke stoffen opgesteld. Dit houdt in dat er in geheel provincie Overijssel een doorgaand weggennet is voor transporten gevaarlijke stoffen. Deze routes lopen niet door Hof van Twente, maar er omheen via de A1 en A35.

De uiteindelijke benoeming van een weg tot “route gevaarlijke stoffen” dient door de gemeenteraad te geschieden van de gemeente waarbinnen een weg gelegen is. Door de benoeming van A1, waarvan een deel is gelegen binnen de gemeente Hof van Twente, kunnen wij de transporten van gevaarlijke stoffen via ontheffingen regelen. Daarmee geeft de raad het college van B&W toestemming ontheffing te verlenen aan bedrijven om gevaarlijke locaties (vuurwerkopslag en LPG-opslag) te bevoorraden. Daartoe heeft het college van B&W een ontheffingenbesluit genomen, waarin de wegen staan opgenomen die gebruikt mogen worden door een vervoerder van gevaarlijke stoffen op het moment dat een ontheffing verleend is. Bij het in kaart brengen van de ontheffingsroutes is uitgangspunt geweest dat de transporten gevaarlijke stoffen zo snel mogelijk van en naar het hoofdwegennet geleid moeten worden, en dus zo min mogelijk door bewoond gebied rijden. Daarnaast is getracht deze routes zoveel mogelijk te laten samenvallen met de busroutes en de uitrukroutes van de brandweer. In de onderstaande figuur zijn deze ontheffingsroutes weergegeven.



Figuur 4.1 Ontheffingsroutes gevaarlijke stoffen

5. Bereikbaarheid

5.1. INLEIDING

Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland als geheel, maar ook van Twente te versterken. Dit kan alleen door een goede afstemming tussen economie, ruimte en verkeer en vervoer te creëren.

Verkeer en vervoer stopt niet bij de gemeentegrens. Hof van Twente is goed ontsloten via de weg, het spoor en het water (zie figuur 5.1)

De A1 en A35 zullen naar verwachting in de toekomst steeds drukker worden. De A1 in Overijssel zal in de komende jaren in fasen worden verbreed. De wegvakken Twello-Deventer en Deventer Oost en Rijssen worden volgens planning in de periode tot 2020 verbreed. In een later stadium (tussen 2024 en 2028) is de planning dat ook het wegvak tussen Rijssen en het knooppunt met de A35 wordt verbreed. Bovendien zal de N18 de komende jaren worden opgewaardeerd; tussen Groenlo en Enschede wordt de weg om Eibergen, Haaksbergen en Usselo gelegd en wordt de maximum snelheid verhoogd tot 100 km/u.



Figuur 5.1 Hof van Twente is goed ontsloten via de A1, A35, het Twentekanaal en de spoorlijn Zutphen-Hengelo.

Primos is een jaarlijkse prognose voor de bevolkings- en huishoudensontwikkeling. Voor de gemeente Hof van Twente verwacht Primos dat het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in 2030 ongeveer gelijk zal blijven en het aantal huishoudens licht zal stijgen. Dit zijn niet de enige invloedfactoren op de ontwikkeling van mobiliteit en parkeerdruk. De economische ontwikkeling speelt hierin bijvoorbeeld ook een belangrijke rol en die is lastig te voorspellen.

5.2. DOELSTELLINGEN

De bereikbaarheid van bedrijventerreinen is op dit moment goed en moet gewaarborgd blijven. Het gaat daarbij om goede directe ontsluiting van verkeer en vrachtverkeer naar het hoofdwegennet, zodat dit (vracht)verkeer niet meer door woonwijken rijdt als het daar niet thuis hoort. Ook woonwijken dienen zo snel mogelijk ontsloten te worden op het hoofdwegennet. De bereikbaarheid van winkelcentra in de kernen is op dit moment goed en dit moet gewaarborgd blijven. Goede en voldoende parkeervoorzieningen dienen aanwezig te zijn. Tenslotte dient er een goed parkeerverwijssysteem in de winkelcentra te zijn, zodat verkeer snel via hoofdroutes naar de parkeergelegenheden geleid worden. Hiermee wordt getracht zoekgedrag te vermijden.

5.3. HUIDIGE SITUATIE

Verkeersintensiteiten

Van belang is te weten hoe de verkeersintensiteiten zich in de toekomst gaan ontwikkelen. Daarom worden de intensiteiten op veel gemeentelijke wegen en provinciale wegen gemonitord. Hieruit blijkt dat, daar waar in het verleden altijd sprake is geweest van een forse groei van het autoverkeer, de groei de laatste jaren aan het afnemen is, stabiliseert en er in een aantal gevallen zelfs sprake is van een afname.

In de verblijfsgebieden in de kernen (30km-zones) is de intensiteit (ruim) beneden de richtlijn van maximaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal.

Aangedragen knelpunten in het Hofpanelonderzoek (december 2013)

In het Hofpanelonderzoek is gevraagd naar locaties waar verkeersdruk wordt ervaren.

De volgende locaties zijn het meest genoemd:

- Langestraat/centrum in Delden
- H. Heijermansstraat - Van Kollaen in Goor
- Grotestraat/centrum in Markelo
- Grotestraat/(winkel)centrum in Goor
- Weversplein in Goor
- Voorstraat – Molenstraat – Hengeveldestraat in Goor

Het gaat hierbij om locaties die als druk worden beleefd, maar waarvan de hoeveelheid verkeer niet te veel is voor een 30km-zone. Daarom zijn deze belevingsproblemen helaas niet eenvoudig op te lossen.

In de tussenliggende periode - na het Hofpanelonderzoek zijn inmiddels de volgende van de genoemde punten aangepakt:

- Op het Weversplein is een blauwe zone ingesteld, waardoor meer parkeerruimte is ontstaan voor de winkelbezoekers;
- Eenrichtingsverkeer ingesteld in de Molenstraat, waardoor het kruispunt van de Molenstraat met de Voorstraat aanzienlijk minder druk is geworden.

Concluderend

Gesteld kan worden dat de bereikbaarheid in Hof van Twente over het algemeen goed is, hoewel dit vanwege de doorgaande wegen door de kernen (in de beleving) ten koste gaat van de leefbaarheid.

5.4. GEMOTORISEERD VERKEER

Autoverkeer

Op de gebiedsontsluitingswegen in het buitengebied (provinciale wegen) dient de doorstroming te worden gegarandeerd, zodat verkeer geen sluiproutes kiest. De overige wegen in het buitengebied moeten herkenbaar zijn ingericht als erftoegangsweg met een 60 km/uur regime. Bedrijventerreinen/industrie en havens dienen een goede bereikbaarheid te hebben, door een goede en snelle ontsluiting naar het hoofdwegenet. De winkelcentra dienen goed bereikbaar te zijn, wat echter niet ten koste mag gaan van de leefbaarheid en verkeersveiligheid en het winkelend publiek mag er ook geen hinder van ondervinden. Voor nieuwe woonwijken moet een goede ontsluiting geboden worden direct op het hoofdwegenet en niet via andere bestaande woonwijken.

Vrachtverkeer

Vrachtverkeer dient zoveel mogelijk op daartoe geschikte wegen, het hoofdwegenet (bij voorkeur de provinciale wegen), afgewikkeld te worden. De routes van en naar de bestemming moet zo kort mogelijk zijn richting het hoofdwegenet. Voorkomen moet worden dat vrachtverkeer onnodig door woonwijken rijdt of door het centrum als het daar niet zijn bestemming heeft.

De komende jaren zal de lastbeperking worden opgeheven op de Markelosebrug, Dorrebrug en Warmtinkbrug en voor de St. Annabrug is dit in 2014 gebeurd. Hierdoor wordt de barrièrewerking van het Twentekanaal voor zwaar vracht- en landbouwverkeer fors verminderd en neemt de bereikbaarheid van de aanliggende bedrijventerreinen en landbouwgronden toe.

Hulpdiensten

De hulpdiensten moeten de wettelijke aanrijdtijd kunnen halen. Dit betekent dat op de uitrukroutes niet te veel snelheidsbelemmerende maatregelen getroffen dienen te worden. Het streven is daarbij om deze routes zoveel mogelijk te laten samenvallen met de busroutes en ontheffingsroutes voor de gevaarlijke stoffen.

Landbouwverkeer

Uitgangspunt moet zijn dat in het buitengebied enerzijds niet onnodig brede wegen worden gerealiseerd, maar anderzijds moeten de bedrijven bereikbaar zijn voor landbouwverkeer. Bovendien moeten ontmoetingen tussen landbouwverkeer en ander verkeer, zoals fietsers, niet leiden tot gevaarlijke situaties. Voorgesteld wordt te streven naar een rijbaanbreedte van minimaal 4 meter en verharding van de aangrenzende berm met graskeien (50 cm) aan weerszijden van de weg; waarbij ook de CROW-richtlijnen een belangrijke leidraad zijn.

Twente Mobiel

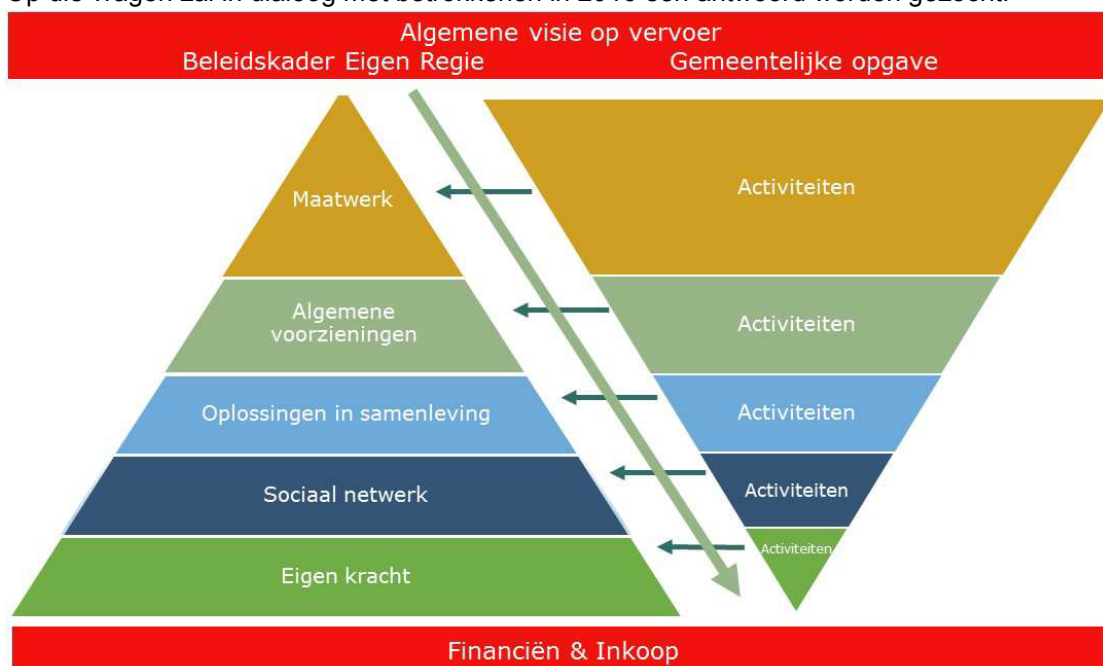
Onder de paraplu van Twente Mobiel werken overheid en bedrijfsleven samen aan de bereikbaarheid van en in Twente. Inmiddels zijn er meer dan 50 grote en middelgrote bedrijven aangesloten bij Twente Mobiel. Met elkaar wordt er gestreefd naar een vermindering van het autogebruik in de spits. Dit wordt gedaan door mobiliteitsmanagement acties in te zetten en vaak is de fiets hier een onderdeel van. Alles over de projecten die

werkgevers en overheid samen uitvoeren, is te vinden op de website van Twente Mobiel (<http://www.twentemobiel.nl/>).

5.5. OPENBAAR VERVOER

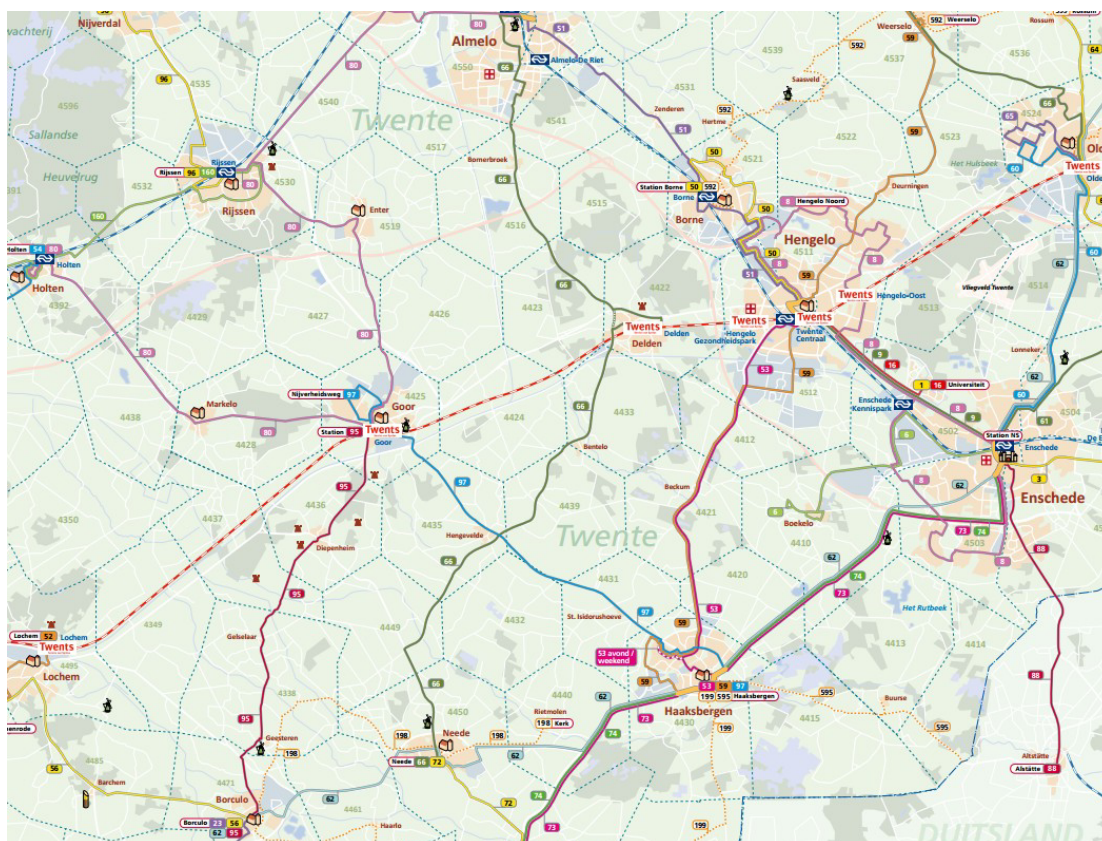
Goed openbaar vervoer op met name de hoofdbestemmingen kan bijdragen aan het verminderen van de groei van het autoverkeer. Daarnaast draagt openbaar vervoer bij aan de bereikbaarheid. Het biedt immers mobiliteit, vooral aan diegenen die niet over een auto beschikken. We willen inzetten op een verbetering van het openbaar vervoer, maar in elk geval het handhaven van het huidige niveau; dit in nauw overleg met de Provincie Overijssel, die concessieverlener is. Dit streven is afhankelijk van de daarvoor beschikbare middelen. De huidige concessie loopt tot 2023 en wordt uitgevoerd door Syntus. In Hof van Twente zijn de belangrijkste bushaltes aangepast ten behoeve van goede toegankelijkheid, in combinatie met de introductie van lagevloerbussen door de vervoerders. Op die manier is het OV ook beter toegankelijk voor minder validen.

In 2015 is een nieuwe regionale vervoersvisie vastgesteld, deze borduurt voort op de 'pyramide' van het sociaal domein (figuur 5.2): eigen kracht, sociaal netwerk, maatschappelijke oplossingen en algemene voorzieningen en maatwerkvoorziening. Uitgangspunt is dat mensen zoveel mogelijk hun mobiliteitsbehoefte op basis van eigen kracht en hun sociale netwerk kunnen oplossen. Lukt dat niet, dan wordt gekeken naar oplossingen in de samenleving. Als laatste komt een vervoersvoorziening in beeld. Dit betekent dat de Regiotaxi in de huidige vorm zal worden opgeheven (naar verwachting per 1 juli 2017) en zal worden vervangen door een regionale maatwerkvoorziening vervoer, waarin al het geïndiceerde vervoer een plaats krijgt. De uitgangspunten van deze regionale vervoersvisie zullen worden uitgewerkt in een lokale vervoersvisie waarbij gekeken wordt op welke wijze het (doelgroepen)vervoer in de toekomst het beste georganiseerd kan worden. Wat is de vervoersbehoefte? Wat kan opgevangen worden door de 'eigen kracht' en het sociale netwerk van inwoners? Zijn er voldoende alternatieven voorhanden of te ontwikkelen? Op die vragen zal in dialoog met betrokkenen in 2016 een antwoord worden gezocht.



Figuur 5.2 Piramide van de algemene visie op vervoer

Naast toegankelijkheid is sociale veiligheid ook een belangrijk item. Het betreft dan zowel de sociale veiligheid in het openbaar vervoer zelf, maar ook op en rond de bushaltes en stations. De gemeente draagt zorg voor de inrichting en onderhoud van de openbare ruimte en kan op die manier bijdragen aan een voldoende mate van sociale veiligheid. In de onderstaande figuur staan de busroutes weergegeven volgens het lijnennet van Syntus, december 2015.



Figuur 5.3 Busroutes (Syntus, december 2015)

5.6. VERVOER OVER WATER

Door Hof van Twente loopt het Twentekanaal. De werkzaamheden om het kanaal te verbreden zijn in volle gang en voor een belangrijk deel al gereed, zodat het kanaal geschikt wordt voor grotere schepen. Ook zal een belangrijk knelpunt in de capaciteit van de vaarwegen wordt opgelost door een tweede sluis aan te leggen bij Eefde; dit zal naar verwachting worden gerealiseerd in de periode 2017-2018.

6. Fietsverkeer

6.1. ALGEMEEN

De fiets is niet weg te denken uit het Nederlandse wegbeeld. Nederland is een fietsland, fietsen is populair onder jong en oud. Jaarlijks neemt het fietsgebruik toe en uit onderzoek blijkt dat fietsen bijdraagt aan een gezonde en duurzame samenleving. Daarbij is fietsen een snelle en goedkope wijze van vervoer.

Als mensen meer fietsen, draagt dit bijvoorbeeld bij aan de bereikbaarheid en de gezondheid van de samenleving. Daarnaast is de fiets een steeds belangrijker vervoersmiddel voor woon- en werkverkeer en zorgt de fiets niet alleen voor aantrekkelijke recreatie, maar draagt het ook bij aan het behoud van de prachtige omgeving.

De fiets is een belangrijk middel om de bereikbaarheid van stad en platteland te verbeteren. In de stad draagt de fiets bij aan een vermindering van de overlast veroorzaakt door files, luchtvervuiling en geluid. Op het platteland draagt de fiets bij aan het verbinden van dorpen met steden, zeker ook op plekken waar het openbaar vervoer niet langer een bruikbare oplossing is. Verder helpt de fiets bij het verbeteren van de gezondheid van de inwoners en bezoekers van Twente. Ook zorgt de fiets voor een groot deel van de opbrengsten in de vrijetijdseconomie en versterkt de fiets het imago van de (groene) regio.

Fietsers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers omdat fietsers zich onbeschermd, en met een relatief groot snelheidsverschil mengen met ander verkeer. Sinds 2000 is er sprake van een stijgende trend in het aantal fietsers dat ernstig gewond raakt in het verkeer.

Rijksoverheid

Om de stijgende trend in het aantal ernstig verkeersgewonden te keren, heeft de minister van Infrastructuur en Milieu samen met alle regionale overheden in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 23 extra maatregelen vastgesteld. De focus ligt daarbij op het verbeteren van de verkeersveiligheid van de risicogroepen ouderen, fietsers en jonge bestuurders. Onderdeel van de Beleidsimpuls is dat gemeenten lokale verkeersveiligheidsknelpunten voor fietsers in kaart brengen en een verbeteraanpak met gedrags- en/of infrastructurele maatregelen opstellen.

Provincie Overijssel

De Provincie Overijssel heeft op basis van het Koersdocument Fiets een meerjarig flexibel Fietsprogramma voor de regio Twente opgesteld voor de periode 2016-2020. In de maatregelen wordt de fietskroon uit het Koersdocument aangehouden met de drie punten: infrastructuur, gedrag en vervoermiddel fiets.

Hof van Twente

De gemeente Hof van Twente zet in op het verminderen van het aantal fietsongevallen en het stimuleren van het fietsverkeer. Daarbij wordt zo mogelijk een verbinding gezocht met de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid van de Rijksoverheid en met thema's en projecten uit het Fietsprogramma Twente 2016-2020 van de Provincie Overijssel. Het gaat dan zowel om utilitair als recreatief/toeristisch fietsverkeer, ook in relatie met ons beleid om toerisme en recreatie verder te ontwikkelen. Ten aanzien van het utilitair fietsverkeer zijn de voordelen duidelijk: een milieuvriendelijk en gezond alternatief voor de auto dat bovendien weinig ruimte vraagt op de wegen en voor het stallen. Het stallen verdient apart aandacht, met name in de centra en bij publieksaantrekkende voorzieningen. Een integrale benadering is van belang

voor het succes van het beleid. Nadruk wordt gelegd op de volgende aspecten die in de volgende paragrafen verder worden uitgewerkt:

- goed fietsroutenetwerk;
- oversteekbaarheid;
- aanpak verbeteren veiligheid fietsverkeer
- fietsparkeren.

6.2. FIETSROUTENETWERK

Fietspaden in de kernen moeten aansluiten op het provinciaal en regionaal fietsnetwerk, ook qua kwaliteitsniveau. Uiteraard moeten ook de kernen onderling zijn verbonden met goede fietsvoorzieningen, maar dit is hoofdzakelijk de verantwoordelijkheid van de provincie. In regionaal verband is geïnventariseerd welke de hoofd fietsroutes zijn. Deze zijn vastgelegd in het regionale fietsplan: het Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente (HFT) (zie figuur 6.1). In Hof van Twente is hierin geen sprake van ontbrekende schakels. Bestaande voorzieningen moeten van voldoende kwaliteit zijn en de fietser objectieve en subjectieve veiligheid bieden. Het bestaande hoofd fietsroutenetwerk zal bij onderhoudswerkzaamheden (zoveel mogelijk) ingericht worden conform de regionale kwaliteitskenmerken. Recreatieve fiets- en wandelroutes dienen gestimuleerd te worden. Daar waar mogelijk wordt het hoofd fietsroutenetwerk gecombineerd met de recreatieve fietsroutes. Oversteekplaatsen krijgen daarbij extra aandacht. Het Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente bestaat uit een netwerk van regionale hoofd routes met de fietssnelweg F35 als centrale drager. Die verbinden op korte afstanden dorpen, steden, werkgebieden en recreatiegebieden met elkaar. Ideaal om naar school, werk, sportvereniging of winkel te fietsen.



Figuur 6.1 Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente (HFT); uitsnede gemeente Hof van Twente
(blauw = gemeentelijke weg; rood = provinciale weg; oranje = Rijksweg; groen = Fietssnelweg F35)

Als laatste verdient de doorvertaling van het HFT naar de kernen de nodige aandacht. Het HFT is een regionaal netwerk dat – afhankelijk van de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer, de intensiteit van het fietsverkeer en de beschikbare ruimte - moet worden verfijnd binnen de komgrenzen van de kernen van onze gemeente.

Op enkele hoofd fietsroutes ontbreken de gewenste fietsvoorzieningen. Dit geldt bijvoorbeeld de Pr. Beatrixstraat in Markelo. Voor dit wegvak zal worden voorgesteld om hier ook - net als op de Goorseweg en Pr. Irenestraat - fiets(suggestie)stroken aan te brengen.

Toeristische fietsroutes

Toerisme speelt een belangrijke rol in onze gemeente en doel is om dit verder te ontwikkelen en stimuleren. Ook de toeristische fietsroutes spelen hierin een rol. Binnen de regio, en ook binnen onze gemeente, zijn veel toeristische fietsroutes uitgezet. Belangrijk is het fietsknooppuntennetwerk. Dit houdt in dat men op diverse locaties, op plaatsen waar de routes elkaar kruisen, kan kiezen welke toeristische route vanaf dat punt wordt gevolgd.

6.3. KWALITEITSEISEN

Voor het bepalen van de gewenste fietsvoorzieningen bij verschillende typen wegen, bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden of fietsstroken, wordt uitgegaan van de kwaliteitseisen zoals die in regionaal verband zijn vastgesteld in de nota 'Naar een hoogwaardig fietsnetwerk in de regio Twente'. Soms is de gewenste voorziening niet inpasbaar, ook niet indien de weg volledig zou worden heringericht. Uiteraard is in dat laatste geval de beschikbare ruimte maatgevend. In de overige gevallen wordt gezocht naar fietsvoorzieningen die zijn afgestemd op het type weg, de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer en de intensiteit van het fietsverkeer. Ook op relatief druk bereden erftoegangswegen kunnen fietsvoorzieningen gewenst zijn. In Hof van Twente zijn, met uitzondering van de Prinses Beatrixstraat in Markelo, de belangrijkste wegen voorzien van voorzieningen voor fietsers. De Prinses Beatrixstraat is als maatregel opgenomen om ook te worden voorzien van fietsvoorzieningen.

Bij het actualiseren van de kwaliteitseisen, kunnen de volgende aanvullende kwaliteitseisen worden genoemd:

- breedte fiets(suggestie)stroken: minimaal 1,70m (indien de wegbreedte dit toelaat).
- gesloten verharding (daar waar mogelijk)
- goede stallingsmogelijkheden bij de(drukst bezochte) bestemmingen

Voor wat betreft het onderhoud liften fietsvoorzieningen mee in de systematiek voor wegenonderhoud.

Wegwerkzaamheden

Omdat fietsers geneigd zijn om de kortste route te kiezen, dient er bij de uitvoering van wegwerkzaamheden, waarbij de weg is afgesloten, een zo kort mogelijke omleidingsroute te worden ingesteld. De omleidingsroute dient te zorgen voor een vlotte en bij voorkeur ook een comfortabele doorstroming van het fietsverkeer.

6.4. OVERSTEEKBAARHEID

De oversteekbaarheid van drukke wegen moet goed zijn en vooral veilig. Dit is noodzakelijk om het fietsnetwerk als geheel aantrekkelijk te maken. Of sprake is van goede oversteekbaarheid hangt af van de kans op moeten wachten en de gemiddelde en maximale wachttijd voor overstekende fietsers en voetgangers. De oversteekbaarheid kan in het algemeen worden verbeterd door het versmallen van de oversteek of het realiseren van een middengeleider, zodat men in twee etappen kan oversteken. Ook het verlagen van rijsnelheden ter plaatse van de oversteek heeft een gunstige invloed. Bij kruispunten met een verkeersregelininstallatie (provinciale wegen) kan de regeling ten gunste voor fietsers worden afgesteld, bijvoorbeeld door alle fietsrichtingen tegelijkertijd groen te geven, fietsers op afstand te laten detecteren, of twee maal per cyclus groen te geven.

Op dit moment zijn er geen concrete locaties bekend waar zich problemen voordoen als het gaat over het veilig oversteken van drukke wegen voor fietsers. Als deze zich aandienen zal worden getracht hierin verbetering in aan te brengen, bijvoorbeeld door het aanbrengen van een middengeleider zodat fietsers in twee fasen kunnen oversteken. Het kan zijn dat daarvoor in overleg moet worden getreden met de Provincie Overijssel, omdat de drukste wegen in onze gemeente de provinciale wegen zijn. De Provincie Overijssel moet als wegbeheerder hieraan willen meewerken.

6.5. AANPAK VERBETEREN VERKEERSVEILIGHEID FIETSVERKEER

Jaarlijks worden in Nederland 67.000 fietsers behandeld op de spoedeisende hulp. Fietsongevallen vinden hoofdzakelijk plaats op lokale wegen. Op fietspaden neemt de drukte en diversiteit toe. Vooral ouderen zijn het slachtoffer. Dit zijn vaak eenzijdige ongevallen waarbij geen motorvoertuig betrokken is.

De laatste jaren is een (landelijke) toename te zien in het aantal eenzijdige fietsongevallen. Meerdere redenen zijn daarvan de oorzaak, waarvan twee belangrijke zijn: aanrijdingen met paaltjes op fietspaden en de toename van het gebruik van elektrische fietsen door ouderen.

Paaltjes

In het verleden zijn paaltjes geplaatst om te voorkomen dat auto's illegaal gebruikmaken van het fietspad. Om een vermindering van het aantal eenzijdige fietsgevallen te bewerkstelligen, zullen er geen paaltjes meer op fietspaden worden geplaatst, tenzij in de praktijk blijkt dat dit echt noodzakelijk is. In dat geval zullen de paaltjes worden geplaatst conform de nieuwe richtlijnen hiervoor.

Gebruik elektrische fiets ouderen

Door een behoorlijke toename in het gebruik van elektrische fietsen (ook) onder ouderen en een forse toename van het aantal ongevallen met fietsers, is ervoor gekozen om een project Ebike-training aan te bieden voor de oudere gebruikers van elektrische fietsen om hen betere vaardigheden aan te leren.

Doordat er meer gebruik wordt gemaakt van elektrische fietsen en racefietsen neemt het verschil in snelheid tussen de gebruikers op fietsvoorzieningen toe. Daar waar mogelijk kan verbreding van de fietsvoorziening dit probleem verkleinen, omdat er makkelijker en veiliger ingehaald kan worden.

In Hof van Twente zijn geen locaties waar sprake is van een verkeersveiligheidsknelpunt.

6.6. FIETSPARKEERVOORZIENINGEN

Om fietsgebruik aantrekkelijk te maken, gaat het niet alleen om het aanbieden van een compleet netwerk van fietspaden/fietsstroken maar ook om voldoende en goede stallingsvoorzieningen nabij voorzieningen. Fietsers parkeren hun fiets het liefst voor de deur van de plek van bestemming. Wanneer er geen klemmen worden aangeboden wordt elke andere aanbindmogelijkheid gebruikt: verkeersborden, lantaarnpalen, bomen, hekwerken en dergelijke. Ook gevels van gebouwen worden gebruikt als fietsenstalling. Dit leidt niet alleen tot toegankelijkheidsproblemen rondom het gebouw, maar leidt ook vaak tot een rommelig aanzicht. Momenteel zijn er fietsenrekken geplaatst bij openbare voorzieningen en in de centra van de kernen, maar een duidelijk beleid hieromtrent qua aantal, locatie en kwaliteit ontbreekt.

Hof van Twente wil in principe een vraaggericht fietsparkeerbeleid volgen en dat betekent dat er fietsparkeermogelijkheden worden geboden op locaties (of in de buurt van locaties) waar fietsen “wild” geparkeerd staan. Deze parkeermogelijkheden moeten zodanig geplaatst worden dat voor overige verkeersdeelnemers met name de voetgangers de vrije doorgang gewaarborgd blijft. In Delden leveren fietsen op trottoirs al snel problemen op door de smalle straten en daarmee beperkte ruimte; ze hinderen dan de voetgangers en rolstoelgebruikers. In 2013 zijn in het kader van het project Woonservicegebieden in de Langestraat aanpassingen uitgevoerd, om te zorgen voor een optimalisatie van al deze aspecten. In Goor geldt op sommige plekken hetzelfde probleem, maar zijn de fietsparkeervoorzieningen in het algemeen meer op peil.

Nieuw te plaatsen en te vervangen fietsparkeervoorzieningen zullen aan de kwaliteitseisen beschreven in het Fietsparkeerkeur moeten voldoen.

Bewaakte fietsenstallingen

In het kader van het stimuleren van het fietsgebruik ten opzichte van de auto en het terugdringen van het autogebruik, kan aanleg van een bewaakte fietsenstalling worden overwogen. Een bewaakte fietsenstalling zal echter niet kostendekkend zijn en vooralsnog lijkt de behoefte aan een bewaakte fietsenstalling niet aanwezig.

Fietsenstallingen bij stations

Met subsidie van rijk en regio investeren gemeenten in Twente in het op peil brengen en/of behouden van de stallingcapaciteit bij treinstations, waarbij rekening wordt gehouden met de verwachte groei in de komende jaren. Dit gebeurt onder de noemer van het zogenaamde Actieplan Fietsparkeren bij Stations. Voor de periode tot 2017 staat een uitbreiding van de stalling bij het station van Goor op het programma. De fietsenstalling bij het station van Delden heeft voldoende capaciteit. Beide stationsstallingen beschikken naast onbewaakte plekken, ook over fietskluizen. Deze kunnen worden gehuurd via de (website van) NS. Regelmatig vinden er bij de stations opschoonacties van fietswrakken plaats. Dit gebeurt in samenwerking tussen politie en gemeente.

OV-fiets

De OV-fiets is een huurfiets voor het laatste gedeelte van de reis. Met de gehuurde OV-fiets kan men vanaf het treinstation naar de eindbestemming. In Hof van Twente is een OV-fietsuurlocatie bij de stations van Delden en Goor. Voor het officiële overzicht van huurlocaties kunt u kijken op www.ov-fiets.nl.

7. Voetgangers en verkeersdeelnemers met een functiebeperking

In de bestaande verkeersruimte is in het verleden vaak onvoldoende rekening gehouden met voetgangers, ouderen en rolstoelgebruikers. Denk bijvoorbeeld aan te smalle trottoirs of het ontbreken van afritten, of te steile afritten. Bij reconstructies en nieuwbouwplannen kunnen dergelijke problemen worden aangepakt en voorkomen. Het doel voor deze brede groep verkeersdeelnemers is het opheffen van fysieke verplaatsingsbelemmeringen.

Doelgroepen

De veelal ondervertegenwoordigde groepen mensen zoals kinderen, ouderen en mensen met een functiebeperking ervaren problematiek op voetpaden veel eerder en vaak ook in een sterkere mate.

Fysiek en mentaal gezonde voetgangers kunnen met een boogje om obstakels lopen, terwijl mensen met een beperking dit niet kunnen of het kost hen meer moeite. Daarom wordt er in ontwerpen zoveel mogelijk rekening gehouden met de 'zwakste schakels' onder de voetgangers;

- kinderen (t/m 11 jaar);
- ouderen;
- mensen met een functiebeperking, waaronder:
 - Mobiel beperkten
 - Zintuiglijk beperkten
 - Cognitief beperkten

Door ontwerpen af te stemmen op de zwakste schakels binnen de groep voetgangers, is de kans groter dat het voor de meeste voetgangers aangenamer wordt om lopend een verplaatsing af te leggen.

Aandachtspunten voor de doelgroepen

Over het algemeen hebben voetgangers behoefte aan overzichtelijke en duidelijke verkeerssituaties. Dit betekent met name dat voetgangers voldoende zichtmogelijkheden hebben om de verkeerssituatie te kunnen overzien. Ook het aanbod van obstakels en objecten op voetpaden dient zoveel mogelijk worden vermeden. In situaties dat er door obstakels (te) weinig ruimte overblijft voor voetgangers is het mogelijk om ruimte te maken door bijvoorbeeld verkeersborden aan gevels of lichtmasten te bevestigen. Het zoveel mogelijk uniform indelen van het straatbeeld zorgt voor overzichtelijkere verkeerssituaties.

Voor kinderen zijn met name geparkeerde en/of manoeuvrerende auto's aandachtspunt. Bij lagere snelheden (30km-zones) kunnen automobilisten beter reageren op onverwachte gedragingen van kinderen en sneller tot stilstand komen, waardoor de kans op (ernstige) ongevallen relatief klein is.

Voor functie-beperkten en ouderen is het van belang dat er voldoende loopruimte is met minimale obstakels/barrières. Daarnaast is het van belang om het aantal opstappen, hellingen en trappen waar mogelijk te minimaliseren. Ook is het van belang om zorg te dragen voor de verharding van voetpaden. Dit betreft voor functie-beperkten en ouderen een vlakke en stroeve verharding bij trottoirs en oversteken. Zintuiglijk-beperkten kunnen zich door het aanbrengen van kleuren, contrast en belijning beter oriënteren in de openbare ruimte. Een rateltikker kan bij verkeerslichten ondersteunend zijn. Voor mobiel-beperkten gelden dezelfde

aandachtspunten als voor de groep ouderen. Van deze maatregelen zullen overigens alle gebruikers profiteren.

Voetgangers in 30 km/u zones

De toepassing van 30 km/u zones brengt voor voetgangers een aantal voordelen. Door het wegnemen van scheidingen in verkeerstypen wordt het attentieniveau van met name het gemotoriseerde verkeer verhoogd. Door dit verhoogde attentieniveau is de snelheid lager en kunnen voetgangers veiliger en met meer tijd oversteken. Hierdoor worden gereguleerde oversteekplaatsen overbodig doordat voetgangers op een veilige manier kunnen oversteken. Voor zintuiglijk beperkten is het van belang om in 30 km/u zones, waarbij er geen sprake meer is van een gescheiden verkeersruimte, aandacht te hebben voor voldoende oriëntatiepunten.

Zebrapaden

In een 30km-zone zijn zebrapaden volgens de richtlijnen ongewenst; bij wijze van uitzondering kan een zebrapad worden overwogen bij scholen en op plekken waar vaak grote groepen mensen oversteken. Daarnaast blijkt uit verkeerskundig onderzoek dat een zebra niet die veiligheid biedt die de gebruiker verwacht. Er is sprake van zogenaamde 'schijnveiligheid'. We leren kinderen dat ze bij een zebra veilig kunnen oversteken omdat auto's hier moeten stoppen. Kinderen vertrouwen hierop en zullen minder aandachtig oversteken. In de praktijk blijkt echter dat er steeds meer automobilisten weinig rekening houden met zebra's. In uitzonderlijke situaties worden zebra's nog wel toegepast. Het gaat dan om locaties waar over de hele dag een redelijk aantal oversteekbewegingen wordt gemaakt. Zo zijn er bij scholen wel veel oversteekbewegingen maar alleen bij begin en eind van de schooltijd. Automobilisten zien dan gedurende de dag weinig mensen/kinderen oversteken en hebben dan steeds meer de neiging de zebra te negeren waardoor mogelijk juist gevaarlijke situaties ontstaan.

Uitgangspunten

Resumerend zijn er specifieke uitgangspunten bij het toegankelijk ontwerpen voor voetgangers en verkeersdeelnemers met een functiebeperking:

- bij nieuwbouwplannen worden de straten in woonwijken voorzien van trottoirs;
- trottoirs moeten voldoende breed zijn (bij voorkeur 1.80 meter, minimaal 1,50 meter);
- in 30km-gebied in principe geen zebrapaden; bij wijze van uitzondering kan een zebrapad worden overwogen bij scholen en op plekken waar vaak grote groepen mensen oversteken.
- zorgen voor afritten met niet te steile hellingen (maximaal 1:20, afhankelijk van de lengte);
- voorkomen van belemmeren van de doorgang door fietsen, geparkeerde auto's en uitstallingen;
- toepassen van leuningen bij hoogteverschillen;
- toepassen van rustpunten, zoals banken;
- goede en voldoende oversteekvoorzieningen;
- voorkomen van oneffenheden in de verharding;
- toegankelijke vormgeving van bushaltes en de routes er naar toe.
- in bijzondere situaties geleiding voor blinden en slechtzienden

Er wordt gewerkt aan een Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR), waarin concrete inrichtingsprincipes en details voor de openbare ruimte zijn opgenomen.

8. Parkeren

8.1. INLEIDING

Primair doel bij het parkeerbeleid is het ordenen van het parkeren met oog voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Een tweede doel is het in stand houden of realiseren van voldoende parkeergelegenheid. Het parkeerbeleid is dus vraagvolgend. Uitgangspunten zijn verder:

- goede vormgeving van parkeervoorzieningen zodat deze goed toegankelijk zijn;
- vergroten van parkeercapaciteit leidt bij voorkeur niet tot een toename van hemelwaterafvoer.

De uitwerking van het parkeerbeleid is opgesplitst in de volgende gebiedstypen en parkeeraspecten:

- Parkeren in de wijken
- Parkeren in het centrum
- Parkeren voor toerisme en recreatie
- Parkeren op bedrijventerreinen
- Parkeren grote voertuigen
- Laden en lossen
- Carpoolvoorzieningen
- Gehandicaptenparkeren

Ontwikkelingen

Primos is een jaarlijkse prognose voor de bevolkings- en huishoudensontwikkeling. Voor de gemeente Hof van Twente geeft Primos aan te verwachten dat het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in 2030 ongeveer gelijk blijven en het aantal huishoudens ten opzichte van 2015 licht zal stijgen.

Dit zijn niet de enige invloedfactoren op de ontwikkeling van mobiliteit en parkeerdruk. De economische ontwikkeling speelt hierin bijvoorbeeld ook een belangrijke rol en die is lastig te voorspellen.

Regionaal Mobiliteitsplan (RMP)

Ten aanzien van parkeren heeft de regio Twente het volgende aangegeven: Het streven naar een zo groot mogelijke eenduidigheid binnen het parkeerbeleid van de Twentse gemeenten. De afstemming binnen de gemeenten is momenteel voornamelijk gericht op informatie-uitwisseling.

8.2. PARKEERTOETS VOOR BOUWPLANNEN EN ONTWIKKELINGEN

Uitgangspunten:

1. Bij ruimtelijke ontwikkelingen en bouwplannen mag de parkeerdruk op de openbare parkeerplaatsen niet toenemen.
2. De minimale afmetingen van een langs-parkeervak is 2 x 6 meter. Bij een haaks-parkeervak geldt een minimale breedte van 2,5 x 5 meter en moet de lengte van het parkeervak inclusief de ruimte om er in- en uit te rijden minimaal 10,50 meter zijn.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen en bouwplannen is het belangrijk te voorkomen dat hierdoor nu of in de toekomst parkeerproblemen ontstaan. Om die reden geldt de beleidsregel dat een dergelijke ontwikkeling niet mag leiden tot een toename van de parkeerdruk op de openbare parkeerplaatsen. Daarom wordt voor het bepalen van de benodigde parkeercapaciteit voor een bouwplan door de gemeente Hof van Twente een parkeertoets uitgevoerd. Hierbij worden de parkeerkencijfers gehanteerd zoals die door het CROW in de publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (oktober 2012) zijn gepubliceerd waarbij het midden van de bandbreedte wordt aangehouden en de stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk'.

Het kan zijn dat er ontwikkelingen zijn, die op zichzelf gewenst zijn, maar niet kunnen voldoen aan de gestelde parkeernorm. In die gevallen kan het college besluiten dat een beroep kan worden gedaan op het Parkeerfonds. De ontwikkelaar kan dan het tekort aan parkeerplaatsen 'afkopen' door een storting te doen in het Parkeerfonds. De gemeente dient dan binnen een periode van 10 jaar, binnen een straal van 500 meter van het perceel de ontbrekende parkeerplaatsen te realiseren. Op deze wijze kunnen op zichzelf gewenste ontwikkelingen die stuiten op een belemmering ten aanzien van parkeren, toch mogelijk worden.

8.3. PARKEREN VOOR BEWONERS IN DE WIJKEN

Uitgangspunten:

1. Bewoners moeten nabij hun woning kunnen parkeren.
2. Parkeerregulering moet uitsluitend overwogen worden indien er sprake is van een structurele hoge parkeerdruk en mits een meerderheid van 60% van de direct belanghebbenden voorstander is.

Parkeerregulering is het geheel van regelingen en voorschriften die in een gebied gelden voor het gebruik van parkeerplaatsen. Daarbij kunnen de regels betrekking hebben op verschillende doelgroepen (bewoners of bezoekers), op de parkeerduur (lang parkeren of kortparkeren, blauwe zones) of op de prijs (betaald parkeren versus gratis parkeren).

Parkeerregulering is geen doel op zich. Mogelijke aanleidingen zijn:

- Er is te weinig parkeerruimte beschikbaar en met regulering kan worden gezorgd dat toch vrije parkeerruimte beschikbaar blijft.
- De juiste parkeerplaats voor de juiste doelgroep beschikbaar te krijgen.

Op dit moment is voor zover bekend geen sprake van een structureel te hoge parkeerdruk in een wijk. Door groei van het autobezit, meer bezoekers of het realiseren van onvoldoende parkeergelegenheid bij nieuwbouw kan de parkeerdruk echter toenemen en zijn in de toekomst wellicht maatregelen nodig.

Bij breed gedragen en structurele parkeerklachten zal in samenspraak met de bewoners naar oplossingen worden gezocht. De klachten kunnen betrekking hebben op het aspect handhaving (slordig parkeren of het parkeren op locaties waar dit verboden is) of parkeerdruk (te weinig parkeerruimte). In dat geval zal er een onderzoek in de desbetreffende wijk moeten plaatsvinden. Parkeertellingen moeten dan uitwijzen hoe hoog de parkeerdruk is.

8.4. PARKEREN VOOR BEZOEKERS IN DE CENTRA

Uitgangspunten:

1. Voor winkelend publiek moeten voldoende en goede parkeervoorzieningen aanwezig zijn.

2. Parkeerregulering moet alleen ingesteld worden als er sprake is van een parkeerprobleem of als het bovenstaande uitgangspunt niet gerealiseerd kan worden zonder parkeerregulering.

Met name de kernen Goor en Delden hebben naast een woonfunctie ook een aanzienlijke bezoekersfunctie. Op dit moment is geen sprake van een structureel te hoge parkeerdruk.

Kern Goor

Het voorzieningenniveau in de kern Goor bestaat uit een kleinschalig winkelareaal. De meeste winkels bevinden zich in de Grotestraat.



Figuur 8.1 Winkelgebied in de kern Goor

Sinds 2015 geldt op het Weversplein en op de helft van De Höfte parkeerregulering in de vorm van een blauwe zone; naast de al langer bestaande blauwe zone in het winkelgedeelte van de Grotestraat. De maximale parkeerduur is 2 uur. De nieuwe blauwe zones zullen vóór de zomervakantie 2016 worden geëvalueerd om te zien of er door verdrijving van langparkeerders elders problemen ontstaan. In dat geval kunnen maatregelen worden voorgesteld om deze problemen op te lossen. Ook na de evaluatie blijft het goed regelmatig de vinger aan de pols te houden door middel van een parkeeronderzoek.

Kern Delden

Momenteel is geen sprake van parkeerregulering in de kern Delden. Er is wel een parkeerroute met bewegwijzering. Er is parkeergelegenheid aan de rand van het winkelgebied, bijvoorbeeld bij restaurant De Zwaan, maar het is ook toegestaan om in de Langestraat direct voor de winkels in de vakken te parkeren.

Parkeerroutes

Parkeerlocaties voor bezoekers worden alleen gebruikt als ze vanaf de hoofdstructuur makkelijk te bereiken zijn. Dat begint met een duidelijke en sluitende parkeerroute. Bovendien dient verwezen te worden naar verschillende alternatieven mocht een parkeerlocatie vol staan. Op dit moment is er in Goor en Delden een statische parkeerroute. De parkeerroute in Goor is door de wegenstructuur rondom het winkelcentrum niet ideaal, maar functioneert wel.

8.5. PARKEREN OP BEDRIJVENTERREINEN

Vanwege de uitstraling van het bedrijventerrein zelf, de leefbaarheid in de omgeving en de verkeersveiligheid moet het parkeren en laden en lossen op eigen terrein plaatsvinden en niet op de openbare weg. Op bedrijventerreinen is er nu geen sprake van parkeerproblemen.

Bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen kan een collectieve parkeervoorziening kansen bieden om de uitstraling en het functioneren van het terrein te verbeteren. Bedrijven die dicht bij elkaar liggen, kunnen een gemeenschappelijk terrein realiseren.

8.6. PARKEREN VOOR TOERISME EN RECREATIE

Doelen en uitgangspunten:

1. Doel is de natuurgebieden een autoluw karakter te geven. Dat betekent dat aan de randen goede parkeervoorzieningen moeten zijn om de bezoekers daar op te vangen.
2. Parkeerplaatsen in het buitengebied bundelen met andere voorzieningen in het buitengebied.
3. De parkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de verkeershoofdstructuur gerealiseerd worden.

Verspreid over de hele gemeente is sprake van een groot aantal parkeergelegenheden die gunstig liggen voor toerisme en recreatie. Een TOP is een locatie waar het begin van fiets- en wandelroutes indien mogelijk wordt gecombineerd met een voorziening zoals een restaurant en parkeergelegenheid. Deze locaties moeten goed vindbaar zijn en indien nodig verwezen worden aan de hand van statische parkeerbebording.

In specifieke gevallen, zoals bij landgoed Twickel al het geval is, kan overwogen worden om op toeristische parkeerterreinen betaald parkeren in te voeren. Het voorkomt ongewenst autogebruik en verleidt mensen om na te denken over alternatieven zoals de fiets. Concrete locaties hiervoor zijn momenteel niet in beeld. In de rest van het natuurgebied zal een parkeerverbodszone moeten worden ingesteld, waarop wordt gehandhaafd.

Het bepalen van een parkeernorm voor een recreatiegebied is lastig. Bij voorkeur zouden er parkeertellingen gehouden moeten worden op een zomerse dag om vast te stellen wat de benodigde parkeerruimte moet zijn.

8.7. PARKEREN VRACHTVERKEER (GROTE VOERTUIGEN)

Doel is het parkeren van vrachtverkeer en andere grote voertuigen te weren uit woon- en winkelgebieden met het oog op de kwaliteit van de buitenruimte en uitzicht van omwonenden.

In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is vastgelegd dat het verboden is om een voertuig van langer dan 6 of hoger dan 2,4 m te parkeren, behalve op een door B&W aangewezen plaats. Op dit moment zijn de kernen bij aanvang van de komgrenzen aangewezen als verbodszone van het parkeren van vrachtwagens. De locaties waar ze wel mogen worden geparkeerd zijn bepaald en bij de komborden van Goor en Delden vermeld,

evenals op de gemeentelijk website. Daarmee heeft de gemeente het parkeren van grote voertuigen geregeld.

8.8. BEVOORRADEND VERKEER

Laad- en losplaatsen

Het laden en lossen moet zodanig worden geregeld dat geen wezenlijke overlast ontstaat voor publiek en andere weggebruikers en uiteraard de verkeersveiligheid niet in het geding is. In een aantal gevallen kan laad- en losverkeer leiden tot doorstromingsproblemen doordat de rijbaan geblokkeerd wordt. Ook kan de verkeersveiligheid voor de fietser en voetganger in het gedrang komen. Om de verkeersveiligheid en de doorstroming te verbeteren kan worden overwogen om een speciale laad- en loshaven te realiseren. Dit gaat echter in de meeste gevallen ten koste van parkeerruimte, iets dat (vaak) onwenselijk is. Mocht een laad- en loshaven overwogen worden, dan is het verstandig dit te doen op locaties waar laden en lossen in de praktijk ook gebeurt en dit in samenspraak met de ondernemers te doen.

Venstertijden

Om de overlast van laden en lossen in winkelgebieden te beperken is het mogelijk om venstertijden in te stellen. Dit is echter een uiterste oplossing. Venstertijden zijn uren waarop laden en lossen in een bepaald gebied wel is toegestaan. Het laden en lossen wordt dan geconcentreerd op bepaalde tijdstippen van de dag. Doorgaans worden venstertijden alleen ingevoerd in gebieden waar sprake is van een draagkrachtig winkelgebied, waar winkels gevestigd zijn die ofwel meerdere malen per dag bevoorraad worden ofwel grote hoeveelheden goederen afnemen. Op dit moment is de overlast niet zodanig dat wordt overwogen om venstertijden in te stellen.

8.9. PARKEREN GEHANDICAPTEN

Er zijn algemene gehandicapten parkeerplaatsen in Hof van Twente aangebracht op diverse parkeerterreinen. Artikel 85 RVV 1990 regelt dat bestuurders van een voertuig waarop een gehandicaptenparkeerkaart is aangebracht op meer locaties mogen parkeren dan bestuurders van de overige voertuigen. Indien blijkt dat dit onvoldoende plekgarantie biedt voor gehandicapten, kan dit een reden zijn om een speciale algemene gehandicaptenparkeerplaats aan te brengen. Dit kan zijn bij openbare voorzieningen, maar ook bij winkelgebieden.

Het ASVV (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) geeft als richtlijn aan dat bij publieke voorzieningen zoals een bibliotheek of een gemeentehuis 5% van de parkeerplaatsen aangegeven moet worden als algemene gehandicaptenparkeerplaats. De afmeting van deze plekken is groter en verder mogen ze maximaal op 100 meter afstand liggen tot de ingang van het gebouw, willen ze gebruikt worden door gehandicapten, maar bij voorkeur uiteraard zo dicht mogelijk bij de bestemming.

Het ASVV geeft aan dat gebouwen die voor gehandicapten toegankelijk moeten zijn (ziekenhuizen, aangepaste woningen, kruisgebouwen en dergelijke) op minder dan 50 m een gehandicaptenparkeerplaats moeten aanbieden. Op parkeerterreinen of –garages geeft het ASVV een norm van 1 gehandicaptenparkeerplaats op 50 reguliere parkeerplaatsen.

Op dit moment kunnen bewoners van Hof van Twente zoals is vastgelegd in de Regeling gehandicaptenparkeerkaart (2 juli 2001) een gehandicaptenparkeerkaart aanvragen via de gemeente. Inwoners met een gehandicaptenparkeerkaart kunnen een aanvraag indienen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken als zij daarvoor op eigen terrein geen gelegenheid hebben.

8.10. MOBILITEITSMANAGEMENT EN CARPOOLVOORZIENINGEN

Onze gemeente wil stimuleren dat efficiënt gebruik wordt gemaakt van mobiliteit. In dat kader wordt ingezet op carpoolen en gecombineerd gebruik van modaliteiten. Bijvoorbeeld de fiets als voortransport voor bus en trein of de auto als voortransport voor de trein. De provincie heeft carpoolplaatsen aangelegd langs de A1 ter hoogte van de afslag Markelo en bij Goor naast het kruispunt van de N346/N347. Voor zover bekend bestaat er geen behoefte op andere locaties binnen onze gemeente.

9. Voorlichting, educatie en handhaving

9.1. INLEIDING

Verkeersveiligheid wordt bepaald door 3 componenten: het voertuig, de weginfrastructuur en het gedrag van de verkeersdeelnemers. Aan het eerste aspect wordt door de (auto)industrie continue gewerkt aan verbeteringen t.a.v. actieve en passieve veiligheid(systemen). Als wegbeheerder is de gemeente verantwoordelijk voor de twee aspecten van de infrastructuur:

- m.b.t. de staat van onderhoud van de weg (aansprakelijkheid)
- de juiste weginrichting per snelheidsregime (aansprakelijkheid en handhaafbaarheid)

Gedrag van de weggebruikers is de lastigste component. De weggebruiker is hiervoor primair verantwoordelijk.

9.2. PROBLEEMSIGNALERING

Zoals al is aangegeven is het gedrag van verkeersdeelnemers de meest lastige component van verkeersveiligheid. De afgelopen jaren is een trend zichtbaar dat de mentaliteit van de weggebruiker steeds meer verschuift naar 'ik bepaal zelf wat mag' en steeds minder sociaal en minder conform de verkeersregels.

Bovendien worden verkeersdeelnemers in toenemende mate afgeleid in het verkeer. Een belangrijk voorbeeld hiervan is het gebruik van smartphones in het verkeer.

Het gebruik van de smartphone is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Inmiddels zijn er in Nederland minstens 10 miljoen smartphones in gebruik. Er is een verschuiving in het gebruik van de telefoon; mensen bellen minder en gebruiken de smartphone steeds meer voor social media en tekstberichten, ook vaak terwijl ze achter het stuur of op de fiets zitten. Uit onderzoek blijkt dat de risico's op een verkeersongeval flink toenemen als iemand tijdens het rijden bezig is met het lezen of schrijven van tekstberichten, mailen en social media. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) schat in dat hierdoor jaarlijks enkele tientallen verkeersdoden vallen. Via projecten en campagnes worden weggebruikers gewezen op de gevaren van het gebruiken van een smartphone in het verkeer en gestimuleerd om verantwoord om te gaan met het gebruik van de smartphone.

Gedrag kan worden beïnvloed door voorlichting, educatie en handhaving. Voorlichting en educatie hebben met name effect bij de welwillende verkeersdeelnemers. Bij bestuurders die bewust regels negeren zijn sancties nodig. Als de weg correct is ingericht en het gedrag van weggebruikers zorgt voor overlast (bijv. te hard rijden), rest vaak alleen de mogelijkheid van handhaving als middelen om de verkeersonveiligheid te verminderen.

Bij de meldingen (klachten) van burgers komt het vaak voor dat de gemeente in een spagaat komt. Dat kan omdat bijvoorbeeld de weg weliswaar correct is ingericht, maar de melder vindt dat de gemeente meer maatregelen moet nemen (bijv. meer drempels). Of de melder heeft de beleving dat er veel te hard wordt gereden, terwijl uit metingen blijkt dat dit niet (in die mate) het geval is. Een ander voorbeeld is dat er melding wordt gedaan van een verkeersonveilige situatie: de weg is correct ingericht, maar weggebruikers houden zich (bewust) niet aan de verkeersregels.

In dit soort gevallen is het helaas niet altijd mogelijk om de meldingen naar tevredenheid van de melders op te lossen.

9.3. VOORLICHTING

In het Hofweekblad zal regelmatig een artikel worden gepubliceerd waarin uitleg wordt gegeven of aandacht wordt gevraagd voor bepaalde verkeersregels, verkeersonderwerpen of verkeerssituaties. Ook zal hiervoor sociale media worden ingezet.

De gemeente heeft een dynamische snelheidsindicator (DSI), die kan worden geplaatst langs een weg waar vaak veel te hard wordt gereden. Met de DSI wordt de weggebruiker geattendeerd op de gereden snelheid. De DSI heeft grote invloed op de manier van rijden, doordat weggebruikers hun snelheid minderen na het zien van een DSI. Het effect van een DSI is echter maar beperkt tot een aantal weken, daarom wordt deze tijdelijk geplaatst. Door de DSI te rouleren op verschillende locaties, wordt een zo groot mogelijk effect behaald.

9.4. EDUCATIE

De Provincie Overijssel zet in op het waarborgen van de verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersdoden en (ernstig) gewonden. Net als in veel andere gebieden in Nederland vinden de verkeersongevallen in Twente steeds meer verspreid over het netwerk plaats. Ongevallen worden nu vooral veroorzaakt door menselijk falen. Het grootschalig aanpakken van de infrastructuur is daardoor een steeds minder bruikbare oplossing. Om de verkeersveiligheid te waarborgen, wordt de focus gelegd op kwetsbare doelgroepen en educatie en communicatie. Hof van Twente zal in samenspraak met de Provincie Overijssel/ROV Oost Nederland, Veilig Verkeer Nederland (VVN), ANWB en marktpartijen nog meer inzetten op educatieprojecten.

Om bij de Twentse gemeenten voldoende aandacht te krijgen of te behouden voor het thema gedragsbeïnvloeding, is in 2010 met alle betrokken partijen een intentieverklaring Samenwerking Verkeersveiligheid Twente ondertekend, waarin rollen en inspanningsintenties zijn opgenomen. In de intentieverklaring is onder andere bepaald dat vanaf 2010 elke gemeente een minimale eigen bijdrage van € 0,50 per inwoner reserveert in haar activiteitenplan voor verkeerseducatie en communicatieprojecten. Wanneer hier projecten tegenover staan die 75% subsidie ontvangen, gaat het dus om een totaal bedrag van € 2,- per inwoner. In Hof van Twente gaat het dan om $35.000 \times € 2,- = € 70.000,-$. De komende jaren zal meer worden ingezet op gedragsbeïnvloeding en daarmee ook op educatie, zonder het beschikbare budget te overschrijden.

De gemeente Hof van Twente wil in de gehele gemeente uniformiteit in educatieprojecten en wil daarbij gericht kunnen sturen op welke projecten er uitgevoerd worden. Dit wordt bereikt door structurele samenwerking met VVN en doordat de basisscholen verkeersouders hebben die aangesloten zijn bij VVN. Verkeersouders staan dicht bij de school en vormen een aanspreekpunt voor gemeente, politie en VVN. Zij zijn gezamenlijk met VVN een belangrijke spil in het slagen van het educatieprogramma.

Met scholengemeenschap De Waerdenborch in Goor en het Twickel College in Delden is een zogenaamd VEVO-convenant (Verkeerseducatie Voortgezet Onderwijs) afgesloten. Doel van het convenant is om permanente verkeerseducatie op de middelbare scholen te ontwikkelen en implementeren.

De gemeente heeft een (financieel) stimulerende rol bij het jaarlijks aanbieden van een groot scala aan verkeerseducatieprojecten en doet dit samen met meerdere partners, o.a.:

- Provincie Overijssel (subsidieverstrekker)
- Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost Nederland (ROVON voorheen ROVO)
- Veilig Verkeer Nederland (VVN)

Voorbeelden van projecten zijn:

- Streetwise (4-12 jaar)
- Verkeersexamen (6-12 jaar)
- Dode hoek project (6-12 jaar)
- Opfriscursus verkeerstheorie (volwassenen)
- VOMOL (groep 7 en 8)
- Ebike-training (70+)

Hoewel veel projecten jaarlijks worden aangeboden, wordt ook ingespeeld op actuele behoefte. Voorbeeld daarvan is Ebike-training. Door een behoorlijke toename in het gebruik van elektrische fietsen (ook) onder ouderen en een forse toename van het aantal ongevallen met fietsers, is ervoor gekozen om een project aan te bieden voor de oudere gebruikers van elektrische fietsen om hen betere vaardigheden aan te leren.

Naast lokale projecten vinden ook landelijke campagnes plaats, zoals bijvoorbeeld BOB en Fietsverlichting Aan.

9.5. HANDHAVING

Als de weg correct is in ingericht en het gedrag van weggebruikers zorgt voor overlast (bijv. te hard rijden), rest vaak alleen de mogelijkheid van handhaving.

De politie houdt op verschillende wegen binnen de gemeente Hof van Twente frequent snelheidscontroles. Deze wegen worden door de politie 'trajectwegen' genoemd. Hierbij wordt als eerste gekeken waar de meeste (ernstige) ongevallen gebeuren. Daarna wordt gekeken naar wegen waar het overtredingspercentage rond of boven 10% zit. Op grond hiervan wordt er door het Verkeershandhavingsteam een aantal vaste trajecten geselecteerd. Het merendeel van deze wegen zijn de wegen waar een 50- en 80 km/u regime geldt. Omdat er binnen 30- en 60km-zones minder ongevallen gebeuren, vindt daar ook beduidend minder controle plaats.

Tijdens het reguliere verkeersoverleg tussen de gemeente en de verkeersadviseur van de politie komen klacht-locaties regelmatig aan bod. Voor er verdere acties worden ondernomen, wordt eerst vastgesteld of er daadwerkelijk een (snelheid)probleem is. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van het computerprogramma speedprofiles en van wegkantraders van zowel de gemeente als van de politie. Indien een klacht geobjectiveerd kan worden, worden in het verkeersoverleg handhavingsafspraken gemaakt voor incidentele controles.

10. Schoolomgevingen

10.1. HUIDIGE SITUATIE

Diverse scholen kaarten direct of via verkeersouders de verkeersproblematiek rondom scholen aan. De toenemende verkeersoverlast in schoolomgevingen is een landelijke ontwikkeling. Steeds meer ouders brengen hun kinderen met de auto naar school, waardoor het tijdens de begin- en eindtijden van de lessen in de schoolomgeving een wirwar is van auto's. De steeds nadrukkelijker aanwezigheid van de auto zorgt voor conflictsituaties met de jonge fietsers en voetgangers. Daarbij komt dat kinderen op steeds latere leeftijd zelfstandig naar school gaan en zich daarmee zelfstandig in het verkeer kunnen verplaatsen.

Deze problematiek is eigenlijk al jaren aanwezig. Ter voorbereiding van het GMP 2007 is een eerste aanzet voor verkeers/infrastructurele maatregelen rond de scholen uitgevoerd om zicht te krijgen op de benodigde financiën. Op basis van de bekende knelpunten en een locatieverkenning zijn oplossingsrichtingen hiervoor in beeld gebracht. De afgelopen jaren is dit nader uitgewerkt met de direct betrokkenen en zijn de maatregelen getroffen.

Daarbij is onder meer gekeken naar de basis veiligheidsaspecten:

- goede herkenning schooluitgang door bebording;
- veilige plaats om over te steken / langs de weg te lopen;
- afscherming van de rijbaan;
- goede parkeervoorziening.

De meeste schoolomgevingen zijn naar aanleiding van het GMP 2007 aangepakt. Qua infrastructuur hoeft er nog weinig te worden gedaan aan de schoolomgevingen. Het is nu zaak om te gaan finetunen qua fysieke omgeving. De onveiligheid die er na aanpassing van de schoolomgeving is, dient verminderd te worden door middel van educatie, voorlichting en handhaving.

10.2. HAAL- EN BRENGVERKEER EN PARKEREN

De (beleving van) verkeersonveiligheid is bij schoolomgevingen vaak groter dan gewenst, maar ook groter dan nodig zou hoeven zijn. De gevoelens van onveiligheid worden namelijk voornamelijk veroorzaakt door de grote hoeveelheid ouders die hun kinderen per auto naar school brengen. Vaak wordt dit gedaan uit praktische overwegingen, gemak of omdat 'het zo gevaarlijk is voor de kinderen door al die auto's bij de school'. Het is goed dat ouders zich meer bewust worden van hun keuze hierin: als ze er (vaker) voor kiezen om de auto niet te gebruiken voor het halen en brengen van hun kinderen, zal dit een grote bijdrage hebben aan de (beleving van) de verkeersveiligheid bij scholen. Tevens zorgt dit ervoor dat kinderen op jonge leeftijd leren hoe ze zich moeten gedragen als goed verkeersdeelnemer. Basisscholen en de gemeente kunnen de ouders hier regelmatig op aanspreken.

In overleg met de politie is een protocol opgesteld voor haal- en brengverkeer bij scholen, bestaande uit de volgende uitgangspunten:

1. Kinderen komen voornamelijk te voet of met de fiets naar school.

2. Haal- en brengverkeer moet worden geregeld, in principe met een Kiss & Ridestrook (K&R).
3. De K&R wordt alleen gebruikt voor het direct in- en uitstappen.
4. Het langer parkeren gebeurt waar mogelijk op enige afstand van de school, zodat een autovrije zone rond de scholen ontstaat.
5. Trottoirs worden zoveel mogelijk vrijgehouden.
6. Het verkeer ondervindt geen hinder tijdens halen en brengen.

11. Elektrisch rijden en innovaties

11.1. INLEIDING

In het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Duurzaamheid is door de Gemeenteraad de doelstelling vastgelegd dat de gemeente Hof van Twente in 2035 energieneutraal zou moeten zijn. Dit is nogmaals bevestigd in het coalitieakkoord (2014), waar duurzaamheid en economie tot prioriteiten zijn bestempeld. Het uitgangspunt is People, Planet, Profit en van daaruit wordt getracht de 60 miljoen die jaarlijks uit Hof van Twente verdwijnt voor de levering van energie binnen onze gemeente te houden. In de beleidsnotitie "Routekaart naar een energie neutraal Hof van Twente in 2035" is een routekaart uitgestippeld met de mogelijke wegen om het doel in 2035: een energie neutrale gemeente te bereiken.

De doelstellingen 'energie neutrale gemeentelijke organisatie in 2030' en 'energie neutrale gemeente in 2035' kan alleen worden bereikt met een gezamenlijke inspanning van inwoners, bedrijven (en organisaties en instellingen) en de gemeente.

In dit proces heeft de gemeente onder meer een voorbeeldfunctie en wil daarom zorgdragen voor het plaatsen van laadpalen voor het gemeentehuis en op andere plaatsen in de gemeente.

11.2. ELEKTRISCH RIJDEN

Auto's

Elektrisch vervoer (EV) neemt een grote vlucht. Eind juni 2014 reden ruim 37.000¹ elektrische personenauto's op de weg in Nederland. Dit aantal is vorig jaar verdubbeld en zal verder toenemen nu steeds meer automerken geheel of gedeeltelijk elektrische auto's op de markt brengen. We hebben met de ontwikkeling van elektrisch rijden te maken.

Elektrisch vervoer draagt bij aan de gemeentelijke doelstellingen voor energie en luchtkwaliteit. Omdat de helft van de olie die omhoog gepompt wordt, wordt verbrand in het verkeer, is het elektrificeren van vervoer een belangrijke component van de energietransitie. Elektrische voertuigen verminderen de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen. Een elektrisch voertuig is bovendien, vergeleken met een voertuig met interne verbrandingsmotor, goed voor de luchtkwaliteit van de stad. Tenslotte kan elektrisch rijden financieel aantrekkelijk zijn voor bedrijven die zich met duurzaamheid willen profileren.

Een deel van de e-rijders kan niet op eigen terrein opladen, en is afhankelijk van een publiek oplaadpunt. De uitrol van publieke oplaadpunten zit echter in een landelijke impasse. In eerste instantie heeft Stichting E-Laad (de samenwerkende netbeheerders) de uitrol van de eerste oplaadpunten uitgevoerd. Per augustus 2012 is Stichting E-Laad echter gestopt met het in behandeling nemen van nieuwe aanvragen. Het aantal elektrische auto's en daarmee de behoefte aan nieuwe publieke oplaadpalen blijft echter groeien.

¹ <http://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers>

De gemeente Hof van Twente wil de plaatsing van openbare oplaadpalen wel mogelijk maken, maar niet zelf financieren. We willen marktwerking stimuleren en een toekomstbestendige oplossing creëren, die niet afhankelijk is van de beschikbaarheid van (gemeente)subsidie. De VNG heeft beleidsregels opgesteld voor een marktmodel voor openbare oplaadinfrastructuur.

Marktpartijen die voldoen aan de door de gemeente vastgestelde beleidsregels kunnen een vergunning op de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en een verkeersbesluit aanvragen om oplaadpalen te plaatsen en exploiteren. Dit model wordt ook wel het 'vergunningenmodel' genoemd.

Op de parkeerplaatsen met oplaadinfrastructuur mogen alleen elektrische voertuigen parkeren en alleen tijdens het opladen. Door het aanbrengen van een oplaadinfrastructuur mag in principe het aantal reguliere parkeerplaatsen in de openbare ruimte niet afnemen.

Oplaadinfrastructuur wordt geplaatst op rekening en risico van de betreffende marktpartij(en). De gemeente maakt een aantal interne kosten voor het nemen van een verkeersbesluit en het inrichten van het parkeervak. Deze kosten worden gedekt uit bestaand budget voor kleine infrastructurele maatregelen.

Fietsen

De laatste jaren is sprake van een duidelijke toename in het gebruik van de elektrische fiets, zowel recreatief als ook in het woon-werkverkeer. De verwachting is dat door de compactheid van Twente en de onderlinge afstanden tussen de steden het gebruik van de elektrische fiets in de toekomst verder gaat stijgen.

Hof van Twente stimuleert het gebruik van de (elektrische) fiets als duurzaam vervoermiddel. De (elektrische) fiets geldt als alternatief voor de auto en openbaar vervoer op reisafstanden tot ongeveer 15 kilometer en als vervoermiddel in het voor- en natransport naar bijvoorbeeld stations of carpoolplaatsen voor verder weg gelegen reisdoelen.

11.3. INNOVATIES

Twente is bij uitstek een regio waarin innovatie en techniek hoog in het vaandel staan: de regio is volgens onderzoek één van de meest innovatieve regio's van Nederland. De Universiteit Twente speelt daar een grote rol in. Ook op het gebied van fiets loopt Twente voorop.

Ook voor de komende jaren wil Twente verder op de kracht van innovatie en techniek inzetten. Innovatieve fietspaden, groene golven en nieuwe innovatieve fietsen. Dat is waar Twente op gaat inzetten. Provincie Overijssel heeft het thema Innovatie en techniek opgenomen in Fietsprogramma Twente 2016-2020 en Hof van Twente wil zich hier ook voor inzetten. Met de betrokken partijen zal worden gekeken of het mogelijk is te komen tot een of meerdere concrete (pilot)projecten.

12. Maatregelen

12.1. INLEIDING

In de voorgaande hoofdstukken zijn op onderdelen van verkeer, vervoer en mobiliteit doelstellingen verwoord die allemaal bijdragen aan de hoofddoelstelling.

Om deze doelstellingen te bereiken zijn maatregelen nodig. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de maatregelen die worden voorgesteld voor de periode tot en met 2020. Daarbij geldt dat dit de nu bekende maatregelen zijn. Het is namelijk mogelijk is dat de komende jaren door voortschrijdend inzicht of de actualiteit het noodzakelijk maakt dat er nieuwe maatregelen worden voorgesteld. Ook kunnen er maatregelen voortkomen uit een onderzoeksproject als bijvoorbeeld de juridisch juiste ligging van de komgrenzen.

Jaarlijks zal een Uitvoeringsprogramma (UVP) worden opgesteld met de maatregelen die in het daaropvolgende jaar zullen worden uitgevoerd en door de gemeenteraad worden vastgesteld.

12.2. MAATREGELEN 2016-2020

Doorlopend zal in de periode aandacht zijn voor:

- gedragsbeïnvloeding (voorlichting, educatie en handhaving)
- opschonen overbodige verkeersborden
- verwijderen overbodige paaltjes op fietspaden en trottoirs
- schoolomgevingen
- locaties komgrenzen bekijken en waar nodig verplaatsen

De laatste 4 zijn onderzoeksprojecten, dat wil zeggen dat dit projecten zijn, waarbij doorlopend wordt geïnventariseerd wat er in dat kader nodig is. Het is mogelijk dat uit deze onderzoeksprojecten concrete projecten voortkomen. Bijvoorbeeld bij het onderzoek naar komgrenzen. Op het moment dat een komgrens wordt verplaatst, betekent dit namelijk dat weginrichting aangepast zal moeten worden. In het geval dat de komgrens op een provinciale weg ligt, zal hierover overeenstemming met de Provincie nodig zijn. Projecten die hier mogelijk uit voortkomen, zullen ingepast moeten worden in een UVP. Hier wordt zoveel mogelijk (financieel) rekening mee gehouden, maar het is mogelijk dat daardoor andere projecten naar achteren schuiven. Elk jaar zal het UVP voor het daaropvolgende jaar aan de gemeenteraad worden voorgelegd om vast te stellen.

Voorlopige planning van de nu bekende maatregelen

De lijst met de projecten die nu bekend zijn bestaat enerzijds uit projecten uit het GMP 2007 die nog niet uitgevoerd zijn en die ook in het GMP 2016 passen en anderzijds uit projecten die uit de actualisatie van het GMP voortkomen.

De voorlopige planning wordt bepaald door het jaarlijks beschikbare budget en verder door de prioriteit van maatregelen uit het GMP 2007, subsidiemogelijkheden (uitbreiding fietsenstalling Goor), de planning van grote integrale projecten (Spoorpark en Van Kollaen Goor) en de combinatiemogelijkheden met onderhoudswerkzaamheden aan wegen en/of rioolwerkzaamheden.

Onderstaand de planning voor de komende jaren. Voor het jaar 2016 is deze concreet en de genoemde projecten vormen tevens het Uitvoeringsprogramma 2016. De planning voor de

periode 2017 tot en met 2020 is voorlopig en kan jaarlijks worden aangevuld en bijgesteld naar aanleiding van onderzoeksprojecten (bijv. juridisch juiste ligging komgrenzen), de actualiteit en/of gewijzigde inzichten. De kosten zijn op basis van eerste ramingen.

2016

- Hengevelderstraat in Goor (30km-zone) € 52.000
- Rijssenseweg tussen Tolweg en Oldenhof, in Markelo (herinrichting) € 150.000
- Uitbreiding fietsenstalling station Goor € 10.125
- Stationsweg en Van Nispenweg in Delden (inrichting conform 30km-zone) € 55.000
- Planvorming Van Kollaen en Spoorpark in Goor

2017

- Planvorming/uitvoering Van Kollaen en Spoorpark in Goor tlv € 2 miljoen
- Planvorming/uitvoering verleggen oostelijk deel Bunschotenstraat in Goor tlv € 2 miljoen
- Pr. Beatrixstr. tussen Goorseweg en Stationsstr. in Markelo (30km-zone) € 145.000
- Maatregelen voortkomend uit onderzoeksprojecten € 155.000

2018

- Uitvoering Van Kollaen en Spoorpark in Goor tlv € 2 miljoen
- Uitvoering verleggen oostelijk deel Bunschotenstr. Goor (evt. aanvullend) € 110.000
- Voetpad langs Sportlaan in Delden € 90.000
- Maatregelen voortkomend uit onderzoeksprojecten € 100.000

2019

- Planvorming/uitvoering kruising Enterseweg-Breukersweg (rotonde)² € 225.000
- Holtdijk (evt. extra snelheidsremmende maatregel(en)) € 25.000
- Plasdijk (evt. extra snelheidsremmende maatregel(en)) € 25.000
- Maatregelen voortkomend uit onderzoeksprojecten € 25.000

2020

- Uitvoering kruising Enterseweg-Breukersweg (rotonde) € 225.000
- Rijssenseweg Ambt-Delden (evt. extra snelheidsremmende maatregel(en)) € 25.000
- Roosdomsweg in Markelo (evt. extra snelheidsremmende maatregel(en)) € 25.000
- Maatregelen voortkomend uit onderzoeksprojecten € 25.000

² Deze maatregel komt uit GMP 2007 en was gebaseerd op het grote aantal ongevallen dat er in de voorgaande periode heeft plaatsgevonden. De afgelopen jaren is dit veel minder het geval geweest. Als het aantal ongevallen – ook bij een betere ongevallenregistratie – de komende jaren laag blijft, is het uit verkeersveiligheidsoverweging niet nodig om over te gaan tot een dure maatregel als het aanleggen van een rotonde.

Bijlagen

- 1) Kaart Wegcategorisering Hof van Twente

