

## Besluit van de gemeenteraad van de gemeente Oldenzaal houdende regels omtrent toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit

De raad van de gemeente Oldenzaal;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 30 maart 2021, nr.13/5, reg.nr. INTB-21-04964;

gelet op artikel 192 van de Gemeentewet

### **b e s l u i t :**

vast te stellen het Mobiliteitsbeleidsplan 2021 -2025

### **Voorwoord**

Voor u ligt het nieuwe mobiliteitsbeleidsplan van de gemeente Oldenzaal. Het is een plan waarin de visie op het gebied van mobiliteit van de gemeente staat beschreven. Een plan dat houvast biedt voor de ontwikkeling van verkeerskundige vraagstukken en waarmee we kunnen inspelen op de toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Het draagt ook bij aan het verwezenlijken van onze (onder andere ruimtelijke en economische) ambities.

Dit nieuwe mobiliteitsbeleidsplan beschrijft een planhorizon tot ten minste 2025. Het is grotendeels gebaseerd op het meest recente verkeersbeleid, zoals dat in 2012 was vastgesteld. In het verlengde daarvan zoekt dit nieuwe plan integraliteit en afstemming op meerdere vlakken.

#### *Mobiliteit in Oldenzaal*

Oldenzaal is een kleine stad in Twente die verkeerskundig gezien goed in elkaar zit. Op het gebied van de drie belangrijkste speerpunten; verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid scoort de stad goed. Om verkeerskundig gezien Oldenzaal op een hoog niveau te behouden is het belangrijk om een blik te werpen op de toekomst. Een belangrijk verschil met het oude mobiliteitsbeleidsplan is dat duurzaamheid een belangrijke plek heeft gekregen: van elektrisch rijden en deelvervoer tot slimme verkeerslichten. Dit is ons vierde speerpunt geworden.

We zien op mobiliteitsgebied verschillende ontwikkelingen op ons af komen. Grenzen vervagen door de meest geavanceerde technologische mogelijkheden, individualisering, economische verschuivingen en demografische veranderingen. Deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat mobiliteit constant verandert. Ook de komst van het coronavirus heeft, verkeerskundig gezien, veel impact op het verkeersbeleid. We hebben gezien dat de wereld onderhevig is aan onverwachte en ingrijpende veranderingen. De overheden en dus ook de gemeente staan continu voor (nieuwe) maatschappelijke vraagstukken en uitdagingen die om (slimme) oplossingen vragen.

#### *Toekomstgerichte mobiliteit*

De coronacrisis heeft ons geleerd dat we prima afhankelijk kunnen zijn van de digitale wereld. Een voorbeeld hiervan is het thuiswerken. Het afgelopen jaar heeft een groot deel van de Oldenzaalse inwoners noodgedwongen ervaring kunnen opdoen met tijd en plaatsonafhankelijk werken.

In hoeverre het thuiswerken in de toekomst zal doorzetten is nog niet duidelijk. Het is wel duidelijk dat dit veel invloed kan hebben op verkeersstromen en op de behoefte aan bereikbaarheid en toegankelijkheid. Een andere tendens die we zien is een verschuiving van autobezit naar gebruik. Dit zal op termijn leiden tot een gewijzigd mobiliteitsbeeld. Het is aan ons, de gemeente Oldenzaal, om deze ontwikkelingen te volgen en, daar waar dat kan, toe te passen. Dit mobiliteitsbeleidsplan vormt hiertoe mede een aanzet.

### **1. Inleiding**

#### **1.1 Aanleiding**

In mei 2012 heeft de gemeenteraad het laatste mobiliteitsbeleidsplan (MBP) vastgesteld. Dit plan bevat het gemeentelijk beleid ten aanzien van verkeer, vervoer en mobiliteit. Het plan gold oorspronkelijk tot 2018 en had een doorkijk naar de jaren daarna. Het voorliggende MBP is een actualisatie van het MBP

uit 2012. Dit plan geeft een aanzet naar benodigde structurele middelen voor de uitvoering van de maatregelen, zodat de beleidsdoelstellingen gerealiseerd kunnen worden.

### 1.2 Beleidskader Rijk

De basis van dit MBP komt vanuit het Rijk. Zij hebben in maart 2012 de zogenaamde Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Dit is een visie van de Rijksoverheid op het toekomstige beleid en de ambities omtrent ruimtelijke vraagstukken in Nederland. Denk hierbij aan wegen, spoor, scheepvaart, woningbouw, ecologische hoofdstructuur en andere ruimtelijke zaken.

De SVIR is de opvolger van de Nota Mobiliteit uit 2004 en heeft een doorkijk tot 2040. Het streeft naar een robuust en samenhangend systeem voor de middellange (2028) en lange termijn (2040). 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 in zowel stedelijk als landelijk gebied. 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 doelen:

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

De basis van deze doelen komt neer op het optimaliseren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van Nederland. Deze doelen zijn dan ook de basis voor het gemeentelijke MBP voor de komende jaren.

### 1.3 Een helder, transparant en herkenbaar mobiliteitsbeleid

De gemeente Oldenzaal wil een helder, transparant en vooral herkenbaar mobiliteitsbeleid voeren. Dit plan moet sturing geven aan (ruimtelijke) projecten, aan de beïnvloeding van de manier waarop men zich verplaatst, maar ook aan de aanpak van kleine verkeersproblemen. In dit plan wordt daarom niet alleen aandacht besteed aan de grootschalige projecten die de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen veilig moeten stellen. Ook de kleine verkeersproblemen in de straat die voor inwoners van ingrijpend belang kunnen zijn voor hun veiligheid en leefbaarheid hebben een duidelijke plaats gekregen in deze visie. Daartoe moeten de kaders worden vastgesteld en de inwoners moeten zich daarin duidelijk kunnen herkennen.

We hanteren hierin vier speerpunten: verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Dit vormt de kern van ons plan. Aan de hand hiervan worden separate mobiliteitsonderdelen nader toegelicht.

### 1.4 Leeswijzer

Het plan is opgedeeld in drie delen: speerpunten, mobiliteitsonderwerpen en uitvoering. De speerpunten zijn beschreven in hoofdstukken 4 t/m 7. De separate mobiliteitsonderwerpen zijn beschreven in hoofdstukken 8 t/m 11. Tot slot is de uitvoering beschreven in hoofdstukken 12 t/m 14. In de bijlage is het plan in hoofdlijnen gevisualiseerd in de vorm van highlights.

## 2. Uitgangspunten

### 2.1 Aanbevelingen vanuit MBP 2012 – 2018

De eerste stap in het realiseren van een nieuw MBP is het analyseren van de conclusies uit het oude MBP. Het blijkt dat bijna alle doelstellingen uit het MBP zijn gerealiseerd. Hieruit kunnen in het kader van verkeersveiligheid twee conclusies worden getrokken:

- Objectief: de verkeersveiligheid is verbeterd. Er zijn lagere snelheden en minder ongevallen geregistreerd. Het totaal aantal ongevallen tussen 2014 en 2020 is in Oldenzaal gedaald met 31% tot 160 ongevallen (bron: ViaStat). Hierbij zijn 33 gewonden gevallen.
- Subjectief: er zijn meer meldingen over hardrijders, met name in 30 km/uzones. De gemeente beschikt over telapparatuur om te controleren of deze meldingen gegrond zijn.

De genoemde aantallen hebben betrekking op gemeentelijke wegen. De ongevallen op provinciale wegen die binnen onze gemeente liggen, zijn hier buiten beschouwing gelaten. Over de gehele beschouwde periode is een dalende trend zichtbaar. Dat geldt echter niet voor de fietsongevallen. Het aantal fietsongevallen is de afgelopen jaren toegenomen met liefst 60%. Vooral het aantal ongevallen met ebikes is toegenomen.

De conclusie is dat het beleid in een soort spagaat komt. Inwoners geven aan dat een verkeerssituatie onveilig is (beleving), terwijl de weg wel correct is ingericht, er niet buitensporig te hard wordt gereden

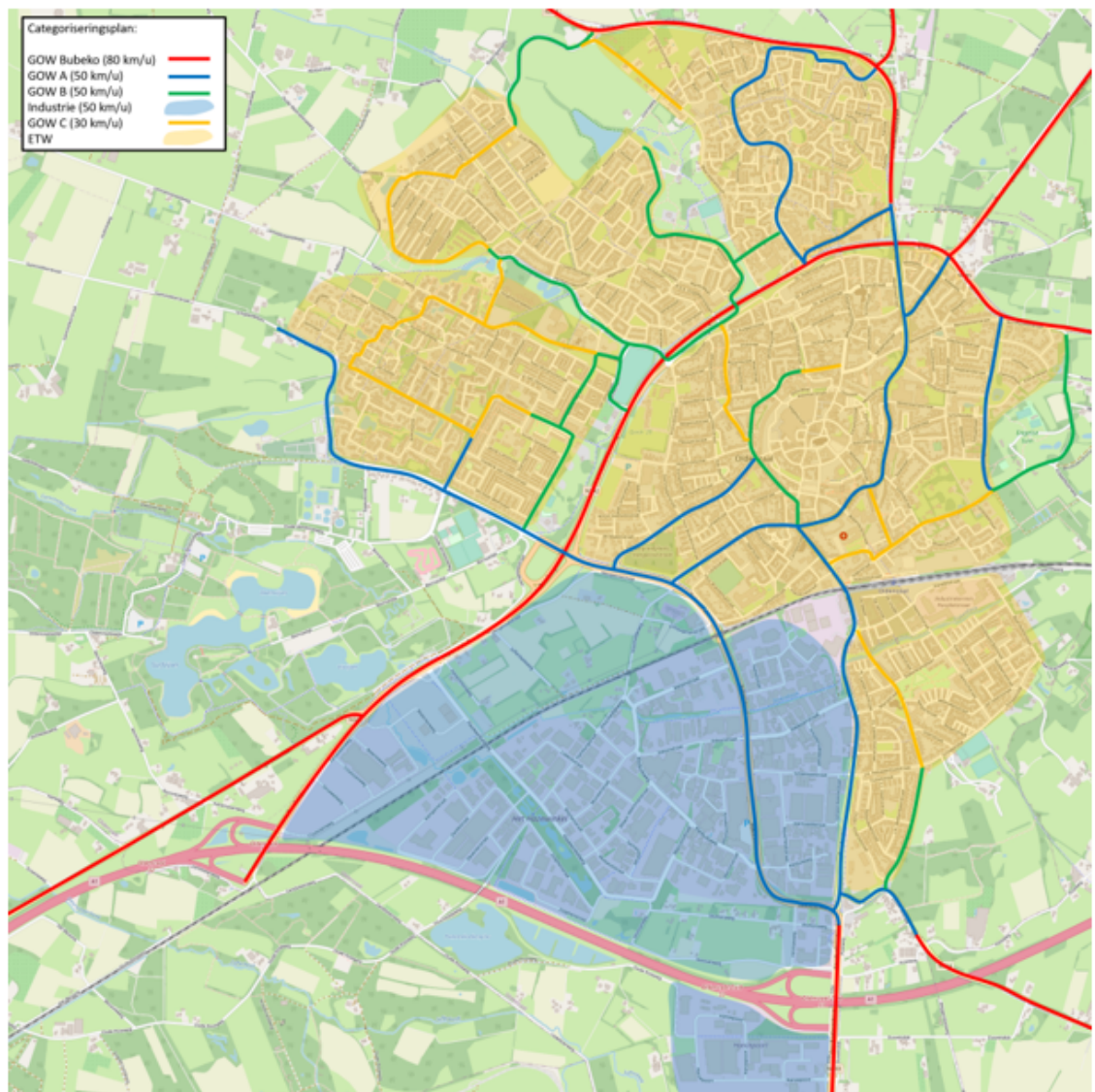
en/of er zich geen ongevallen voordoen. We hebben het hier dan over subjectieve verkeersonveiligheid. Objectief gezien is er dan geen reden om maatregelen te nemen, terwijl deze onveiligheid wel wordt gemerkt.

## 2.2 Aanpassing wegcategorysering en wegontwerp

In het oude MBP is een wegcategorysering vastgesteld. Door de jaren heen zijn de opvattingen over welke weg welke wegcategory heeft bijgesteld. Die opvattingen zijn in dit plan geactualiseerd. Wegen zijn er namelijk in allerlei soorten en maten. Niet alleen qua uiterlijk, maar ook qua functie. In Nederland worden drie types wegen onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erf-toegangswegen. Binnen deze types hanteren we meerdere kenmerken om ze van elkaar te onderscheiden. De gemeente Oldenzaal gaat de volgende wegcategorysering hanteren:

- Gebiedsontsluitingsweg (GOW) Bubeko (Buiten de bebouwde kom)
- Gebiedsontsluitingsweg (GOW) Type A
- Gebiedsontsluitingsweg (GOW) Type B
- Gebiedsontsluitingsweg (GOW) Type C
- Industrierwegen
- Erftoegangswegen (ETW)

Voor de gebiedsontsluitingswegen types A, B en C gelden verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten



Figuur 1: Categoriseringsplan Oldenzaal

### *GOW Bubeko*

De wegen gemarkeerd in de rode kleur zijn provinciale gebiedsontsluitingswegen en vallen buiten de komgrenzen. Hier geldt een maximale snelheid van 80 km/uur. Deze wegen zijn in het beheer van de provincie Overijssel. De hoofdfunctie van deze wegen is het ontsluiten van verkeer naar de omliggende regio.

### *GOW Type A*

De gebiedsontsluitingswegen type A zijn ontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Hier geldt een maximale snelheid van 50 km/uur. Het doel van deze wegen is het verkeer ontsluiten op een vlotte en veilige manier. Waar mogelijk worden fietsers gescheiden van het autoverkeer middels solitaire fietspaden. Dit is qua ruimte echter niet altijd mogelijk. In dat geval zullen fietsers een eigen ruimte op de weg hebben middels fietsstroken. (Nieuwe) uitritten van woningen aan deze wegen niet toegestaan, uitzonderingen daargelaten.

### *GOW Type B*

De gebiedsontsluitingswegen type B zijn ontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Ook hier geldt een maximale snelheid van 50 km/uur. Het doel van deze wegen is het ontsluiten van verkeer op een vlotte en veilige manier. Een belangrijk verschil met type Awegen is dat er bij het wegontwerp ook sterk rekening wordt gehouden met het verblijfsgebied rondom deze wegen. Ook is het onder voorwaarden mogelijk uitritten van woningen toe te staan.

### *GOW Type B2*

Het kabinet heeft aangegeven zich te willen inzetten op een snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/uur op doorgaande wegen. De meeste ongevallen vinden namelijk plaats op gebiedsontsluitingswegen. Het verlagen van de maximumsnelheid kan de kans op ongevallen doen verminderen. In Oldenzaal zijn er namelijk enkele gebiedsontsluitingswegen van 50 km/uur waarbij andere belangen gelden dan alleen het ontsluiten van verkeer. Denk hierbij aan de rol van de omgeving, de positie van de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, de veiligheid van het fietsverkeer en de druk op de openbare ruimte vanwege stedelijke verdichting.

De ambitie is om de type Bwegen op termijn af te waarderen naar een maximale snelheid van 30 km/u. Dat worden dan de type B2wegen. Deze wegen verschillen met de type Cwegen. Een belangrijk verschil met type Cwegen is de voorrangssituatie.

### *GOW Type C*

De gebiedsontsluitingswegen type C zijn ontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Hier geldt een maximale snelheid van 30 km/uur. Het doel van deze wegen is het verkeer ontsluiten van en naar erf-toegangswegen. Deze wegen zijn niet in de voorrang. Gemotoriseerd verkeer is hier dan ook gemengd en gelijkwaardig met het fietsverkeer. Parkeerplaatsen aan en langs de weg kunnen bij deze wegen aanwezig zijn.

### *Industriewegen*

Op de bedrijventerreinen van Oldenzaal gelden andere regels dan de reguliere gebiedsontsluitingswegen. Het doel van deze wegen is het ontsluiten van (vooral) vrachtverkeer naar de omliggende gebiedsontsluitingswegen. Omdat het niet gaat om doorgaande wegen zijn de wegen gelijkwaardig aan elkaar. Dat betekent dat verkeer van rechts voorrang heeft en fietsverkeer gemengd is met de rest van het verkeer.

### *ETW*

Erftoegangswegen zijn wegen met een verblijfsfunctie binnen de bebouwde kom. Hier geldt een maximale snelheid van 30 km/uur in een zonevorm. Het doel van deze gebieden is verblijven.

## **2.2.1 Weginrichting**

De weg moet zo ingericht zijn dat het voor de weggebruiker duidelijk is welk snelheidsregime ter plekke geldt. Als dat niet het geval is, kan het Openbaar Ministerie een uitgeschreven boete ongeldig verklaren. Om dat te voorkomen is de inrichting van de weg afgestemd met de politie, zodat 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.

### 3. Visie op mobiliteit

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

*Het optimaliseren van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid, waarbij, naast infrastructurele maatregelen, educatie, voorlichting en handhaving ook belangrijke instrumenten zijn.*

Oldenzaal wil een verkeersveilige gemeente zijn, waarin iedereen zich zo goed en veilig mogelijk kan verplaatsen. We willen goed bereikbaar zijn, voor zowel mensen van buiten de gemeentegrenzen (zowel per fiets, auto en openbaar vervoer), maar ook onze eigen inwoners moeten zich optimaal kunnen verplaatsen binnen de gemeentegrenzen.

We werken toe naar duurzame mobiliteitsoplossingen. Denk hierbij aan het stimuleren van elektrisch rijden of de opkomst van groene parkeerplaatsen. Binnen elk onderwerp in dit plan zijn verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid onze speerpunten.

Met nadruk is de term optimaliseren gebruikt. Over het algemeen is de situatie in Oldenzaal op de aspecten bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid redelijk tot goed, maar er is natuurlijk altijd ruimte voor verbetering. Soms staan bereikbaarheid en veiligheid/leefbaarheid ook lijnrecht tegenover elkaar. Dan moeten er keuzes worden gemaakt. Daarnaast hebben we beperkte financiële middelen. Optimaliseren moet dus ook gezien worden in de zin van zoveel mogelijk verbetering met de beschikbare middelen. Door bijvoorbeeld 'werk met werk' te maken binnen de geplande onderhoudsprojecten, kan meteen de verkeerssituatie worden geoptimaliseerd. De focus ligt, in vergelijking tot het vorige MBP, voor de komende jaren meer op het aspect duurzaamheid. Daarin ligt een nadrukkelijke rol voor de fietser en elektrische voertuigen.

In de volgende hoofdstukken worden eerst de vier speerpunten toegelicht. Vervolgens worden deze speerpunten toegepast op verschillende mobiliteitsonderwerpen

#### Deel I: Speerpunten

### 4. Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een van de belangrijkste speerpunten in het verkeer. Verkeersveiligheid is lastig uit te drukken in cijfers. Om enigszins analyses uit te kunnen voeren is verkeersveiligheid op te delen in objectieve en subjectieve veiligheid. Objectieve veiligheid is uit te drukken in ongevallencijfers. Subjectieve veiligheid is het gevoel van onveiligheid op de weg.

#### *Objectieve veiligheid*

Objectieve veiligheid is te meten in ongevallencijfers. Onder andere de politie gebruikt een overkoepelende tool, genaamd ViaStat, om ongevallen te melden. De tool verwerkt deze meldingen, zodat er analyses gedaan kunnen worden. ViaStat categoriseert ongevallen in drie onderdelen: ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS), gewonden en doden. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen lichtgewonden en zwaargewonden. Voor Oldenzaal zijn de volgende ongevallen geregistreerd.

Jaartal	Ongevallen	UMS	Gewonden	Doden
2014	231	196	35	0
2015	203	173	30	0
2016	244	206	35	3
2017	181	150	30	1
2018	180	148	32	0
2019	180	135	45	0
2020	160	127	33	0

Tabel 1: Ongevallencijfers 2014 2020 (bron: ViaStat )

We zien tussen 2014 en 2020 een sterke daling in het aantal ongevallen. Het aantal gewonden is echter relatief gelijk gebleven. Dit heeft er deels mee te maken dat meer ongevallen zijn geregistreerd waarbij de fietser betrokken is geraakt. Het aantal ongevallen met de gewone fiets is ongeveer gelijk gebleven.



### *Subjectieve veiligheid*

Deze vorm van verkeersveiligheid is minder makkelijk te concretiseren. Hier spelen vooral gevoel en ervaring van bewoners en betrokkenen een rol. Subjectief onveilige knelpunten zijn daardoor ook lastiger op te lossen. Inwoners kunnen middels meldingen gevaarlijke situaties doorgeven. Deze situaties worden onder andere in de werkgroep Verkeer behandeld en beoordeeld. Meer daarover is te vinden in hoofdstuk 13. Als blijkt dat de situatie verkeerskundig geoptimaliseerd is, maar het gevoel van onveiligheid blijft bestaan, dan blijft met name het onderdeel voorlichting en handhaving staan.

#### **4.1 Strategie op verkeersveiligheid**

Het landelijk beleid is om het aantal verkeersdoden en gewonden verder terug te dringen. Vooral omdat de laatste jaren het aantal verkeersdoden weer langzaam stijgt. Een randvoorwaarde om de ongevallen te laten reduceren is dat de ongevallenregistratie van voldoende kwaliteit is. Sinds 2014 is dit op niveau.

Deze landelijke trend slaat niet op Oldenzaal. Het aantal ongevallen is juist gedaald, zoals uit tabel 1 op te maken is. We streven ernaar om door voortdurend te monitoren en te anticiperen op verkeersonveilige situaties we het aantal ongelukken kunnen laten dalen. Dat is zeker niet alleen mogelijk door een juiste inrichting van de weg, maar minstens zo belangrijk is het gedrag van verkeersdeelnemers.

Daarom is het belangrijk om te focussen naar locaties waar sinds 2014 de meeste ongevallen zijn geregistreerd. Deze locaties, of knelpunten, worden aangepakt, om de verkeersveiligheid te vergroten. Dit gebeurt middels de 'prioriteitenlijst verkeerskundige knelpunten'. Dit is een lijst die periodiek (twee keer per jaar) door de gemeenteraad wordt geactualiseerd, waarin alle verkeersknelpunten in Oldenzaal zijn weergegeven. Enkele knelpunten hebben meer prioriteit om aangepakt te worden dan anderen.

Aan het oplossen van verkeersknelpunten zitten een aantal randvoorwaarden, zoals de functie van een bepaalde weg. Dat is te lezen in de volgende paragraaf. Voor het oplossen van deze knelpunten is jaarlijks een structureel budget beschikbaar gesteld..

#### **4.2 De schoolomgeving**

Rondom schoolomgevingen leeft vaker een gevoel van verkeersonveiligheid. Dit komt mede door de vele jonge weggebruikers die zich binnen beperkte tijd verplaatsen. De (beleving van) verkeersonveiligheid is bij schoolomgevingen vaak groter dan gewenst, maar ook groter dan nodig zou hoeven zijn. De gevoelens van onveiligheid worden voornamelijk veroorzaakt door de 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 in het verkeer.

Basisscholen en de gemeente kunnen de ouders hier op aanspreken. In Oldenzaal hebben we de afgelopen jaren de omgeving van de basisscholen voorzien van een 'schoolzone', wat de oplettendheid van automobilisten vergroot. Schoolzones hebben ook een positief effect op de gereden snelheid. In deze zones wordt extra aandacht besteed aan schoolgaande kinderen op de weg. Hierbij gaat het niet om de inrichting van de weg maar veel meer om houding en gedrag van alle verkeersdeelnemers. Verkeersveiligheid rondom schoolomgevingen wordt juist daarom ook aangepakt via verkeerseducatie. Hierover is meer te lezen in hoofdstuk 12.

#### **5. Bereikbaarheid**

Voor verschillende doelgroepen is het belangrijk om een bereikbare stad te zijn. Dit geldt niet alleen voor mensen buiten de gemeentegrenzen, maar ook voor onze eigen inwoners. Zij moeten zich optimaal kunnen verplaatsen binnen de stad. Bereikbaarheid is een belangrijk speerpunt voor vele doelgroepen. Bereikbaarheid van de binnenstad is belangrijk om bezoekers naar de stad te trekken; dat kan door goede parkeervoorzieningen, goede bewegwijzering of goede fietsroutering. Maar ook voor bedrijven die zich willen vestigen is een bereikbare stad belangrijk. Onze ligging aan de A1 is vaak een belangrijk onderdeel voor een bedrijf om te kiezen voor Oldenzaal.

Regionaal gezien is Oldenzaal goed ontsloten via de weg en het spoor. 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 tussen Twello, Deventer en Rijssen zijn volgens planning 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. Regionaal gezien wordt er dus veel aandacht besteed aan het bereikbaar houden van Twente.

## 5.1 Strategie op bereikbaarheid

Voor Oldenzaal is de verwachting dat het aantal inwoners en arbeidsplaatsen tot 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. Ons uitgangspunt op mobiliteit is dat er geen uitbreidingen van het wegennet in Oldenzaal zullen plaatsvinden en dat de focus ligt op het optimaliseren van de bestaande weginfrastructuur.

### *Bedrijventerreinen*

Op dit moment zijn de bedrijventerreinen goed bereikbaar over de weg. Dit moet ook gewaarborgd blijven in de toekomst. 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 thuishoort. De verwachting is dat de bereikbaarheid in Oldenzaal de komende tijd niet zal afnemen. Naar verwachting zal de uitbreiding rond het gebied Jufferbeek geen verkeersproblemen veroorzaken. Belangrijk uitgangspunt is dat mobiliteit en bereikbaarheid tijdig een plek krijgt binnen de ruimtelijke ontwerpen.

Bedrijventerreinen zijn echter niet goed bereikbaar per openbaar vervoer. Er zijn geen buslijnen in het industriegebied. Een betere bereikbaarheid van de bedrijventerreinen is wel een wens van de bedrijven die aldaar gevestigd zijn, maar hierbij is de gemeente afhankelijk van de exploitanten van de openbaar vervoerslijnen of een lijn naar de bedrijventerreinen exploitabel is.

Er ligt hier ook een verantwoordelijkheid bij de ondernemers op het bedrijventerrein zelf. Met een goede samenwerking is het mogelijk om gezamenlijk in de ochtend en avondspits vervoer te regelen van en naar het station. Op deze manier kunnen autoritten worden bespaard.

### *Centrum*

Via een nieuwe parkeerroute is de bereikbaarheid van het centrum verbeterd en verduidelijkt. Deze proute zorgt ervoor dat automobilisten via de juiste wegen naar de beschikbare parkeergelegenheden worden geleid. Daarbij is ook rekening gehouden met de ontwikkeling van het Singelpark, waarin het aantal parkeerplaatsen op maaiveldniveau zal afnemen. Mede daarom is een goede samenwerking tussen de eigenaar van parkeergarage De Driehoek en de gemeente van belang om parkeerproblemen te voorkomen.

### *Woonwijken*

De bereikbaarheid van de woonwijken is op een goed niveau. Mede door een duidelijke en gestructureerde wegcategorisering, zoals in hoofdstuk 2 is benoemd, kunnen inwoners snel en veilig de woonwijken in en uit. De bewegwijzering naar winkelcentra dient goed geregeld te zijn. Dat is nu nog niet op niveau. Er wordt op ingezet om deze bewegwijzering de komende tijd naar een hoger niveau te tillen. In hoofdstuk 11 wordt hier meer uitleg over gegeven.

### *Doorgaand verkeer*

Verkeer zonder een bestemming in Oldenzaal moet zo veel mogelijk zonder vertraging en overlast voor omwonenden geleid worden naar de juiste provinciale wegen. De belangrijkste verbinding hiervoor is de verbinding tussen Noordoost Twente en de bestemmingen in Enschede en Hengelo. Op dit moment wordt veel doorgaand verkeer geleid via de Thorbeckestraat, een straat die twee provinciale wegen met elkaar verbindt. Hier moet op de lange termijn een oplossing voor komen. Hierover zijn we in gesprek met de provincie. Medio 2021 worden de onderzoeksgegevens over het gebruik van de Thorbeckestraat bekend.

## 5.2 Toekomstige verkeersontwikkelingen

In het begin van dit plan is gesteld dat ontwikkelingen in de mobiliteit zo snel gaan, dat het niet mogelijk is om concreet weer te geven hoe de bereikbaarheid van Oldenzaal is in de toekomst. Op dit moment lopen drie belangrijke studies die de bereikbaarheid van Oldenzaal in de toekomst kunnen beïnvloeden. Het gaat hierbij om de volgende studies:

### *N342 / Oliemolenstraat*

Er loopt een studie om de N342 en de Oliemolenstraat direct met elkaar te verbinden middels een kruispunt. Dit zou de Thorbeckestraat en de rotonde met de Essenlaan flink ontlasten.

### *A1 / N342*

De huidige afrit 32 van de A1 zorgt met name in de avondspits voor vertraging en files waardoor verkeer op de hoofdrijbaan van de A1 stil komt te staan. Een belangrijke bottleneck is de scherpe bocht bij de overgang naar de N342. Door deze bocht ruimer te maken, moet de doorstroming verbeterd worden.

Rijkswaterstaat heeft aangegeven hier prioriteit aan te willen geven. Ze hebben echter geen financiële middelen beschikbaar.

#### *Winkelcentrum Berghuizen*

De komende periode wordt, in samenwerking met Kansrijk Berghuizen, gekeken naar mogelijkheden om de bereikbaarheid van Winkelcentrum Berghuizen te verbeteren.

## **6. Leefbaarheid**

Mobiliteit draagt bij aan de leefbaarheid van de samenleving. Mensen kunnen contact hebben, activiteiten uitvoeren en goederen kunnen worden verplaatst. Voor de leefbaarheid van de samenleving is mobiliteit een groot goed en een goede bereikbaarheid wordt belangrijk gevonden. Maar de mobiliteit beïnvloedt tegelijk ook een aantal aspecten van de leefbaarheid in minder gunstige zin, zowel nu als in de toekomst. In het heden gaat het vooral om lokale milieuaspecten. Voor de toekomst baart vooral de globale klimaatsverandering zorgen.

Vanuit nationale en Europese wetgeving worden er steeds strengere normen gesteld op het vlak van leefbaarheid. Tegelijk zijn de lokale mogelijkheden vaak beperkt om veel te bereiken en hangt het lokale succes af van nationale of internationale beleidsmaatregelen.

De volgende leefbaarheidsaspecten worden onderscheiden:

- luchtkwaliteit
- geluid
- trillingen
- externe veiligheid

Het doel is om voor de huidige en voor toekomstige generaties de leefbaarheid te waarborgen en te verbeteren op aspecten waar de uitgangssituatie niet erg gunstig is en de gemeente samen met betrokkenen daadwerkelijk voor verbeteringen kan zorgen. Leefbaarheid wordt bij het maken van beleidskeuzen op het gebied van verkeer en vervoer vanaf het begin meegewogen. Op welke wijze dit plaatsvindt, wordt hierna aangegeven.

#### *Luchtkwaliteit*

Vanuit het Rijk wordt het doel gesteld de luchtkwaliteit te verbeteren in het gehele land. 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 bronaanpak (schonere motoren). Een belangrijk onderdeel hiervan is het stimuleren van elektrische auto's. Om dat te bereiken zijn er laadpalen nodig, immers niet iedereen heeft een eigen oprit waar een oplaadpunt aan vast kan worden gemaakt. Die mensen zijn afhankelijk van openbare laadpalen. Er wordt een laadvisie opgesteld die ervoor moet zorgen het aandeel elektrische auto's in de stad wordt vergroot. Daarover meer in hoofdstuk 7.

Ook wordt middels de milieukaart (iCinity) de luchtkwaliteit in Oldenzaal inzichtelijk gemaakt. De uitkomst is dat er wordt voldaan aan de normen. Wij vinden het belangrijk dat blijvend wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit en proberen er voor te zorgen dat de luchtkwaliteit niet verslechtert.

#### *Geluid*

In Nederland zijn in de Wet Geluidhinder (WGH) de grenzen vastgesteld voor de geluidbelasting veroorzaakt door het verkeer nabij geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen, scholen en ziekenhuizen. De WGH is vooral gericht op het voorkomen van akoestisch ongewenste situaties bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en het saneren van onacceptabele situaties van vóór de invoering van de WGH.

Het kabinet wil op locaties waar rijkswegen en spoorwegen voor geluidsoverlast zorgen, het lawaai aanpakken. Door 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 een geluidproductieplafond (GPP) langs rijkswegen en spoorlijnen.

Aan weerszijden van rijkswegen en het spoor 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 een GPP moeten maatregelen getroffen worden. Het gebruik van een GPP 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.



Er wordt tevens een saneringsprogramma wegverkeerslawaaï opgesteld. In dit programma wordt planmatig onderbouwd op welke wijze de woningen gesaneerd kunnen worden. Het gaat om bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen of maatregelen aan de gevel.

#### *Trillingen*

Bij het rijden over ongelijke ondergrond veroorzaakt gemotoriseerd verkeer trillingen. Deze trillingen kunnen leiden tot hinder en in ernstige gevallen tot schade. Deze problemen worden vooral veroorzaakt door het vracht en busverkeer dat over verkeersdrempels of over oneffenheden in het wegdek rijdt. Ook matig en slecht onderhouden wegen kunnen leiden tot trillingen (en geluidsoverlast).

Bij het inrichten van wijken en straten worden snelheidsremmende maatregelen zo min mogelijk uitgevoerd met verticale elementen. Alleen op bijzondere locaties wordt de snelheid afgeremd met een plateau.

#### *Externe veiligheid*

Naast verkeersveiligheid kennen we ook de onveiligheid die wordt gevormd door het transport van gevaarlijke stoffen. Dit transport wordt over het algemeen afgewikkeld over daartoe aangewezen hoofdroutes op weg en spoor. Hoe groter de hoeveelheid gevaarlijke stoffen en hoe hoger de snelheid van de voertuigen, des te groter is de kans op een ongeval waarbij dodelijke slachtoffers vallen: het Plaatsgebonden Risico (PR) van deze route.

Binnen de gemeente zijn de A1 en de spoorlijn de belangrijkste vervoerassen. Hierop vinden ook transporten met gevaarlijke stoffen plaats. Oldenzaal heeft de afgelopen jaren bij de minister aangedrongen op handhaving van de risicoplafonds op het spoor. Tot nu toe werd alleen geconstateerd dat er in bepaalde jaren een overschrijding heeft plaatsgevonden van de risicoplafonds. Daar werden geen consequenties aan verbonden, anders dan het opnieuw instellen van risicoplafonds gebaseerd op de laatste voorspellingen. Oldenzaal heeft aangegeven alleen nieuwe risicoplafonds in te stellen als er ook sprake is van handhaving.

### **6.1 Strategie op de leefbaarheid**

Geluids en luchtkwaliteitsproblematiek moet zo goed mogelijk worden aangepakt, door het verkeer zo veel mogelijk te concentreren op de hoofdwegen en doorgaand verkeer zo veel mogelijk te weren uit woonwijken. Een goede inrichting van de wegen, moet ervoor zorgen dat de geluidsoverlast afneemt. Bij specifieke knelpunten moet in Oldenzaal maatwerk worden geleverd om te komen tot geluidsreductie door maatregelen aan de bron, bijvoorbeeld stillere verharding, of in de overdracht, zoals het realiseren van geluidswallen.

Leefbaarheid is ook het gevoel dat mensen ervaren. Het wonen aan een drukke weg of buslijn, kan een verminderd gevoel van leefbaarheid opleveren. Daarom is het belangrijk dat bij ingrepen in het wegennet of bij de aanpak van verkeersknelpunten, gebruikers en omwonenden nauw betrokken zijn en hun input kunnen leveren. Door actief te participeren bij ontwikkelingen wordt de invloed van inwoners op hun eigen leefbaarheid vergroot.

## **7. Duurzaamheid**

### **7.1 Klimaatakkoord en de mobiliteitsopgave**

De Vereniging Nederlandse Gemeenten heeft op 29 november 2019 ingestemd met het Klimaatakkoord. De Nederlandse politiek heeft als doel vastgesteld om in 2030 bijna de helft (49%) minder broeikasgassen uit te stoten ten opzichte van 1990. Het Klimaatakkoord gaat over de maatregelen die we de komende jaren nemen om dit doel te halen. Deze maatregelen zijn per speerpunt of tafel ingedeeld, de regie hiervan ligt deels bij de gemeente.

#### *Elektrisch vervoer*

Elektrisch vervoer neemt een grote vlucht. Eind juni 2014 reden ruim 37.000 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.

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.

#### *Oplaadpunten*

Een deel van de rijders kan niet op eigen terrein opladen, en is afhankelijk van een publiek oplaadpunt. De uitrol van publieke oplaadpunten in Oldenzaal verloopt via een gezamenlijke provinciale concessie. Het aantal elektrische auto's en daarmee de behoefte aan nieuwe publieke oplaadpalen blijft steeds harder groeien. Vandaar dat nu niet meer alleen naar publieke laadpunten voor privégebruik wordt gekeken, maar ook naar laadpunten op strategische locaties. Dit zijn locaties waar de grotere bestemmingen zijn, zoals het centrum. Meer laadpalen op deze locaties geeft mensen een impuls om een elektrische auto aan te schaffen. Oldenzaal heeft op dit moment 17 openbare laadpalen in de stad. De verwachting is dat er aan het eind van 2021 ongeveer 25 laadpalen zullen zijn. Het aantal openbare laadpalen zal de komende jaren verder groeien.

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

Aangezien vervoer een belangrijk onderdeel vormt om de klimaatdoelstellingen te halen, is bij het Klimaatakkoord ook de zogenaamde Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) ingesteld. De NAL stelt dat elke Nederlandse gemeente medio 2021 een integrale visie op laadinfrastructuur en bijbehorend plaatsingsbeleid moet hebben vastgesteld zodat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit met het groeiende aantal elektrische voertuigen. Daarin wordt meer informatie opgenomen over de stimulatie van elektrische voertuigen in Oldenzaal.

#### *De samenwerkingsregio Oost*

De provincies Gelderland en Overijssel vormen samen de Samenwerkingsregio Oost en hebben zich verenigd in de 'GORAL'; Gelderland Overijssel – Regionale Aanpak Laadinfrastructuur. De Samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten in verschillende vormen om aan de slag te gaan met de afspraken uit de NAL en deze in regionaal verband op te pakken.

De Samenwerkingsregio helpt ons bij het opstellen van een laadvisie. Hierin staan de plannen voor Oldenzaal hoe wij omgaan met laadpalen en waar we naar streven. Een belangrijk onderdeel hiervan is het aanwijzen van geschikte snellaadlocaties.

De visie op laadinfrastructuur omvat alle vormen van laden, van publiek tot privaat en snelladen, en alle soorten elektrische voertuigen. Deze visie wordt opgesteld met een zichttermijn van 10 tot 15 jaar en wordt elke twee jaar herzien. Het plaatsingsbeleid omvat de planning van de uitrol van publieke laadinfrastructuur en wordt ook elke twee jaar herzien.

De NAL biedt de mogelijkheid om in regionaal verband beleid op te stellen, zoals bij logistiek, doelgroepenvervoer, OV en snelladers. De Samenwerkingsregio Oost ondersteunt regio's, gemeenten en bestaande structuren, zoals de Clean Tech Regio en de Achterhoek.

## **7.2 Emissievrije stadslogistiek**

Oldenzaal participeert in de projectgroep Zero Emissie Stadslogistiek (ZES). Om de uitstoot van CO<sub>2</sub> te reduceren en om te verduurzamen, werken overheid en marktpartijen samen in 'Green Deals'. De Green Deal ZES is een voorbeeld van zo'n samenwerking. Het gezamenlijk doel: in 2025 moeten NO<sub>x</sub>, fijnstof en het geluid dat stadslogistiek veroorzaakt, zijn teruggebracht tot vrijwel nul. De gemeente Enschede heeft in 2020 de Green Deal ZES ondertekend. Oldenzaal doet via de projectgroep ZES kennis en ervaring op en leert van de projecten in Enschede, Deventer en Zwolle. Doel is om in de toekomst voor de binnenstad van Oldenzaal over te gaan naar ZES.

## **7.3 Elektrische fietsen**

De laatste jaren is sprake van een duidelijke toename in het gebruik van de elektrische fiets, zowel recreatief als ook in het woonwerkverkeer. 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.

Oldenzaal stimuleert het gebruik van de (elektrische) fiets als duurzaam vervoermiddel door bijvoorbeeld aanleg van de fietssnelweg F35. De ambitie is om de F35 verder uit te breiden richting Enschede en Hengelo.

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. De komende jaren zullen we daarom ook investeren in het realiseren van nieuwe oplaadpunten voor de fiets. Dit zijn er op dit moment nog onvoldoende. Er zijn nu namelijk alleen nog oplaadpunten bij de bewaakte fietsenstalling aan de Nagelstraat en de fietsenstalling achter het stadhuis. De komende

jaren willen we het aantal oplaadpunten voor elektrische fietsen verder uitbreiden. In samenwerking met ondernemers en de fietsersbond wordt een plaatsingsplan opgesteld.

## **Deel II: Mobiliteitsonderwerpen**

### **8. Fietsverkeer**

Fietsen is een belangrijke vervoerwijze in ons verkeersnetwerk. Niet alleen voor de verplaatsingen, maar ook voor de gezondheid en van belang vanuit duurzaamheid. Hoe meer fietsers, des te minder files en vertragingen, die de economie schaden. Tenslotte vragen fietsers minder ruimte dan de automobilist, hetgeen tot uiting komt in minder forse investeringen.

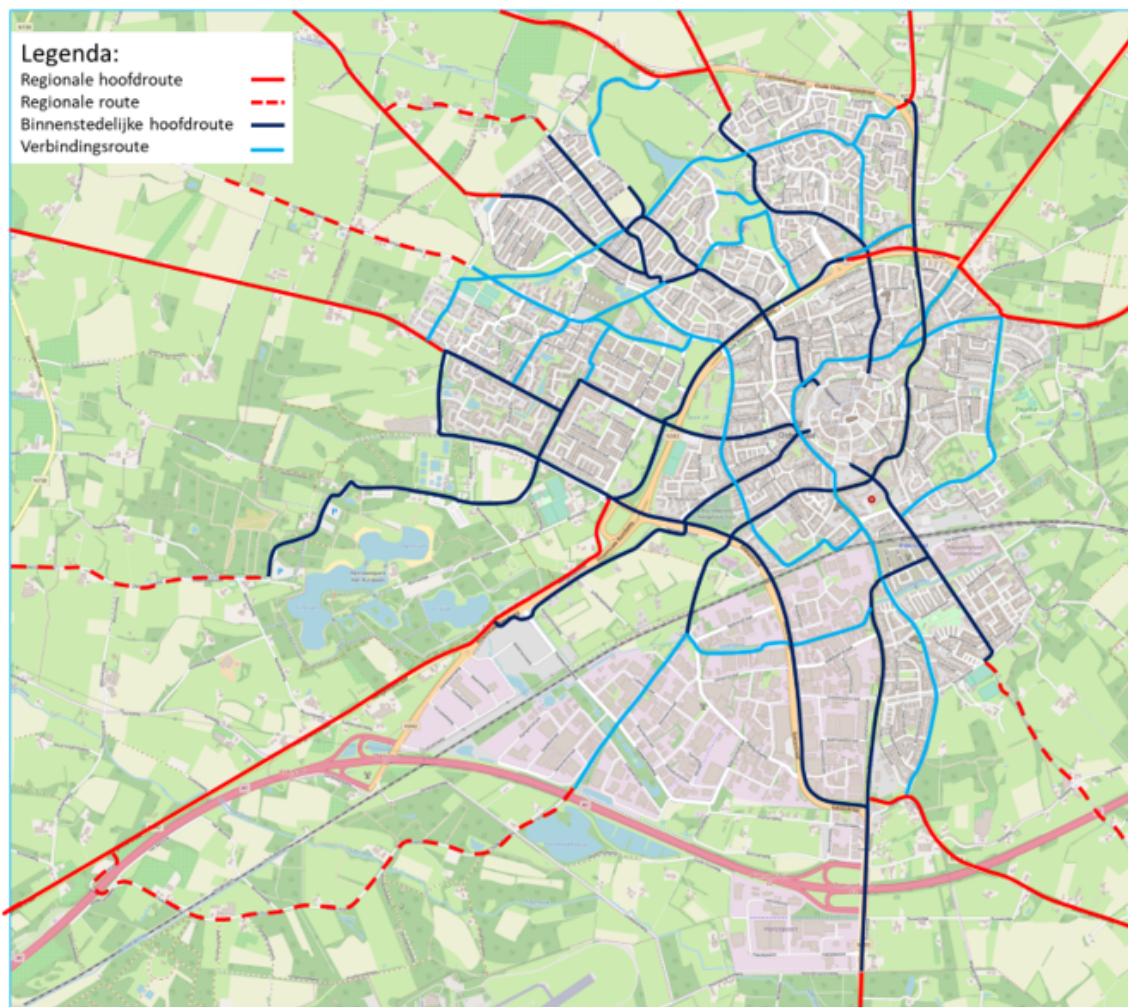
#### **8.1 Integrale fietsvisie**

Bij afstanden tot 7,5 kilometer voor de gewone fiets en 15 kilometer voor de elektrische fiets moet de fiets een gelijkwaardig alternatief zijn voor de auto. Voor de kortere afstanden tot 3 kilometer moet het fietsgebruik aantrekkelijker zijn dan het autogebruik. Om dit te kunnen bereiken dienen snelle en comfortabele fietsroutes aanwezig te zijn van en naar de belangrijkste voorzieningen. Op deze manier is het voor Oldenzalers aantrekkelijker om zich te verplaatsen per fiets dan per auto.

Een betere kijk op de fietsvisie draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid (meer mogelijkheden om van A naar B te komen), voor de verkeersveiligheid (meer fietsers, minder gemotoriseerd verkeer leidt tot verkeersveiliger situaties), leefbaarheid (geen emissies) en duurzaamheid (fietsen hebben geen negatieve milieueffecten). Het optimaliseren van het fietsgebruik is een belangrijke ambitie voor de komende jaren.

#### **8.2 Fietsstructuur**

De fietsroutes zijn te categoriseren, zoals ook voor het wegennet is gedaan. Oldenzaal kent verschillende soorten fietsroutes; regionale (hoofd)fietsroutes, binnenstedelijke hoofdroutes en verbindingsroutes. Het gaat specifiek niet om recreatieve fietsroutes. Onderstaande kaart geeft de fietsroutes weer.



Figuur 2: Fietsnetwerk Oldenzaal

#### *Regionale (hoofd)routes*

Dit zijn de hoofdroutes naar omliggende steden, dorpen en kernen. Deze routes vallen doorgaans niet binnen het Oldenzaalse grondgebied, maar sluiten wel aan op het Oldenzaalse fietsnetwerk. Het is hierbij belangrijk om nauw contact te houden met de Regio Twente en provincie Overijssel over deze fietsroutes.

Deze fietsroutes zijn meestal gescheiden van de hoofdrijbaan en sluiten aan op de binnenstedelijke hoofdroutes.

#### *Binnenstedelijke hoofdroute*

Binnenstedelijke hoofdroutes zijn in figuur 2 donkerblauw gearceerd. Het hoofddoel van deze routes is fietsers vlot en veilig van A naar B fietsen. Hoofdroutes moeten voldoen aan een aantal kenmerken: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort.

<b>Kenmerk</b>	<b>Aandachtspunten</b>
Samenhang	Waar liggen de hoofdfietsroutes en met welke voorzieningen zijn ze verbonden?
Directheid	Wat is de omrijdfactor ten opzichte van het autogebruik? Wat is de stopkans?
Aantrekkelijkheid	Zijn er op bestemming voldoende mogelijkheden tot het parkeren van de fiets?
Veiligheid	Is de verkeerssituatie duidelijk voor alle weggebruikers? Voelt de fietser zich veilig op deze route?

Comfort	Van welke verharding is de fietsroute gemaakt? Hoe zit het met hoogteverschil en de aanwezigheid van obstakels?
---------	---

Tabel 2: Kenmerken hoofdfietsroutes

Aan de hand van bovenstaande kenmerken zijn een aantal belangrijke hoofdroutes te verdelen welke met het centrum zijn verbonden. Iedere wijk heeft zijn eigen hoofdfietsroute van en naar het centrum.

#### Kenmerken waar hoofdfietsroutes aan moeten voldoen

- Hoofdfietsroutes zijn zo veel mogelijk solitair uitgevoerd. Waar dit niet mogelijk is, wordt gebruik gemaakt van fietsstroken. Binnen erftoegangswegen is het mogelijk om de ruimte te delen met de automobilist;
- De stopkans is zo klein mogelijk. De route moet zo veel mogelijk in de voorrang zitten;
- Er zijn voldoende mogelijkheden tot fietsparkeren bij het bereiken van de bestemming, meer hierover in paragraaf 3;
- Ontwerpverharding is asphalt.

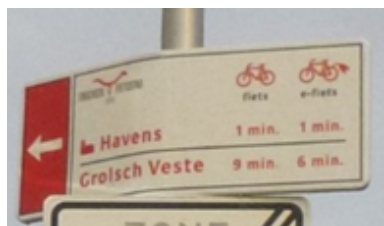
#### Verbindingsroute

Verbindingsroutes zijn in figuur 2 in het lichtblauw aangegeven. De functie is het verbinden van de hoofdfietsroutes met de herkomsten en bestemmingen in de woongebieden.

### 8.3 Bewegwijzering

Net als voor automobilisten, is het voor fietsers belangrijk om te weten hoe de bestemmingen zijn te bereiken. Denk hierbij aan het stadscentrum, het Hulsbeek, sportcentrum Vondersweijde en andere gemeenten. Bewegwijzering voor fietsers gebeurt in de kenmerkende roodwitte bebording.

Normaal gesproken wordt op de bewegwijzering het aantal kilometers tot bestemming vermeld. Het is aangetoond dat dit voor fietsers minder goed werkt. Het is voor de fietser relevanter om te weten in hoeveel minuten de bestemming is bereikt. De gemeente Enschede speelt hier bijvoorbeeld goed op in, zie onderstaande figuur.



Figuur 3: Bewegwijzering fiets Enschede

Oldenzaal wil een vergelijkbaar systeem gaan gebruiken. Deze borden worden dan toegepast op de binnenstedelijke hoofdfietsroutes.

### 8.4 Fietsparkeren

Fietsparkeren is een belangrijk onderwerp binnen het thema fiets. Belangrijke fietsroutes worden te niet gedaan wanneer er onvoldoende of onduidelijke mogelijkheden zijn om de fiets te parkeren. Fietsparkeren moet worden ingeregeld bij de belangrijkste voorzieningen, namelijk:

- winkelcentra
- sporthallen, zalen en –velden
- scholen
- cultuurinstanties
- kantoren
- openbaar vervoer
- binnenstad

Om het aantal en de soorten parkeerplaatsen te kunnen vaststellen, moet er in principe vanuit worden gegaan dat de capaciteit van fietsenstallingen is bereikt, wanneer deze voor 80% vol staan. Er gelden een aantal fietsparkeerkcijfers. Deze cijfers lijken op de kencijfers uit de Nota Parkeernormen, maar zijn in dit geval specifiek bestemd voor fietsparkeerplaatsen. Bij nieuw of verbouwprojecten wordt hieraan voldaan.

#### Soorten fietsenstallingen



De hoeveelheid is belangrijk, maar het is ook belangrijk om te kijken wat voor soort fietsenstallingen waar wordt toegepast. Er zitten veel verschillen in nietjes, volledige stallingen, etagerekken of juist alleen vakken.

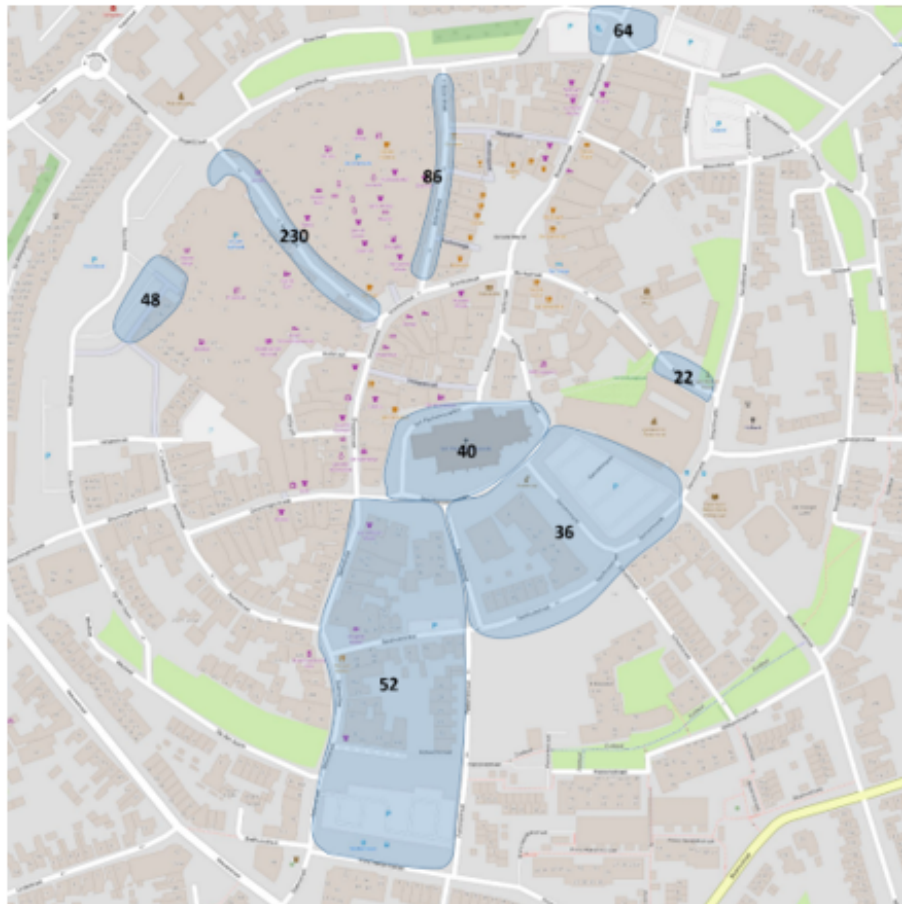
Dat geldt ook voor de duur van het stallen van de fiets. De fiets volledig in een rek of etagerek zetten om vervolgens slechts 10 tot 15 minuten weg te zijn is een omslachtige handeling. In dit geval zet de fietser liever de fiets zo gemakkelijk mogelijk weg. Andersom is het voor bijvoorbeeld studenten belangrijk dat de fiets voor een langere periode veilig staat, zoals op het station.

We streven daarom naar voldoende fietsparkeerplaatsen bij de belangrijkste voorzieningen. Het soort fietsenstalling wordt dan afgestemd op het doel van voorzieningen.

#### *Binnenstad*

De binnenstad van Oldenzaal heeft veel voorzieningen. Waar normaal gesproken het aantal gewenste fietsenstallingen per voorziening te berekenen valt aan een fietsparkeernorm, is dit voor de binnenstad een ander verhaal. Doordat meerdere verschillende voorzieningen bij elkaar liggen, is het lastig een norm te koppelen aan het aantal fietsenstallingen.

Het gewoontegedrag van de consument is dat men het liefst de fiets parkeert naast de betreffende voorziening, zodat de loopafstand minimaal is. Het is de taak aan de gemeente om het gewoontegedrag doorbreken en in te zetten op gecentraliseerde fietsenstallingen. Onderstaande kaart geeft het huidige aantal fietsenstallingen weer in de binnenstad.



*Figuur 4: Fietsenstallingen binnenstad*

Ervaring leert ons dat er te weinig fietsenstallingen zijn in de binnenstad. De komende jaren moet er worden ingezet op meer en kwalitatief betere fietsenstallingen in de binnenstad. Een groot probleem is dat daar onvoldoende ruimte voor is. Hierdoor zetten fietsers graag hun fiets tegen winkelpanden aan in de Kerkstraat, Grootestraat en Bisschopstraat. Dit leidt, met name tijdens openingstijden, tot overlast bij ondernemers.

### *Bewaakte fietsenstalling*

De huidige bewaakte fietsenstalling biedt ruimte aan ongeveer 60 fietsen. Ervaring leert dat dit aantal te weinig is. Er wordt gewerkt aan een voorstel om de bewaakte fietsenstalling te verplaatsen of te upgraden. De capaciteit wordt ongeveer verdubbeld.

Er komt dan ook ruimte beschikbaar voor het opladen van elektrische fietsen en het stallen van fietsen met afwijkende afmetingen, zoals bijvoorbeeld bakfietsen.

## **9. Parkeren**

Parkeren is in Oldenzaal een belangrijk onderwerp. Niet alleen voor de binnenstad, maar ook voor de wijken er omheen. Parkeren moet worden gereguleerd, anders ontstaan er problemen tussen bewoners onderling, of tussen andere partijen. Een belangrijk document is de Kadernota Parkeren. In samenwerking met de nieuw op te stellen Parkeerverordening is de Kadernota Parkeren het beleidsstuk dat het parkeren in Oldenzaal beschrijft. De huidige parkeerverordening stamt nog uit 1993 en is gedateerd. Aan de hand van huidige inzichten en kennis wordt deze geactualiseerd.

Parkeren kan ook worden getoetst aan de speerpunten bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Met name leefbaarheid is een belangrijk aspect om het parkeren te blijven reguleren. Bewoners, bezoekers en ondernemers moeten de soms schaarse ruimte om te parkeren samen delen. Dit is verwoord in de kadernota Parkeren.

### **9.1 Kadernota Parkeren**

In de kadernota komen alle aspecten van parkeren terug in één document. Er wordt gesproken over trends van de afgelopen jaren en hoe hierop voort te borduren. In deze nota staat onder andere de regelgeving rondom het betaald parkeren en het parkeervergunningensysteem.

Kortom, de Kadernota Parkeren is het document om parkeren in Oldenzaal te reguleren. Wat de exacte beleidsregels zijn omtrent parkeren, zoals specifieke voorwaarden van parkeervergunningen, zijn terug te vinden in de nader op te stellen Parkeerverordening. Planning is om deze per 2022 vast te laten stellen.

## **10. Auto**

Een doelgroep die vaak wordt vergeten is de doelgroep die het meest gebruik maakt van de weg. Dit is de automobilist. Een belangrijk middel om automobilisten te sturen op de weg is het gebruik van verkeerslichten (VRI's). Deze VRI's zorgen er voornamelijk bij kruispunten voor dat het verkeer soepel en veilig wordt afgewikkeld.

Door automobilisten worden VRI's vaak gezien als vertragend. Daarnaast werkt het ook ontmoedigend. Automobilisten worden snel gekenmerkt als ongeduldig. Het is daarom van belang dat VRI's goed en geloofwaardig zijn afgesteld. Anders is er een kans dat automobilisten het rode licht gaan negeren, wat de kans op ongevallen vergroot.

Een tweede mogelijkheid binnen verkeersmanagement is de bewegwijzering. Een aanzienlijk deel van de automobilisten rijdt zonder navigatiesysteem. Binnen die groep zijn er automobilisten die de weg kennen, maar er zijn ook automobilisten die zijn aangewezen op de bewegwijzering op straat. Een goede bewegwijzering betekent dan ook een goede sturing van deze groep verkeersdeelnemers.

De auto past ook binnen de speerpunten verkeersveiligheid (ongevallencijfers), bereikbaarheid (doorstroming), leefbaarheid (uitlaatgassen) en duurzaamheid (elektrisch rijden).

### **10.1 Verkeerslichten**

Oldenzaal kent op dit moment tien verkeerslichten en wel op de volgende kruispunten met bijbehorende jaartal van installatie:

- VRI1: Eektestraat Enschedesestraat Lossersestraat (2012)
- VRI2: Eektestraat Kleibultweg (2013)
- VRI3: Eektestraat Edisonstraat Eekboerstraat (2014)
- VRI4: Eektestraat Kelvinstraat (2014)
- VRI5: Ossenmaatstraat Berkstraat Visschedijkweg (2014)
- VRI6: Spoorstraat Prins Bernhardstraat (2017)
- VRI7: Berkstraat Spoorstraat Steenstraat Beatrixstraat (2006)

- VRI8: Beatrixstraat Prins Hendrikstraat Watertorenstraat (2015)
- VRI9: Prossinkhof Bleekstraat (1973)
- VRI10: Hengelosestraat Nieuwstraat Tulpstraat Deurningerstraat (2011)

Een gemiddelde VRI gaat 15 jaar mee. Daarna is deze toe aan vervanging of toe aan een update. Op dat moment moet een keuze worden gemaakt of deze überhaupt moet worden vervangen en zo ja, op welke manier. Een softwarematige upgrade is vaak goedkoper dan een complete vervanging.

Op dit moment ligt er nog geen plan klaar hoe om wordt gegaan met het vervangen van verkeerslichten. Het is namelijk een kostbare taak om een volledig kruispunt te voorzien van nieuwe hardware. In de loop van het jaar 2021 wordt een plan opgesteld hoe hiermee wordt omgegaan.

Datzelfde geldt ook voor het beheer en onderhoud. De hardware, oftewel de lantaarns, masten en lampen, wordt beheerd en onderhouden door de buitendienst. Eventuele storingen aan detectielussen en programma's worden uitgevoerd middels een raamcontract.

Softwarematig onderhoud kan binnenkort zelf uitgevoerd worden. Er wordt een voorstel voorbereid om aan te sluiten bij een zogenaamde beheercentrale. Dit is een online centrale die realtime informatie geeft vanuit de verkeerslichten. Hierdoor kunnen we zelf storingen bij verkeerslichten oplossen en analyses uitvoeren.

## 10.2 Bewegwijzering

Een tweede belangrijk onderwerp binnen verkeersmanagement is de bewegwijzering. Ook dit kan worden verdeeld in twee groepen, namelijk bewegwijzering naar andere bestemmingen (andere plaatsen/gebieden) en naar de beschikbare parkeerplaatsen. Voor alle vervoerswijzen is een andere bewegwijzering beschikbaar. Die voor de fiets is beschreven in hoofdstuk 8, die voor het openbaar vervoer in hoofdstuk 11. In deze paragraaf wordt voornamelijk gericht op de route tussen Noordoost Twente en Hengelo/Enschede.

Bewegwijzering zorgt er onbewust voor dat doorgaand verkeer een specifieke route neemt. Voor Oldenzaal geldt er één belangrijke doorgaande route tussen Noordoost Twente en de gebieden ten westen en zuiden van Oldenzaal, zoals Hengelo en Enschede. Tussen Denekamp en Enschede zijn er twee routes mogelijk:

1. N342 > Ossenmaatstraat Eektestraat > Enschedesestraat
2. N342 > Denekamperstraat > Vos de Waelstraat Bleekstraat Prossinkhof Beatrixstraat > Spoorstraat > Enschedesestraat.

Route 1 wordt weergegeven via de bewegwijzeringsborden en via de navigatiesystemen. Middels een geoptimaliseerde groene golf op de Eektestraat willen we deze route verder promoten. Route 2 wordt niet op de bewegwijzeringsborden getoond, maar is voor bekenden korter en wordt vaker gebruikt. Het scheelt ongeveer 2 kilometer, terwijl de reistijd ongeveer gelijk is. Het verder afwaarderen van die route staat niet op de agenda.

## 11. Openbaar vervoer

### 11.1 Inleiding

Het openbaar vervoer (lijnbusen) in Oldenzaal wordt momenteel verzorgd door Keolis. Concessiehouder van het openbaar vervoer in Twente is de provincie Overijssel. Door Oldenzaal lopen een aantal verschillende buslijnen:

- Lijn 60 tussen Oldenzaal de Thij en Enschede
- Lijn 62 tussen Denekamp en Enschede en door naar Borculo
- Lijn 64 tussen Overdinkel en Almelo, via Ootmarsum
- Lijn 66 tussen Oldenzaal en Almelo, via Weerselo
- Lijn 592 tussen De Lutte en Oldenzaal

Alle buslijnen, met uitzondering van de buurtbus tussen De Lutte en Oldenzaal worden twee keer per uur gereden met een standaard 12 meterbus.

De streeklijnen 60 en 62 hebben een redelijk tot goede bezetting, in enkele gevallen zijn er door de hoge bezetting in de spitsperiodes zelfs reizigers bij haltes achtergelaten. Keolis heeft daarop maatregelen genomen door inzet van extra spitsritten. De verwachting is dat alle buslijnen de aankomende jaren niet zullen worden aangepast qua lijnvoering en rijtijden.

Ook openbaar vervoer past binnen de vier speerpunten die Oldenzaal hanteert.

## 11.2 Pilotproject MaaS Twente

Reizigers in Twente kunnen straks al hun vervoer duurzaam plannen, boeken en betalen tegen een aanvaardbaar tarief met één handige app. Pilotproject Mobility as a Service (MaaS) Twente gaat daarin voorzien en de benodigde app wordt momenteel getest. Onder de naam 'Goan' brengen we vraag naar en aanbod van mobiliteit eenvoudig en snel bij elkaar. In de pilot in Twente komen alle vormen van vervoer beschikbaar in één app. Wie een reis plant, krijgt allerlei mogelijkheden aangeboden: bus, trein, taxi, fiets of gewoon lopend. Maar veelal een combinatie daarvan. Het plannen, boeken en het betalen gaan allemaal via één app.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en zeven regio's hebben samen zeven MaaSpilots opgezet en bedrijven gevraagd daarvoor apps te ontwikkelen. MaaS Twente, waarin wij als Oldenzaal participeren, is een van die zeven landelijke pilots. De focus in Twente ligt op maatwerkvervoer en forensen/bezoekers die vaker willen reizen met een alternatief voor de auto. De pilot wordt begeleid door een projectteam waarin naast Oldenzaal zeven andere Twentse gemeenten zijn aangesloten (Lossler, Haaksbergen, Dinkelland, Tubbergen, Enschede, Twenterand en Hengelo).

De 20.000 Twentse WMOcliënten en alle ruim 400.000 reizigers in de acht Twentse gemeenten worden gericht benaderd. Door de coronamaatregelen is het tempo van het pilotproject onder druk komen te staan. De implementatie van de app is bijvoorbeeld op een minder grootschalige manier uitgerold. Met de app kan er gereisd worden met vrijwel alle openbaarvervoeraanbieders in Nederland, België en het grensgebied met Duitsland. Ook steeds meer aanbieders van taxi's, deelfietsen, auto's en scooters sluiten zich aan op deze app.

Het project MaaS is een voorbeeld van een project dat vervoer en verplaatsen door iedereen mogelijk moet zijn ofwel inclusieve mobiliteit. Het is een doel om te zorgen dat eenieder, met welk vervoersmiddel dan ook, zich veilig en zonder hinder kan verplaatsen in onze gemeente. Juist daarom zetten we ook in op trainingen met scootmobiel, elektrische fietsen, maar dus ook op MaaS om dit doel te kunnen bereiken.

## Deel III: Uitvoering

### 12. Voorlichting, educatie en handhaving

#### 12.1 Inleiding

Verkeersveiligheid is te meten in onder andere ongevallencijfers, maar wordt bepaald door: het voertuig, de weginfrastructuur en het gedrag van de verkeersdeelnemers. Aan het eerste aspect wordt door de (auto)industrie continue gewerkt aan verbeteringen ten aanzien van actieve en passieve veiligheid(systemen). Als wegbeheerder is de gemeente verantwoordelijk voor de infrastructuur:

- Met betrekking tot de staat van onderhoud van de weg (aansprakelijkheid);
- De juiste weginrichting per snelheidsregime (aansprakelijkheid en handhaafbaarheid).

#### 12.2 Gedrag in het verkeer

De afgelopen jaren is een trend zichtbaar dat verkeersdeelnemers in toenemende mate worden afgeleid in het verkeer. Een belangrijk voorbeeld hiervan is het gebruik van smartphones in het verkeer. 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 handhaving, 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 om de verkeersveiligheid te verminderen. Bij nieuwe infrastructurele projecten, en dan met name fietsprojecten, zal steeds vaker worden ingezet op een aanpak waarbij de componenten infrastructuur, gedrag en handhaving gelijktijdig optrekken.

### 12.3 Voorlichting

Wij publiceren regelmatig een artikel in de KOM waarin uitleg wordt gegeven of aandacht wordt gevraagd voor bepaalde verkeersregels, verkeersonderwerpen of verkeerssituaties. Ook gebruiken wij hiervoor onze sociale media kanalen zoals Facebook, Instagram en Twitter.

De gemeente heeft daarnaast een aantal dynamische snelheidsindicatoren (DSI). Deze worden geplaatst langs een weg waar sprake is van klachten over hard rijden. Met de DSI wordt de weggebruiker geattendeerd op de gereden snelheid. Het heeft grote invloed op de manier van rijden, doordat weggebruikers hun snelheid minderen na het zien van een DSI. Het effect is echter maar beperkt tot een aantal weken, daarom worden deze regelmatig verplaatst. Door de DSI's te rouleren op verschillende locaties, wordt een zo groot mogelijk effect behaald. Daarnaast worden op gelijkwaardige kruispunten borden ingezet om de automobilisten erop te wijzen dat bestuurders van rechts voorrang hebben. Deze borden rouleren ook.

### 12.4 Educatie

De meeste ongevallen op de weg worden veroorzaakt door menselijk falen. Het grootschalig aanpakken van de infrastructuur is daardoor een steeds minder bruikbare oplossing. Om de verkeersveiligheid te waarborgen, wordt aandacht besteed aan kwetsbare doelgroepen, educatie en communicatie.

Oldenzaal zal, in samenwerking met de provincie Overijssel/ROV Oost Nederland, Veilig Verkeer Nederland (VVN), ANWB en marktpartijen, blijven inzetten op educatieprojecten. In 2010 is de intentieverklaring Samenwerking Verkeersveiligheid Twente ondertekend, waarin rollen en inspanningsintenties zijn opgenomen. In deze intentieverklaring is onder andere bepaald dat vanaf 2010 elke gemeente een minimale eigen bijdrage van € 2,00 per inwoner reserveert in haar activiteitenplan voor verkeerseducatie en communicatieprojecten. Daarnaast hebben alle Overijsselse gemeenten op 18 februari 2021 het Manifest "Iedereen elke dag weer veilig thuis" getekend. Daarmee worden draagvlak en betrokkenheid voor verkeersveiligheid vergroot en onderlinge samenwerking gewaarborgd.

#### *Uniforme educatieprogramma's*

De komende jaren zal verder worden ingezet op gedragsbeïnvloeding en daarmee ook op educatie, zonder het beschikbare budget te overschrijden. In de gehele gemeente worden uniforme educatieprojecten opgestart. Dit wordt bereikt door een structurele samenwerking met VVN. Veel basisscholen hebben verkeersouders die zijn aangesloten bij VVN. Zij 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. Daarnaast hebben alle vier locaties voor het voortgezet onderwijs van het Twents Carmel College een coördinator voor Verkeerseducatie Voortgezet Onderwijs, afgekort als VEVOcoördinator. Zij beoordelen per locatie welke projecten voor hun eigen leerlingen geschikt zijn en dienen aan het begin van het schooljaar een werkplan in bij de gemeente. Voor de uren die hiervoor beschikbaar worden gesteld krijgt de school een vergoeding van de gemeente en projectengeld om materiaal aan te schaffen ter ondersteuning van de verkeerslessen. Hiervoor is vanuit de gemeente budget beschikbaar.

In het kader van het uitvoeringsprogramma mobiliteit Overijssel, stelt de gemeente Oldenzaal jaarlijks een projectenplan op voor verkeersveiligheid door middel van gedragsbeïnvloeding. Dit komt tot stand in samenwerking met de provincie Overijssel, het Regionaal Orgaan voor de verkeersveiligheid (ROV), Veilig Verkeer Nederland (VVN) afdeling Oldenzaal en de Oldenzaalse scholen. Deze partijen zijn ook nauw betrokken bij de uitvoering van de projecten. Als gemeente initiëren en coördineren wij de verkeersveiligheidsprojecten. Daarnaast zorgen wij voor de financiële afhandeling. Jaarlijks bieden wij uiteenlopende verkeersveiligheidsprojecten aan voor diverse leeftijdsgroepen.

Voorbeelden van projecten per leeftijdsklassen zijn:

- 412 jaar, Streetwise, Dode hoek project, verkeersexamen, Bike Circuit, verkeerskranten;
- 218 jaar, verkeersmarkt, Fiets4safe, project Veilig Uitgaan Veilig Thuiskomen, bromfietsproject 50cc;
- 60+, opfriscursus automobilisten, fietsvaardigheidstraining/eBikettraining, scootmobieltraining.

De belangrijkste doelgroepen zijn de kwetsbare deelnemers zoals jongeren, fietsers en ouderen. Om die reden wordt specifiek op deze doelgroepen ingezet. Senioren blijven bijvoorbeeld langer fietsen, maar zijn helaas ook vaker betrokken bij verkeersongevallen. Daarom heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het programma Doortrappen geïnitieerd. Het is van groot belang dat ouderen blijven fietsen; ze blijven daardoor langer gezond, sociaal en zelfstandig. Door middel van het project Doortrappen wordt verkeersveiligheid via diverse disciplines en samen met diverse organisaties onder de aan-



dacht gebracht. Naast landelijke en lokale projecten sluiten wij ook aan bij landelijke campagnes, zoals bijvoorbeeld MONO, BOB en Fietsverlichting AAN.

### 12.5 Handhaving

De politie houdt op verschillende wegen binnen Oldenzaal frequent snelheidscontroles. Het merendeel van deze wegen zijn de wegen waar een maximale snelheid van 50 en 80 km/u uur geldt. Omdat er binnen 30 en 60 km/uzones minder ongevallen gebeuren, vindt daar ook beduidend minder controle plaats. Op verzoek van de werkgroep Verkeer (zie hoofdstuk 13) kan worden verzocht extra te controleren op aangewezen wegen. Dit kunnen ook enkele 30 km/uwegen zijn.

### 12.6 Conclusie

Gedragbeïnvloeding is een essentieel onderdeel van het MBP, aangezien het menselijk gedrag bepalend is voor de veiligheid in het verkeer. Door de diverse projecten, de educatie/communicatie via scholen en publicaties via alle mediakanalen, brengen wij verkeersveiligheid constant onder de aandacht. Door de snelheidsdisplays en de borden "rechts gaat voor" attenderen wij de weggebruikers direct op straat op het gewenste gedrag. Op ongewenst verkeersgedrag wordt zo veel mogelijk corrigerend en handhavend opgetreden.

## 13. Werkgroep Verkeer

De gemeente Oldenzaal kent een zogenaamde werkgroep Verkeer. Deze werkgroep behandelt allerlei meldingen van bewoners, bedrijven of verzoeken van collega's. Deze werkgroep bestaat uit verkeerskundigen, civieltechnici, medewerkers buitendienst, handhavers en een afvaardiging van de verkeerspolitie en brandweer. Maandelijks zitten zij om tafel om meldingen te behandelen en geven een advies of er wel of geen actie wordt ondernomen.

Er is jaarlijks een klein budget beschikbaar om kleine verkeersmaatregelen uit te voeren voor van het verbeteren van de verkeersveiligheid.

### 13.1 Snelheidsproblematiek

Een veel voorkomende melding is een melding over te hard rijden in de straat. Als gemeente hebben we de beschikking over vijf wegkantraders. Deze radartellers meten ieder voorbijrijdend voertuig en kan deze categoriseren naar soort voertuig (fiets, auto, vrachtwagen, vrachtwagen + oplegger). Met behulp van software kan de gemiddelde drukte en gemiddelde snelheid worden berekend.

Om tot goede resultaten te komen worden metingen uitgevoerd buiten de schoolvakanties om en wanneer de weersomstandigheden een goede meting niet in de weg staan. Daarnaast wordt er minstens zeven volledige dagen geteld. De locatie van de wegkantradar is op een recht stuk en wordt niet geblokkeerd door geparkeerde voertuigen.

Snelheden worden geanalyseerd aan de hand van de gemiddelde snelheid en de zogenaamde V85. De V85 is de snelheid die 85% van het verkeer niet overtreedt. Men spreekt van een snelheidsprobleem wanneer de gemiddelde snelheid hoger uitvalt dan 5 km/u van de maximumsnelheid, of als de V85 10 km/u hoger uitvalt dan de maximumsnelheid. Er is speelruimte mogelijk.

Een gemeten gemiddelde van 5 km/u te hoog midden in een woonwijk is vanzelfsprekend ernstiger te noemen dan 5 km/u te hoog op een doorgaande gebiedsontsluitingsweg. De werkgroep bepaalt of we in dit geval te maken hebben met een probleem. Als dat het geval is, wordt er gezocht naar maatwerk om deze problematiek aan te pakken. Als dit middels kleine verkeersmaatregelen mogelijk is, wordt dit gelijk opgepakt. Is het probleem grootschaliger, wordt het knelpunt op de verkeersknelpuntenlijst gezet en via die route beoordeeld.

### 13.2 Parkeerproblematiek

Naast het te snel rijden geven bewoners vaak aan dat er geen ruimte meer is voor het parkeren van de auto. Door de jaren heen is het autobezit namelijk sterk toegenomen.

We spreken van een parkeerprobleem wanneer de parkeerdruk binnen 100 meter van de woning structureel hoger is dan 90%. In dat geval wordt er gezocht naar mogelijkheden om meer parkeerruimte te creëren. Dit is echter niet altijd mogelijk. Vaak zal er een stuk groen opgeofferd moeten worden voor parkeerplaatsen. Bij een negatief advies vanuit team Realisatie kan er worden besloten geen parkeerplaatsen uit te breiden. Voor het oplossen van parkeerproblematiek is op dit moment nog geen budget. Er wordt gekeken of hier structureel budget voor kan worden vrijgemaakt, zodat parkeerproblematiek blijvend kan worden aangepakt.

## 14. Financiële consequenties

Er zitten geen directe financiële consequenties aan de vaststelling van dit plan. Dit plan is de paraplu voor de uitvoeringsplannen binnen mobiliteit. Een voorbeeld kan zijn dat de parkeernota wordt herzien, de kaders van die nota liggen dan vast in de MBP. Maar ook bij de uitvoering van verkeersknelpunten wordt getoetst aan dit MBP. Voor afzonderlijk uit te werken onderdelen van dit MBP (bijvoorbeeld de bewegwijzering) zal een separaat voorstel aan de raad volgend om middelen ter beschikking te stellen.

De gemeentelijke financiële mogelijkheden zijn beperkt. Daarom wordt er sterk ingezet op het verwerven van financiële bijdragen vanuit het Rijk en de provincie. Een belangrijke subsidiebron is de Brede Doeluitkering (BDU). Deze subsidiebron wordt beheerd door provincie Overijssel. Elke twee jaar wordt in gezamenlijk overleg met de betrokken gemeentes beoordeeld welke projecten daarvoor in aanmerking komen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen projecten die gericht zijn op verkeersveiligheid, gedragsbeïnvloeding en een duurzame inrichting van straten en projecten. Deze moeten aansluiten op de doelstelling zoals omschreven in het Regionaal Mobiliteitsplan.

### *Knelpunten*

De grootste knelpunten in de stad worden aangepakt conform de prioriteitenlijst verkeerskundige knelpunten. Deze lijst wordt twee keer per jaar geactualiseerd. Aan de hand van deze lijst wordt een agenda opgesteld met het bijbehorende financiële plaatje. Ieder benodigd krediet wordt afzonderlijk voorgelegd aan de raad en is afhankelijk van de middelen uit de meerjarenbegroting.

### *Parkeren*

Enkele jaren geleden is het zogenaamde parkeerfonds opgeheven. Dit was een middel om parkeerplaatsen af te kopen in bijvoorbeeld het centrum, zodat met dit geld extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte konden worden gebouwd. In de huidige situatie kennen we de Nota Parkeernormen, zodat er bij bouwprojecten kan worden voldaan aan de parkeernormen. Echter zijn er ook situaties kenbaar waar door de jaren heen parkeerproblemen zijn ontstaan, dit heeft zeker de gemeentelijke aandacht.

### *Fiets*

Projecten die direct de verkeersveiligheid van fietsers beïnvloeden worden meegenomen bij de prioriteitenlijst verkeerskundige knelpunten. Denk hierbij aan het toepassen van rode fietsstroken op wegen waar dit nog niet is gerealiseerd. Maatregelen voor de fietser kunnen vaak worden gesubsidieerd vanuit de provincie middels de BDU. Er is nog geen budget beschikbaar voor het optimaliseren van de bewegwijzering.

### *Verkeersmanagement*

Verkeersmanagement is het sturen van het verkeer op de weg. Dit is vaak een kostbare bezigheid. Er zijn geen specifieke budgetten vastgesteld in de meerjarenprogramma's om verkeersmanagement maatregelen te bekostigen. Voor het optimaliseren van de verkeerslichten aan de Eektestraat is wel budget vrijgemaakt.

### *Openbaar vervoer*

Ook is het kostbaar en tijdrovend om maatregelen toe te passen die het openbaar vervoer bevorderen. Vanuit het ministerie zijn middelen beschikbaar voor bijvoorbeeld de treinverbinding Hengelo – Bielefeld. Om de twee jaar wordt in overleg met de vervoerder gekeken naar verbetermogelijkheden. Bepaalde verbetermogelijkheden kunnen vanuit de provincie gesubsidieerd worden.

*Vastgesteld in de openbare vergadering van 19 april 2021*

*de griffier,  
J.H. Brokers*

*de voorzitter,  
P.G. Welman*