

Gemeente Wierden



Mobiliteitsplan Wierden 2021- 2030



GEMEENTE WIERDEN

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Wierden

Mobiliteitsplan Wierden 2021-2030

Datum 23 maart 2021
Kenmerk 007622.20210323.R1.07
Eerste versie Christian Evers en Hanno van Klinken

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Wierden
Titel rapport	Mobiliteitsplan Wierden 2021-2030
Kenmerk	007622.20210323.R1.07
Datum publicatie	23 maart 2021
Projectteam opdrachtgever(s)	Joop Pasmaan, Jorrit Haaker en Laura Lenting
Projectteam Goudappel Coffeng	Christian Evers en Hanno van Klinken

Inhoud	Pagina		
Samenvatting		4	Doelen en ambities 22
1	Inleiding 1	4.1	Doelen en ambities 22
1.1	Wierden 1	4.2	Creëren van een gezonde (verkeers-)veilige leefomgeving 24
1.2	Tijd voor een nieuw mobiliteitsplan 3	4.3	Verbeteren van regionale en lokale bereikbaarheid 25
1.3	Doel van het mobiliteitsplan 3	4.4	Denk groot: zorg met regiopartners voor een goede hoofdinfrastructuur 26
1.4	Totstandkoming door participatie 3	5	Maatregelen 27
1.5	Opbouw mobiliteitsplan 4	5.1	Maatregelen verkeersveiligheid 28
2	Uitgangspunten 5	5.2	Maatregelen fiets 31
2.1	Beleidskader 5	5.3	Maatregelen auto 33
2.2	Mobiliteitstrends 8	5.4	Maatregelen openbaar vervoer 34
2.3	Autonome ontwikkelingen in Wierden 9	5.5	Maatregelen landbouw- en vrachtverkeer 36
2.4	Resumé 10	5.6	Maatregelen gedragsbeïnvloeding 37
3	Inventarisatie 11	5.7	Uitvoeringsprogramma 38
3.1	Mobiliteitscijfers 11		Bijlage 1 Gespreksverslagen klankbordgroep
3.2	Verkeersongevallen 13		Bijlage 2 Resultaten Ikpraatmee
3.3	Verkeersnetwerken 14		
3.4	Participatie door inwoners: enquêteresultaten 19		
3.5	Resumé 21		

Samenvatting

In 2030 een veilig, bereikbaar en leefbaar Wierden. Dat is het doel dat dit mobiliteitsplan nastreeft. Een goede basis voor tien jaar nieuw mobiliteitsbeleid.

Waarom een nieuw mobiliteitsplan?

Het vorige plan dateert uit 2010. Sindsdien is de wereld om ons heen sterk veranderd. Dat gegeven, samen met nieuwe ontwikkelingen (zowel lokaal in Wierden als maatschappelijke ontwikkelingen als thuiswerken), vraagt om nieuw beleid. Er zijn tal van beleidsplannen waarop dit mobiliteitsplan aanhaakt.

Hoe is het tot stand gekomen?

Vanwege COVID-19 hebben fysieke bijeenkomsten niet plaatsgevonden. Via digitale klankbordgroepsessies en Ikpraatmee is inbreng verzameld van belanghebbenden, inwoners en ondernemers. De gemeenteraad is tussentijds geïnformeerd over de stand van zaken van het mobiliteitsplan. Ambtelijk is informatie verzameld over relevante trends en ontwikkelingen, op zowel lokaal als provinciaal en landelijk niveau.

Wat willen we bereiken met het mobiliteitsplan?

Dit mobiliteitsplan stelt tot doel een veilig, bereikbaar en leefbaar Wierden te bewerkstelligen. Dit hoofddoel is onderverdeeld in een aantal subdoelen. Vervolgens is per subdoel een uitwerking gedaan en zijn maatregelen geformuleerd.

Waar gaan we ons de komende jaren op richten?

De komende jaren ligt de focus in Wierden op het verbeteren van de verkeersveiligheid en samenwerken met buurgemeenten en hogere overheden, zoals de provincie Overijssel.

1

Inleiding

1.1 Wierden

Wierden is een gemeente in het oosten van de provincie Overijssel. Wierden heeft een oppervlakte van 95 km² en telt ruim 24.000 inwoners. Wierden is gelegen in de regio Twente en grenst aan gemeenten Twenterand, Almelo, Hof van Twente, Rijssen-Holten en Hellendoorn.

Wierden is een landelijke gemeente met de belangrijkste kernen Wierden, Enter en Hoge Hexel. De gemeente Wierden heeft een goede externe bereikbaarheid. Dit is te danken aan de ligging aan de A1, A35, N35, N36, N347 en N350. Per spoor is Wierden vanuit drie richtingen ontsloten.

Die goede bereikbaarheid is aantrekkelijk voor inwoners en bedrijven. Gemeente Wierden kent circa 2.600 bedrijfsvestigingen. De belangrijkste bedrijventerreinen zijn gelegen aan de noordzijde van Wierden en de zuidwestzijde van Enter.

Gemeente Wierden heeft 102 woningen per km². Dit is lager dan het Twents gemiddelde, met 186 woningen per km². Wierden is de belangrijkste kern in de gemeente. Hier zijn de meeste voorzieningen gelegen en een school voor voortgezet onderwijs, De Passie. Van de 13 basisscholen in de gemeente Wierden zijn er 7 gevestigd in de kern Wierden.

In figuur 1.1 zijn enkele kerncijfers van de gemeente Wierden opgenomen.

Demografie

CBS 2020



Wierden
24.446
inwoners



2.578

bedrijfsvestigingen

Twente: 60.542 bedrijfsvestigingen



102

Woningen per km²

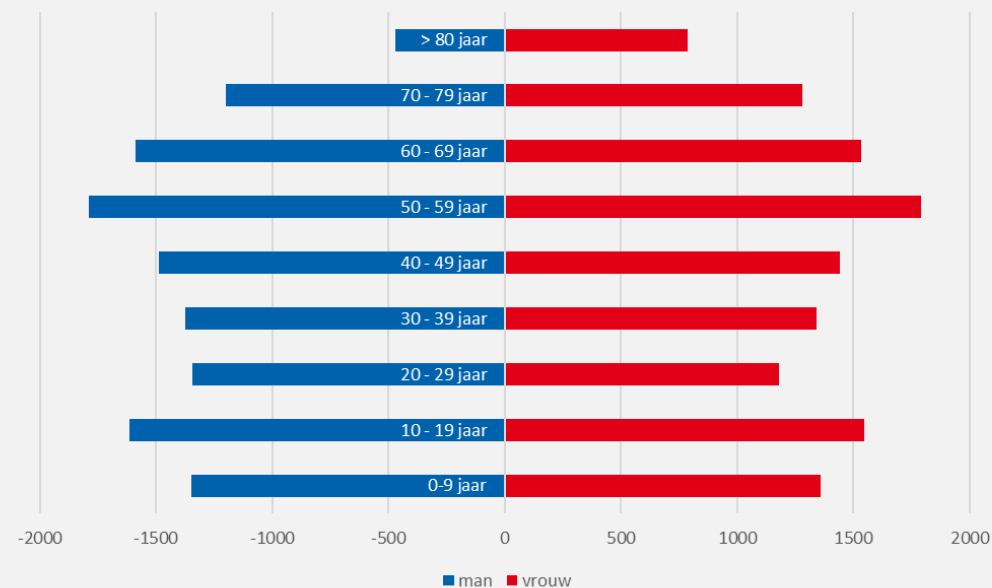
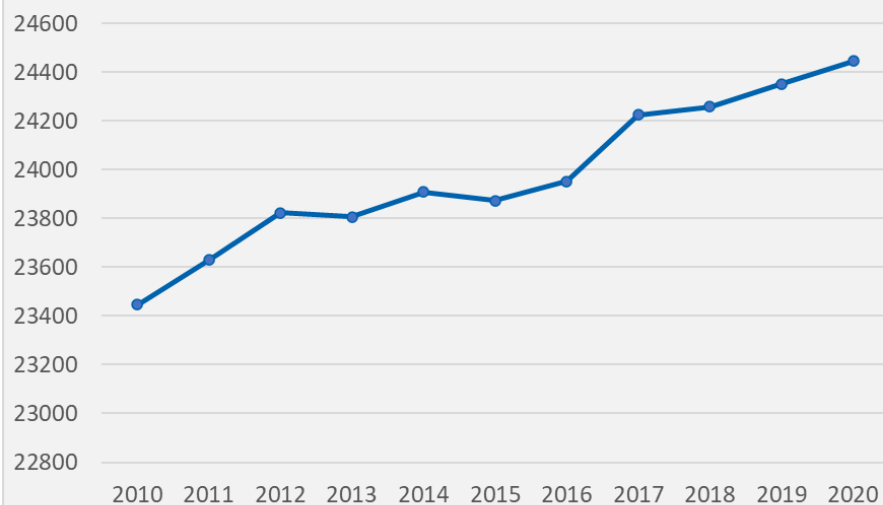
Twente: 186 woningen per km²



2,5

Personen
per huishoudens

Bevolkingsgroei gemeente Wierden



Figuur 1.1 Demografie van Wierden in enkele cijfers

1.2 Tijd voor een nieuw mobiliteitsplan

Het huidige verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Wierden is vastgelegd door de gemeenteraad op 20 september 2011. In dit mobiliteitsplan wordt gestreefd naar een *bereikbaar, leefbaar en veilig Wierden* in 2020.

Doordat Wierden verandert en nieuwe inzichten ontstaan, is het tijd voor een nieuw mobiliteitsplan. De reden daarvoor is een groot aantal ontwikkelingen, zoals ruimtelijke ontwikkelingen, de opwaardering van de N35 naar een autoweg en de gewenste inrichting van 30 km/h-zones en 60 km/h-zones.

De andere aanleiding voor een nieuw mobiliteitsplan zijn de afspraken binnen het Klimaatakkoord. Als doel voor toekomstige mobiliteit wordt in het Klimaatakkoord genoemd: zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Samen met regio, provincie en marktpartijen is het ook aan de gemeente om hieraan invulling te geven. Het nieuwe mobiliteitsplan is door zijn integraliteit en lange looptijd een goede bedding voor duurzame mobiliteit.

1.3 Doel van het mobiliteitsplan

In dit mobiliteitsplan is het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Wierden vastgelegd voor de periode 2021 tot en met 2030. Het geeft inzicht in wat de gemeente voor deze periode belangrijk

vindt. De maatregelen die daarbij passen zijn geprioriteerd in het uitvoeringsprogramma.

Doel van dit mobiliteitsplan?

Een evenwichtig beleid vastleggen voor verkeersveilige en duurzame verplaatsingen, naar onze dagelijkse bestemmingen en voor de groei van de gemeente. De projecten uit dit mobiliteitsplan kunnen als onderlegger worden gebruikt voor de Nota Meerjaren Beleid (NMB) voor een periode tot en met 2030. Dit doel wordt uitgewerkt in hoofdstuk 4.

1.4 Totstandkoming door participatie

Dit mobiliteitsplan is tot stand gekomen in drie fasen:

1. inventarisatie;
2. participatie via een klankbordgroep en het Wierdense Ikpraatmee-panel;
3. aanscherpen en uitwerken tot een mobiliteitsplan met uitvoeringsprogramma.

1.4.1 Participatie

Dit mobiliteitsplan is opgesteld midden in de COVID-19-pandemie. Fysieke bijeenkomsten waren hierdoor helaas niet mogelijk. De bijeenkomsten met de klankbordgroep vonden digitaal plaats via Microsoft Teams. Inwoners is via een online enquête naar hun mening gevraagd.

De participatie bestond daarmee uit deze onderdelen:

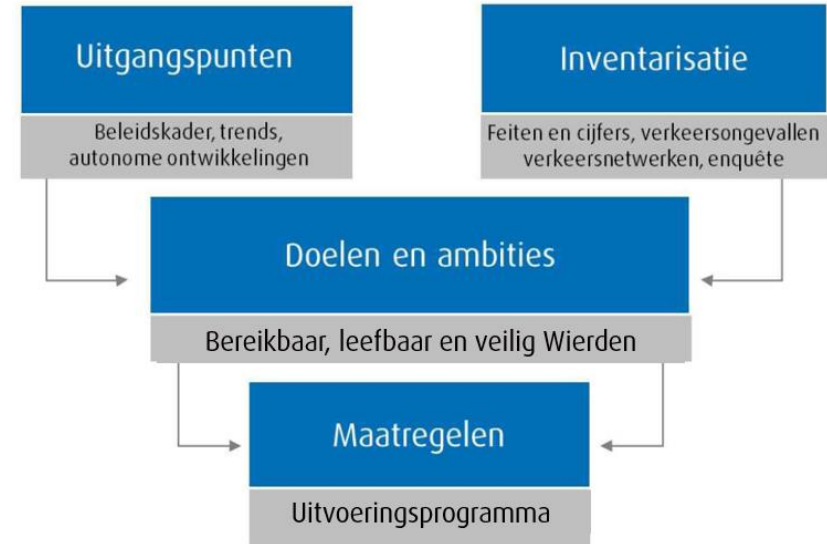
- online enquête onder inwoners via Ikpraatmee (zie paragraaf 3.4);
- twee digitale klankbordgroepsessies, waarin belanghebbenden konden inspreken en terugkoppeling kregen op de resultaten van Ikpraatmee (verslagen in de bijlagen);
- digitale informatieavond gemeenteraad over de uitkomsten van de enquête.

1.5 Opbouw mobiliteitsplan

Dit mobiliteitsplan is opgebouwd vanuit het heden naar de gewenste toekomst met maatregelen, die zijn geprioriteerd in het uitvoeringsprogramma. Dit betekent dat eerst wordt ingegaan op de uitgangspunten van dit mobiliteitsplan. Dat is wat vast staat uit het verleden. Vervolgens is de huidige situatie geïnventariseerd. Dat is hoe het er nu voor staat. Op basis van de uitgangspunten en de inventarisatie zijn de doelen voor de gewenste toekomst geformuleerd. Om te werken aan deze doelen zijn aandachtspunten en mogelijke maatregelen benoemd. Deze opbouw is weergegeven in figuur 1.2.

Dit mobiliteitsplan is opgebouwd uit vijf hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1 is deze inleiding. Daarna volgt het mobiliteitsplan de opbouw, zoals weergegeven in figuur 1.2.
- In hoofdstuk 2 zijn de uitgangspunten opgenomen. Daarmee worden de vragen beantwoord: waar moeten we rekening mee houden en wat staat al vast en kunnen we niet veranderen? Achtereenvolgens gaat dit hoofdstuk in op het beleidskader, de mobiliteitstrends en de autonome ontwikkelingen.



Figuur 1.2: De opbouw van het mobiliteitsplan

- Hoofdstuk 3 gaat in op de inventarisatie. Hierin worden cijfers en ontwikkelingen benoemd.
- Hoofdstuk 4 gaat in op de doelen en ambities. De doelen en ambities bieden perspectief voor de uitwerking naar concreet en smart-geformuleerde maatregelen.
- In hoofdstuk 5 worden de maatregelen beschreven.

2

Uitgangspunten

Dit mobiliteitsplan is opgebouwd vanuit het heden naar de gewenste toekomst. Dit betekent dat eerst wordt toegelicht wat vaststaat uit het verleden. Dit hoofdstuk gaat daarom in op de vragen: waar moeten we rekening mee houden en wat staat al vast en kunnen we niet veranderen?

Als eerste wordt ingegaan op het relevante beleidskader van de gemeente en andere overheden. Vervolgens worden de relevante landelijke mobiliteitstrends bepaald. Daarna volgen de autonome ontwikkelingen, infrastructurele en ruimtelijke projecten waarvan besloten is deze de komende jaren uit te voeren. Deze drie onderdelen vormen samen de uitgangspunten van het mobiliteitsplan en zijn samengevat in de laatste paragraaf van dit hoofdstuk.

2.1 Beleidskader

2.1.1 Landelijk beleid

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) streeft naar een proactief beleid en samenwerking met partijen om het aantal verkeersslachtoffers te verlagen tot nul. Het mobiliteitsplan van de gemeente Wierden sluit hierop aan en de gemeente werkt samen met de regio aan een regionaal uitwerkingsplan voor de risicogestuurde aanpak uit het SPV.



Klimaatakkoord

In het Klimaatakkoord zijn ambitieuze doelen en afspraken vastgelegd om onder andere de mobiliteit te verschonen. Voor dit mobiliteitsplan betekent dit dat duurzaamheid een belangrijk onderwerp is om samen met inwoners, bedrijven en andere overheden invulling aan te geven. In het akkoord wordt onderscheid gemaakt in maatregelen die betrekking hebben op:



- duurzame hernieuwbare energiedrager in mobiliteit;
- elektrisch vervoer;
- verduurzaming personenmobiliteit;
- verduurzaming in logistiek.

Global goals

In 2015 heeft de Verenigde Naties (VN) 17 ambitieuze doelen voor duurzame ontwikkeling vastgesteld. Deze Global Goals for Sustainable Development werden unaniem geadopteerd door alle lidstaten en vormen voor de periode tot 2030 een belangrijke gezamenlijke agenda.



Tour de Force

De fiets is een gezond, betaalbaar en schoon vervoermiddel. Een brede coalitie van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstututen en samenwerkingsverbanden die verantwoordelijk en betrokken zijn bij het fietsbeleid in Nederland, heeft zich verenigd in de Tour de Force. Bij de start van Tour de Force is de concrete ambitie geformuleerd: 20% meer fietskilometers in 2027. Om te werken aan deze ambitie worden onder andere de volgende maatregelen aangedragen waar de gemeente Wierden via dit mobiliteitsplan aan kan bijdragen:



- kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes, zoals de F35;
- optimaliseren overstap fiets-OV-fiets en auto-fiets;
- gerichte stimulering van het fietsen.

2.1.2 Provinciaal en regionaal beleid

De gemeente Wierden ligt in de provincie Overijssel en moet daarom rekening houden met het Overijsselse provinciaal beleid. Voor dit mobiliteitsplan zijn de Omgevingsagenda Oost-Nederland, Integrale Netwerkvisie Overijssel en het Kernnet fiets relevant.

Omgevingsagenda Oost-NL

In de Omgevingsagenda Oost-Nederland hebben regio's en gemeenten van Oost-Nederland krachten gebundeld om samen rijksprojecten op te pakken. Doel van de samenwerking is het creëren van slagkracht en het versnellen van projecten.



Integrale Netwerkvisie Overijssel

De INO heeft als doel om de economische bereikbaarheid van Overijssel te versterken. Op strategisch niveau zijn netwerken geschetst die bijdragen aan een economisch gezond Overijssel. Eén van die projecten is bijvoorbeeld de N35.



Kernet fiets

Het Kernet fiets biedt een prioritering in belangrijke fietsroutes. Hieraan zijn investeringen gekoppeld. Voor Wierden is de F35 relevant, evenals stimuleringsmaatregelen om het fietsgebruik te verhogen.



2.1.3 Gemeentelijk beleid

Op gemeentelijk niveau is het volgende beleid het meest relevant voor dit mobiliteitsplan.

Coalitieprogramma 2018-2022

De gemeente Wierden wil een voorbeeld zijn voor inwoners en ondernemers als het gaat om samen werken aan duurzaamheid. Daarin sluit de gemeente Wierden aan bij de door de VN geformuleerde Global Goals. Zo wil de gemeente werken aan een duurzaam en toekomstbestendig Wierden. Hinder van wegen en spoorwegen wordt zo veel mogelijk beperkt. Er wordt actief gezocht naar mogelijkheden voor het

uitvoeren van geluidswerende maatregelen langs de A1 bij Enter. Het gebiedsproces A1-zone wordt daarbij gezien als kans. Onderhoud aan de openbare ruimte wordt integraal aangepakt.

Beleidsplan toegankelijkheid

In 2015 hebben de 14 Twentse gemeenten de visie 'Samen op weg: Twentse visie op vervoer onder gemeentelijke verantwoordelijkheid' opgesteld.

Deze visie kent drie hoofdlijnen:

- inzetten op/stimuleren van de eigen kracht van mensen en hun sociaal netwerk;
- het maximaal benutten van het openbaar vervoer en
- de gezamenlijke *inkoop van het maatwerkvervoer*.

Openbaar vervoer

Het doel is dat zo veel mogelijk inwoners zelf in hun eigen vervoersbehoefte voorzien, op eigen kracht of met behulp van voorliggende voorzieningen, zoals het openbaar vervoer.

Een inwoner die in staat is het openbaar vervoer te bereiken en hiervan gebruik te maken, heeft geen maatschappelijke ondersteuning nodig.

Inwoners die daarmee niet geholpen zijn, kunnen gebruik maken van het geïndiceerde maatwerkvervoer. Dit betreft het structurele vervoer van en naar scholen (leerlingenvervoer), het structurele vervoer van en naar dagbestedings- en jeugdhulplocaties en het incidentele (vrije) vervoer (naar de kapper, markt, kerk, het ziekenhuis of bij iemand op bezoek).

2.2 Mobiliteitstrends

Op het gebied van mobiliteit zien we vijf landelijke trends en ontwikkelingen op ons afkomen. Twee daarvan zijn belangrijk voor dit mobiliteitsplan, namelijk: elektrische en nieuwe mobiliteit.

- **Automatisch:** Voertuigen krijgen steeds meer hulpmiddelen om de rijtaken te ondersteunen of (gedeeltelijk) over te nemen. Er worden eerst proeven gedaan met zelfrijdende voertuigen. De verwachting is dat binnen de periode van dit mobiliteitsplan (tot 2030) automatische voertuigen geen effect hebben, waarmee in dit mobiliteitsplan rekening moet worden gehouden.



- **Verbonden:** Door de digitalisering van de samenleving is het makkelijker om voertuigen met elkaar te laten communiceren. Op deze wijze weten we altijd en overal waar verkeersdeelnemers zijn en kan hier rekening mee worden gehouden. Een voorbeeld daarvan zijn iVRI's. Dit zijn verkeerslichten met extra antenne, waardoor ze kunnen communiceren met bussen of fietsers. Op die manier krijgt de richting van de bus groen en kan de bus direct doorrijden. Of fietsers die extra groen krijgen als het regent. De effecten van deze mobiliteitstrend worden op regionaal niveau opgepakt. Dat schaalniveau past beter bij het verkennen van deze ontwikkeling dan dit mobiliteitsplan.



- **Gedeeld:** De tweede auto wordt een elektrische deelauto, die met de burens in de straat wordt gedeeld. Met behulp van mobiele telefoons is het op een makkelijke wijze te regelen. Het biedt extra ruimte als er minder parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Binnen de gemeente Wierden verwachten we niet dat het aantal deelauto's en het gebruik ervan hard toeneemt binnen de periode van dit mobiliteitsplan (tot 2030). De auto-afhankelijkheid in de gemeente is hoog gezien de verspreide ligging van de kernen en het huidige autobezit.



- **Elektrisch:** Gemeenten zijn bezig met het verschonen van het wagenpark. Dit ook vanuit duurzaamheid en het Klimaatakkoord. Daarnaast worden elektrische auto's meer beschikbaar en betaalbaar voor huishoudens. Wierden moet een keus maken wat de gemeentelijke rol is om de daarvoor benodigde laadvoorzieningen te realiseren.



- **Nieuw:** Er worden nieuwe voertuigen ontwikkeld, denk aan de speed pedelec of een elektrische step. Hierbij is het zoeken naar de juiste plek op straat. Horen ze op de stoep, het fietspad of op de rijbaan? En waar worden ze geparkeerd? De elektrische fiets wordt steeds populairder. Het bereik wordt groter en steeds meer mensen gebruiken de elektrische fiets voor langere afstanden. Omdat hierdoor het realiseren van bredere fietspaden en voldoende en veilige fietsenstallingen belangrijker wordt, is dit relevant voor dit mobiliteitsplan.



2.3 Autonome ontwikkelingen in Wierden

Autonome ontwikkelingen zijn infrastructurele en ruimtelijke projecten waarvan besloten is deze de komende jaren te realiseren. Dit zijn dus uitgangspunten voor dit mobiliteitsplan. Deze ontwikkelingen zijn weergegeven in figuur 2.1 en hierna opgesomd.

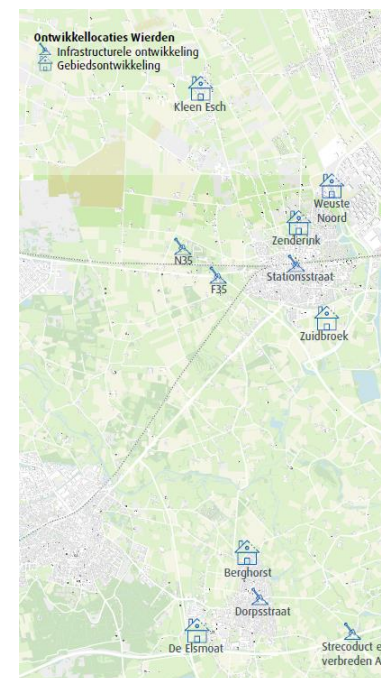
Infrastructurele ontwikkelingen

- herinrichting Dorpsstraat Midden in Enter (in uitvoering);
- herinrichting Dorpsplein in Enter (besluitvorming in voorbereiding);
- herinrichting noordelijk deel Stationsstraat (in uitvoering);
- ombouw N35 (Wierden - Nijverdal) naar 2x2 rijbanen - 100 km/h;
- doortrekken F35 vanaf Rijssensestraat tot gemeentegrens Hellendoorn;
- doortrekken F35 Rijssensestraat - Stegeboersweg (uitvoering in voorbereiding);
- verbreden A1 met plannen gebiedszone A1. Strecooduct A1 (Wolvesweg).

Ruimtelijke ontwikkelingen

- 1e fase De Berghorst Enter (woonrijp maken in uitvoering);
- 2e fase De Berghorst Enter (planvoorbereiding);
- 3e fase De Berghorst Enter (uitwerking nog onbekend);
- 1e fase bedrijventerrein De Elsmoat Enter (woonrijp maken in uitvoering);
- 2e fase bedrijventerrein De Elsmoat Enter (bouwrijp maken in uitvoering);
- Zuidbroek Wierden I deelgebied 1 (afgerond);

- Zuidbroek Wierden I deelgebied 2 (gedeelte bouwrijp maken en gedeelte woonrijp maken in uitvoering);
- Zuidbroek Wierden I deelgebied 3 (bouwrijp maken in uitvoering);
- Zuidbroek Wierden II (planvoorbereiding);
- Zuidbroek Wierden III (planvoorbereiding);
- Zenderink Wierden (woonrijp maken in uitvoering);
- Kleen Esch Hoge Hexel (woonrijp maken in uitvoering);
- Weuste-Noord (woonrijp maken in uitvoering).



Figuur 2.1: Autonome en infrastructurele ontwikkelingen

2.4 Resumé

De relevante onderdelen van het beleidskader, de landelijke mobiliteits-trends en de autonome ontwikkelingen in Wierden vormen samen de uitgangspunten voor dit mobiliteitsplan. Hierna zijn deze uitgangspunten samengevat.

- **Beleidskader:**
 - Landelijk beleid:
 - . Strategisch plan verkeersveiligheid: nul verkeersslachtoffers door risicogestuurde aanpak.
 - . Klimaatakkoord: duurzaamheid en emissieloos vervoer.
 - Tour de Force: vaker en verder fietsen.
 - Provincie Overijssel: economische bereikbaarheid in de INO en kwalitatief hoogwaardige fietsroutes in het Kernnet fiets.
 - Omgevingsagenda Oost-Nederland: gezamenlijk werken aan opgaven in de regio.
 - Gemeentelijk beleid: coalitieprogramma, plan Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo).
- **Mobiliteitstrends:**
 - Elektrisch: meer elektrische auto's, meer laadvoorzieningen.
 - Nieuw: verschillende varianten van elektrische fietsen.
- **Autonome ontwikkelingen:**
 - Infrastructurele ontwikkelingen: Dorpsstraat, Dorpsplein, Stationsstraat, N35 en F35.
 - Ruimtelijke ontwikkelingen: De Berghorst, De Elsmoat, Zuidbroek en, Kleen Esch, Weuste-Noord en Zenderink.

3

Inventarisatie

In het voorgaande hoofdstuk is toegelicht wat vaststaat uit het verleden. Nu komt de huidige situatie aan bod. Dit hoofdstuk gaat daarom in op de vragen: hoe is het nu in Wierden en hoe staat het er nu voor?

Achtereenvolgens wordt ingegaan op mobiliteitscijfers, verkeersongevallen, verkeersnetwerken en enquêteresultaten. Deze vier onderdelen vormen samen de inventarisatie van het mobiliteitsplan en zijn samengevat in de laatste paragraaf van dit hoofdstuk.

3.1 Mobiliteitscijfers

In figuur 3.1 zijn de relevante mobiliteitscijfers opgenomen voor de gemeente Wierden. Te zien is dat het autobezit hoger is dan in de regio Twente en dat de auto het meest gebruikte vervoermiddel is. Het andere belangrijke vervoermiddel is de fiets. Verder wordt er veel gelopen. Het openbaar vervoer wordt door veel respondenten af en toe gebruikt. Het gebruik van de vervoermiddelen is gebaseerd op de enquêteresultaten uit Ikpraatmee met circa 700 respondenten.

Mobiliteit

CBS 2020

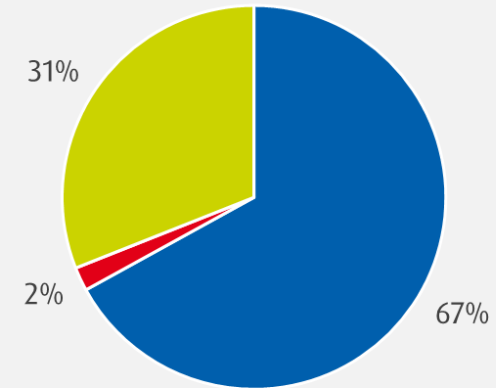
414 km wegen

366 km gemeentelijke wegen

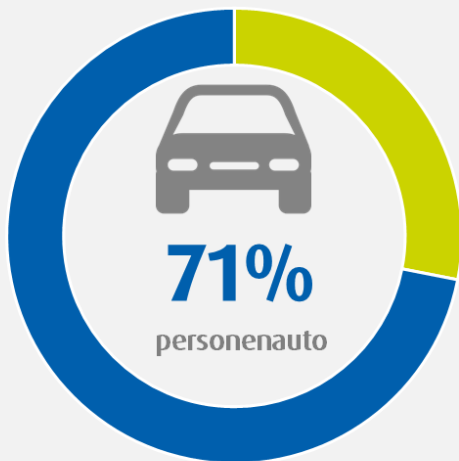


Verdeling van gebruik vervoersmiddelen

- auto
- OV
- fiets



Voertuigbezit



27.218
voertuigen

800
Personenauto's
per 1.000 inwoners

Twente: **522** personenauto's per
1.000 inwoners



Afstand tot
grote
supermarkt
0,9 km



Afstand tot
ziekenhuis
5,9 km

Twente: **4,6 km** tot ziekenhuis



2x per uur naar Zwolle
2x per uur naar Apeldoorn
2x per uur naar Enschede

Station Wierden

3 buslijnen



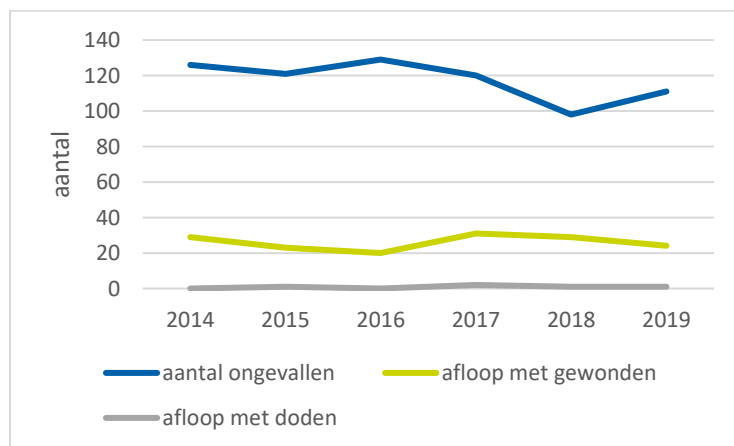
Lijn 95: Almelo - Borculo
Lijn 601: scholierenlijn Daarle - Almelo
Lijn 604: scholierenlijn Almelo - Daarle

Figuur 3.1: Relevante mobiliteitscijfers voor de gemeente Wierden

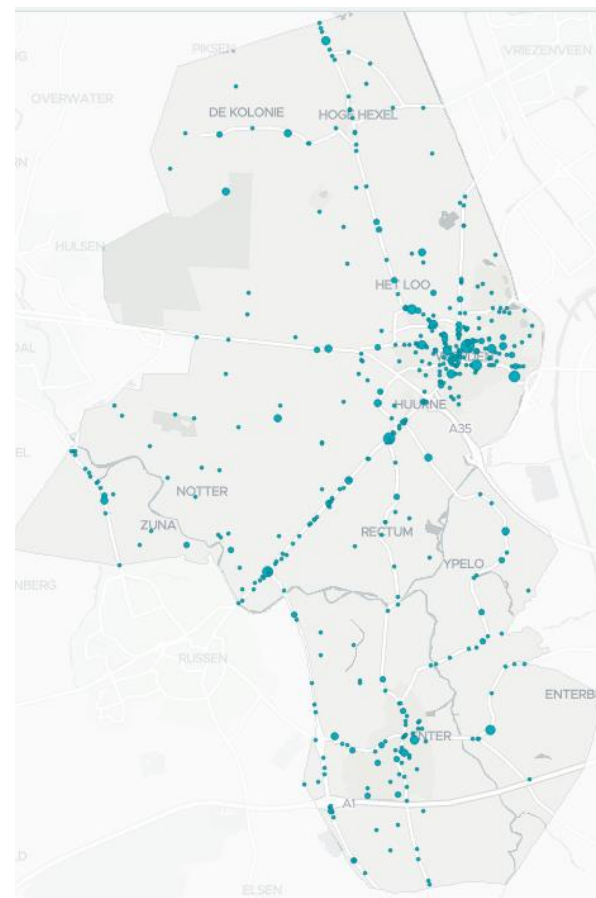
3.2 Verkeersongevallen

De gemeente Wierden kent een stabiel beeld wat betreft het aantal verkeersongevallen (figuur 3.2). Maar elk verkeersslachtoffer is er één te veel, daarom is verkeersveiligheid belangrijk. Bovendien is vanaf 2018 weer een lichte stijging te zien in het aantal ongevallen. Figuur 3.3 geeft de locaties van de ongevallen weer. Er zijn geen specifieke locaties waar het aantal ongevallen een aanleiding is om maatregelen te nemen (black spots).

Bij de analyse van ongevallen zijn een drietal risicogroepen te benoemen, waar extra aandacht naar uit moet gaan. Het betreft de jongere verkeersdeelnemer (fiets en bromfiets), jonge bestuurders 25-39 jaar (auto) en de oudere verkeersdeelnemer (auto en fiets).



Figuur 3.2: Verkeersslachtoffers gemeentelijke wegen Wierden



Figuur 3.3: Locaties verkeersongevallen gemeentelijke en provinciale wegen Wierden. Periode 1 januari 2014 tot en met 16 december 2020

Uit het totaaloverzicht van de verkeersveiligheidssituatie vallen vanuit de drie pijlers (mens, weg, voertuig) in ieder geval de volgende speerpunten op:

- Mens: volwassen en ouderen hebben het grootste aandeel binnen de verkeersslachtoffers.
- Weg: op de 50 km/h-wegen valt het grootste aantal slachtoffers. Echter vonden op 60 km/h- en op 80 km/h-wegen om en nabij dezelfde aantallen ongevallen plaats.
- Voertuig: bestuurders van personenauto's zijn een relatief groot aandeel onder de slachtoffers. Ook door de toename van deze voertuigen vraagt dit aandacht de komende tijd.

Verkeerseducatie bij basisscholen vindt plaats in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland (VVN), afdeling Enter-Wierden. In Wierden wordt hier invulling aan gegeven door het verkeersspreekuur en jaarplannen over verkeerseducatie en -communicatie.

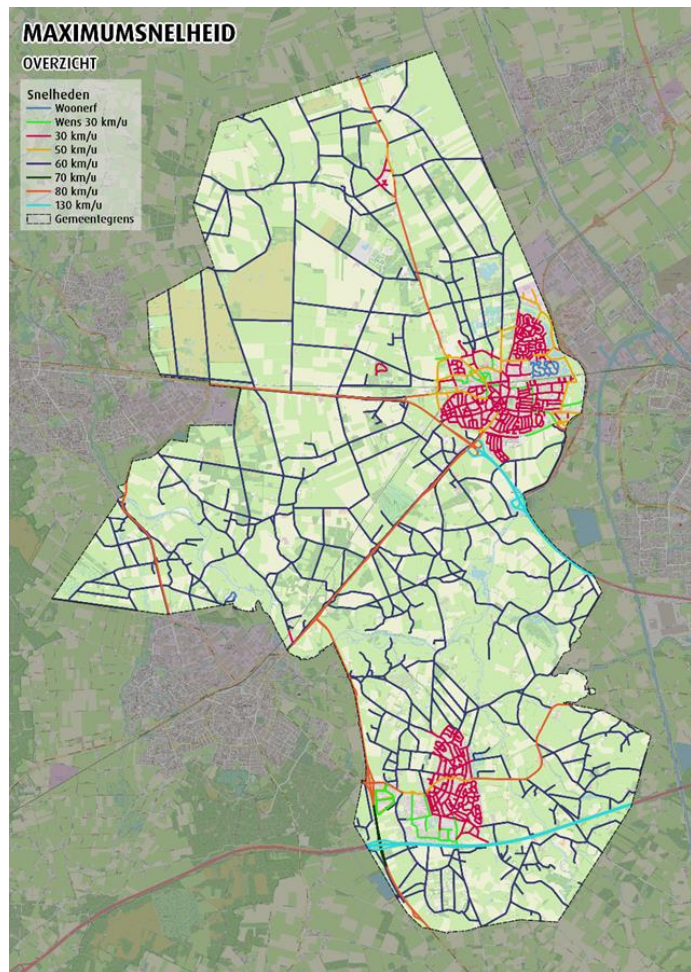
3.3 Verkeersnetwerken

3.3.1 Autonetwerk

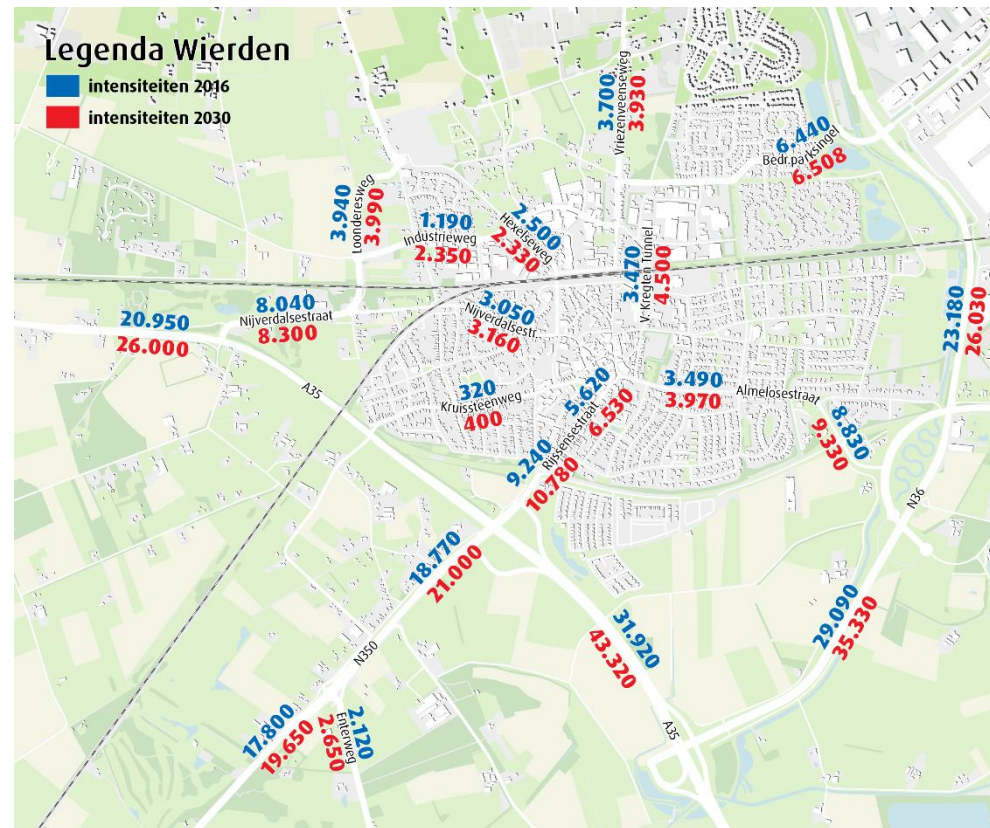
Figuur 3.4 geeft het huidige autonetwerk van de gemeente Wierden weer. Het autonetwerk bestaat uit wegen met verschillende maximumsnelheden. Conform Duurzaam Veilig is het wegennet te categoriseren in drie wegtypes: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Op hoofdlijnen is de huidige categorisering in Wierden hierna weergegeven. In paragraaf 5.1 wordt nader ingegaan op deze gewenste categorisering.

- De stroomwegen zijn de A1, A35/N35 en N36. Dit zijn de auto-/snelwegen en hebben een maximumsnelheid van 100 tot 130 km/h.
- De gebiedsontsluitingswegen zijn de wegen met een maximumsnelheid van 80 km/h buiten de bebouwde kom. Dit zijn bijvoorbeeld de N751 tussen Hoge Hexel en Wierden, de N350 naar Rijssen, De N347 naar Nijverdalen en Goor, maar ook de gemeentelijke wegen Nijverdalsestraat, Bornerbroekse-weg en Rijssenseweg.
- De gebiedsontsluitingswegen zijn ook de wegen met een maximumsnelheid van 50 km/h binnen de bebouwde kom. Voorbeelden daarvan liggen in Wierden en Enter.
- De overige wegen buiten de bebouwde kom zijn erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 60 km/h. Een belangrijke erftoegangsweg is de N749 naar Vriezenveen.
- De overige wegen binnen de bebouwde kom zijn erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/h.

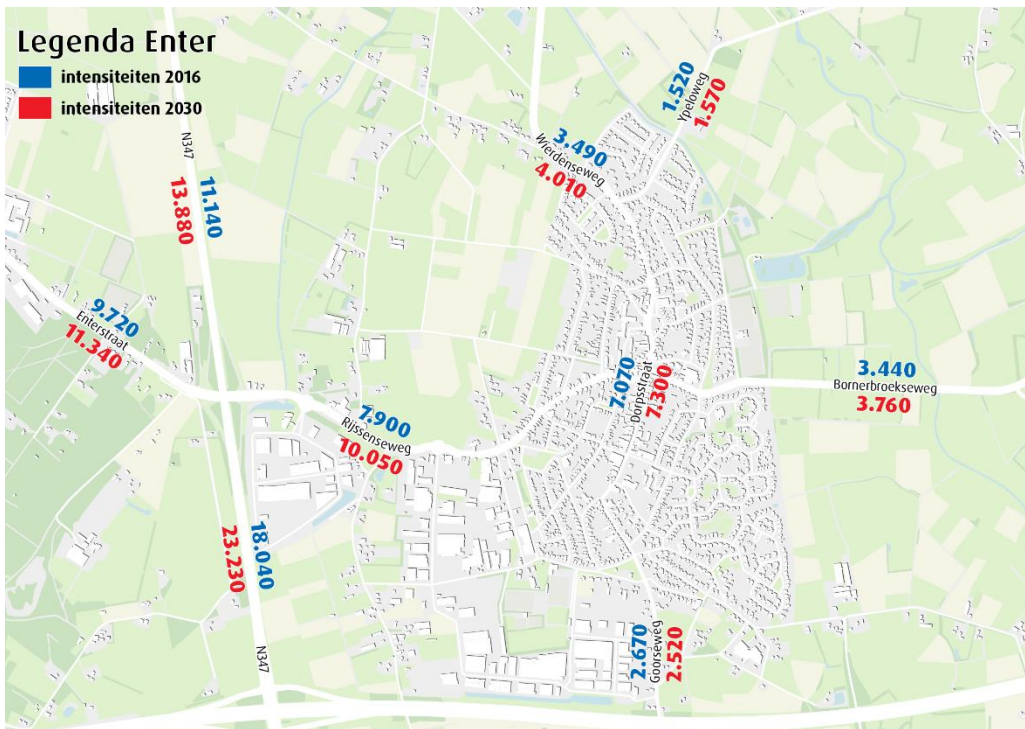
In figuur 3.5 is het gebruik van het autonetwerk opgenomen. Dit zijn de verkeersintensiteiten in de huidige situatie.



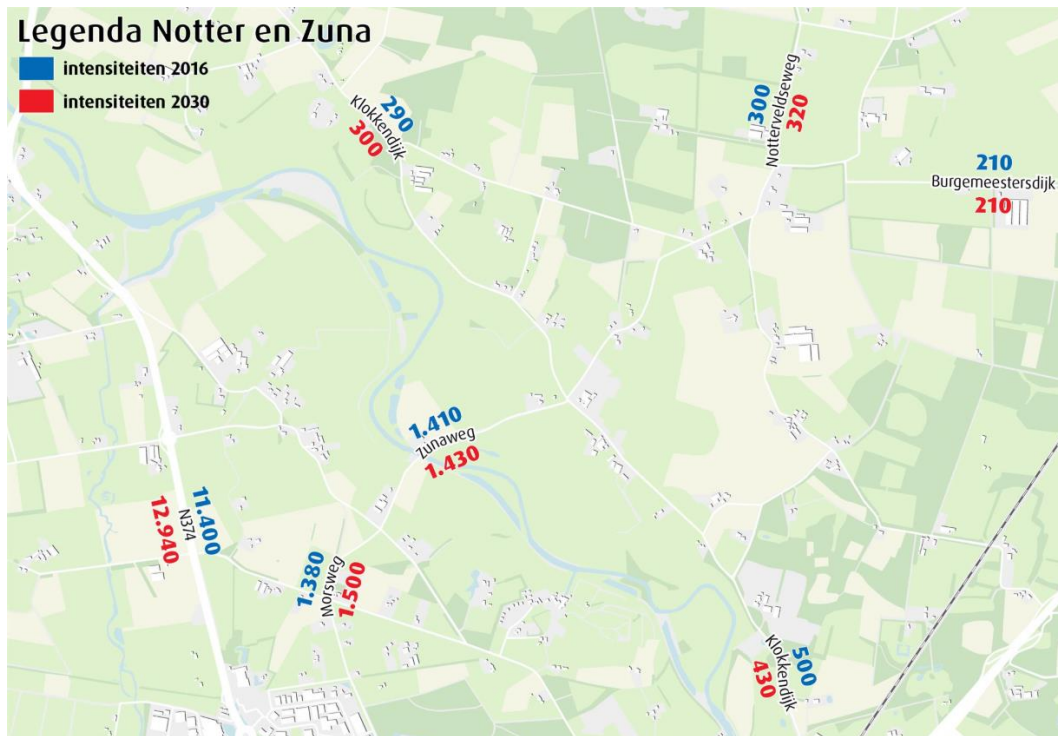
Figuur 3.4: Gewenste wegencategorisering



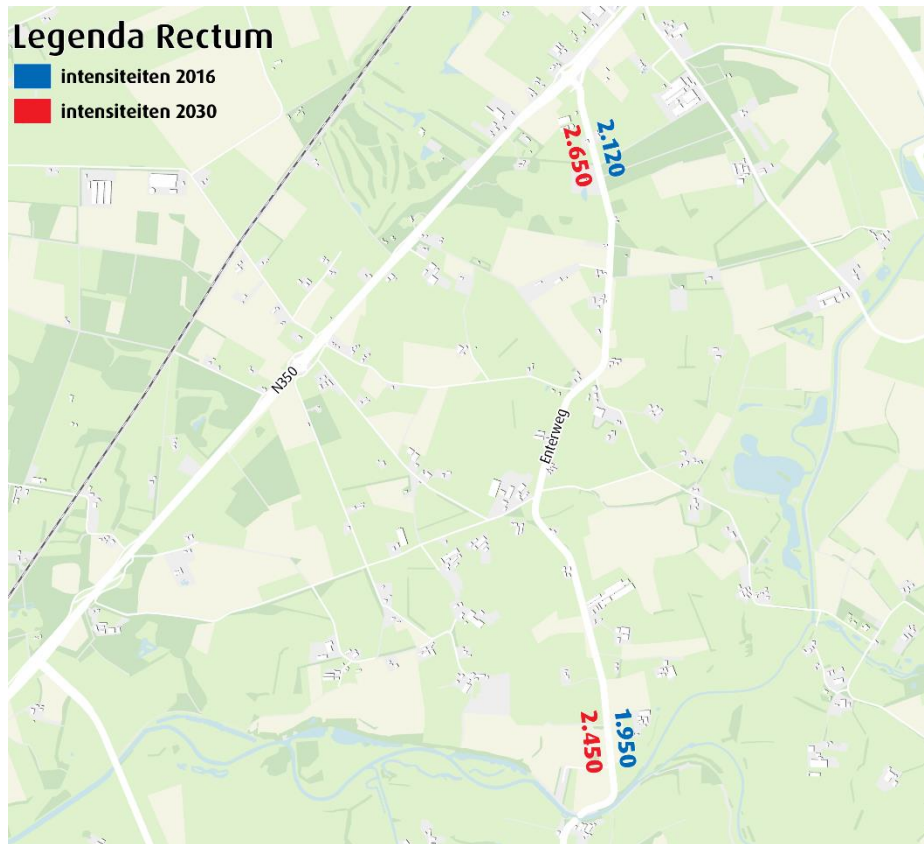
Figuur 3.5: Verkeersintensiteiten Wierden



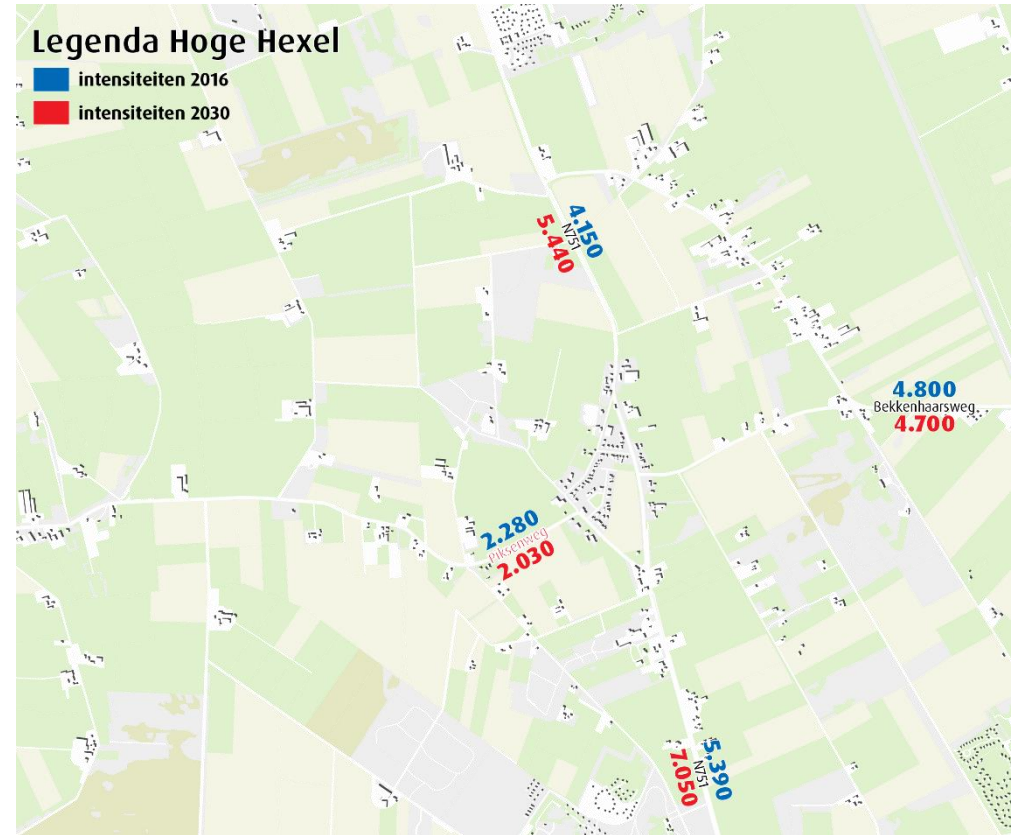
Figuur 3.6: Verkeersintensiteiten Enter



Figuur 3.7: Verkeersintensiteiten Notter en Zuna



Figuur 3.8: Verkeersintensiteiten Rectum



Figuur 3.9: Verkeersintensiteiten Hoge Hexel

3.3.2 Fietsvoorziening

Alle kernen in de gemeente Wierden zijn verbonden met fietsvoorzieningen. De belangrijkste fietsvoorzieningen zijn:

- F35 (richting gemeentes Hellendoorn en Almelo);
- Enter - Rijssen;
- Wierden - Rijssen (N350);
- Wierden - Hoge Hexel (N751).

3.3.3 Openbaar vervoer

Het openbaar-vervoernetwerk is weergegeven in figuur 3.10 en bestaat uit trein- en busverbindingen.

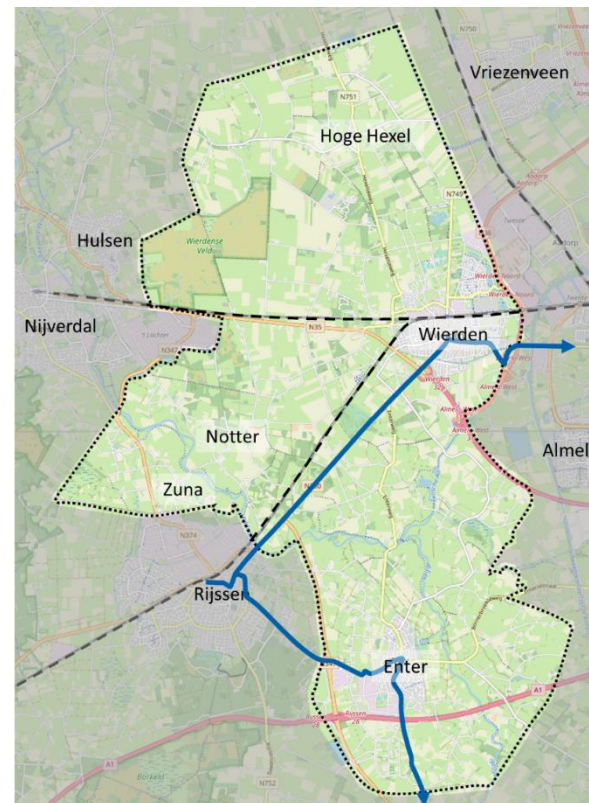
Wierden heeft treinverbindingen naar Zwolle, Enschede en Apeldoorn. Alle drie sprinters hebben een frequentie van 2x per uur.

Buslijn 95 rijdt van Borculo naar Almelo en vice versa via Enter en Wierden. De lijn heeft een frequentie van 1x per uur in beide richtingen, tussen 06.00 en 22.00 uur op werkdagen. Op zaterdag rijdt lijn 95 van 08.00 tot 20.00 uur ook een uursfrequentie.

Lijnen 601 en 604 zijn scholierenlijnen van Daarle naar CSG het Noordik te Almelo en vice versa. Deze lijnen rijden alleen in de ochtendspits en 's middags na sluitingstijd van de school. Vanwege de lage frequentie en specifieke doelgroep zijn ze niet in figuur 3.10 opgenomen.

3.3.4 Goederenvervoer

Het goederenvervoer in de gemeente Wierden maakt het meest gebruik van de stroomwegen en de gebiedsontsluitingswegen. Belangrijke bestemmingen van het goederenvervoer zijn winkels en de



Figuur 3.10: Openbaar-vervoernetwerk Wierden

bedrijventerreinen in Enter en Wierden. In de herinrichting van de Dorpsstraat Enter is rekening gehouden met de bevoorrading van de winkels. Wel blijft dit een aandachtspunt wat betreft doorstroming en verkeersveiligheid.

Voor de gemeente Wierden is het parkeren van vrachtwagens 's nachts een aandachtspunt. De overvolle parkeerplaatsen langs de A1 leiden tot 'wildparkeren' van vrachtwagens op bedrijventerreinen en woonwijken. De provincie Overijssel is een onderzoek gestart naar de oplossingsrichtingen voor deze problematiek.

3.3.5 Landbouwverkeer

Het platteland is in ontwikkeling door schaalvergroting van de landbouwsector, toename van recreatie en functieverandering van voormalige agrarische bedrijven. Dit leidt tot andere verplaatsingen en andersoortig gebruik van de wegen. Landbouwvoertuigen worden steeds groter en zwaarder en de (plattelands)wegen worden steeds meer gebruikt door recreatieve fietsers en wandelaars. Deze ontwikkelingen hebben invloed op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

Het lokale landbouwverkeer wordt afgewikkeld over de aanwezige lokale erftoegangswegen. Het bovenlokale landbouwverkeer wordt zo veel mogelijk afgewikkeld over de beschikbare gebiedsontsluitingswegen en grotere erftoegangswegen. Bovenlokale landbouwroutes lopen zo min mogelijk door de bebouwde kom. In Wierden zijn landbouwroutes aangewezen die buiten de kom om gaan. In Enter gaat het landbouwverkeer wel door de bebouwde kom heen.

3.4 Participatie door inwoners: enquêteresultaten

In opdracht van de gemeente Wierden is door SIR onderzoek uitgevoerd naar de beleving onder de inwoners van verkeer en vervoer in de gemeente. Hiervoor is het Ikpraatmee-panel benut. De enquête had een hoge respons, door 618 panelleden is een vragenlijst ingevuld. Deze gingen over verkeersveiligheid, parkeren, fietsverkeer, openbaar vervoer, landbouwverkeer en bereikbaarheid.

3.4.1 Complimenten

Er zijn voldoende zaken waar de gemeente Wierden trots op mag zijn.

Complimenten worden in algemene zin gegeven voor:

- de goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto;
- de goed doorgevoerde 60 km/h-zones buiten de bebouwde kom;
- het gratis parkeren in de centra;
- de aandacht voor de fietser in het verkeersbeeld;
- goed onderhoud van de infrastructuur.

Specifieke complimenten zijn er voor:

- de vernieuwing van de Dorpsstraat in Enter;
- het stationsgebied in Wierden;
- de F35.

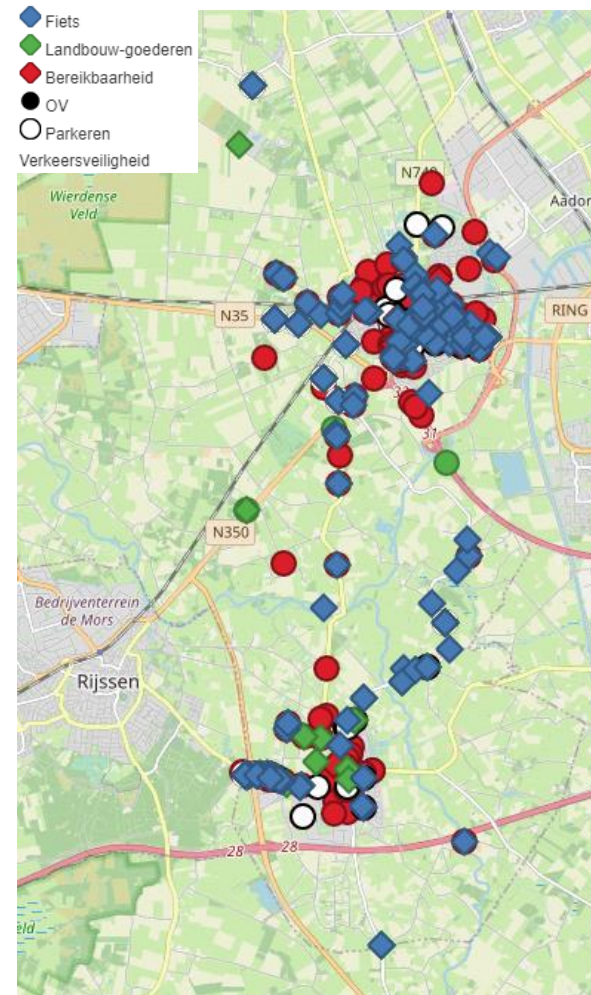
3.4.2 Verbeterpunten

Er zijn ook zaken die beter kunnen. Op een digitale kaart kon men punten aangeven die men verkeersonveilig vond, zie figuur 3.11 voor een impressie.

Dit zijn de meest voorkomende verbeterpunten, die worden genoemd:

- aandacht voor bewustwording van eigen gedrag (onder andere hard rijden, parkeren);
- doorgaand vrachtverkeer dat door de bebouwde kom rijdt;
- meer auto's weren uit het centrum;
- meer snelheidscontroles;
- buiten de trein om, is het aanbod van OV karig;
- meer aandacht voor de veiligheid van fietsers;
- onderhoud van de infrastructuur;
- een vrijliggend fietspad langs de Ypeloweg;
- de weginrichting sluit niet overal aan op de wegcategorysering.

Het valt op dat waar de één ergens een compliment over geeft, een ander dat juist als verbeterpunt benoemd.



Figuur 3.11: Concentraties van verbeterpunten uit Ikpraatmee

Stellingen

- Van de respondenten is 55% het eens met een maximumsnelheid van 30 km/h als norm binnen de bebouwde kom.
- Van de respondenten vindt 71% de stations (Wierden en Rijssen) goed bereikbaar.
- Van de respondenten wil 55% geen parkeerplaatsen vrij maken voor groen en/of leef- en speelruimte. Dit kan betekenen dat men geen parkeerplaatsen wil inleveren, of dat er voldoende groen en/of speelruimte aanwezig is.

3.5 Resumé

De inventarisatie beschrijft de huidige situatie en is opgebouwd uit mobiliteitscijfers, verkeersongevallen, verkeersnetwerken en de enquêteresultaten.

De voor dit mobiliteitsplan belangrijkste uitkomsten van de inventarisatie zijn hierna samengevat:

- Meest gebruikte modaliteiten: auto en fiets.
- Verkeersongevallen: Geen stijging, maar ook geen daling.
- Station Wierden is ontsloten in drie richtingen. Buslijn 95 ontsluit Enter. Twee scholierenlijnen ontsluiten Hoge Hexel met Almelo.
- Enquête geeft veel reacties over:
 - verkeersveiligheid;
 - fietsverkeer;
 - bereikbaarheid;
 - parkeren;
 - openbaar vervoer;
 - landbouwverkeer.

4

Doelen en ambities

Nu we weten wat er vast staat (hoofdstuk 2 uitgangspunten) en hoe het er nu voor staat (hoofdstuk 3 inventarisatie) kunnen we vooruitkijken: waar willen we naar toe? Daar gaat hoofdstuk 4 over: waarom dit mobiliteitsplan en wat is het doel van dit mobiliteitsplan?

4.1 Doelen en ambities

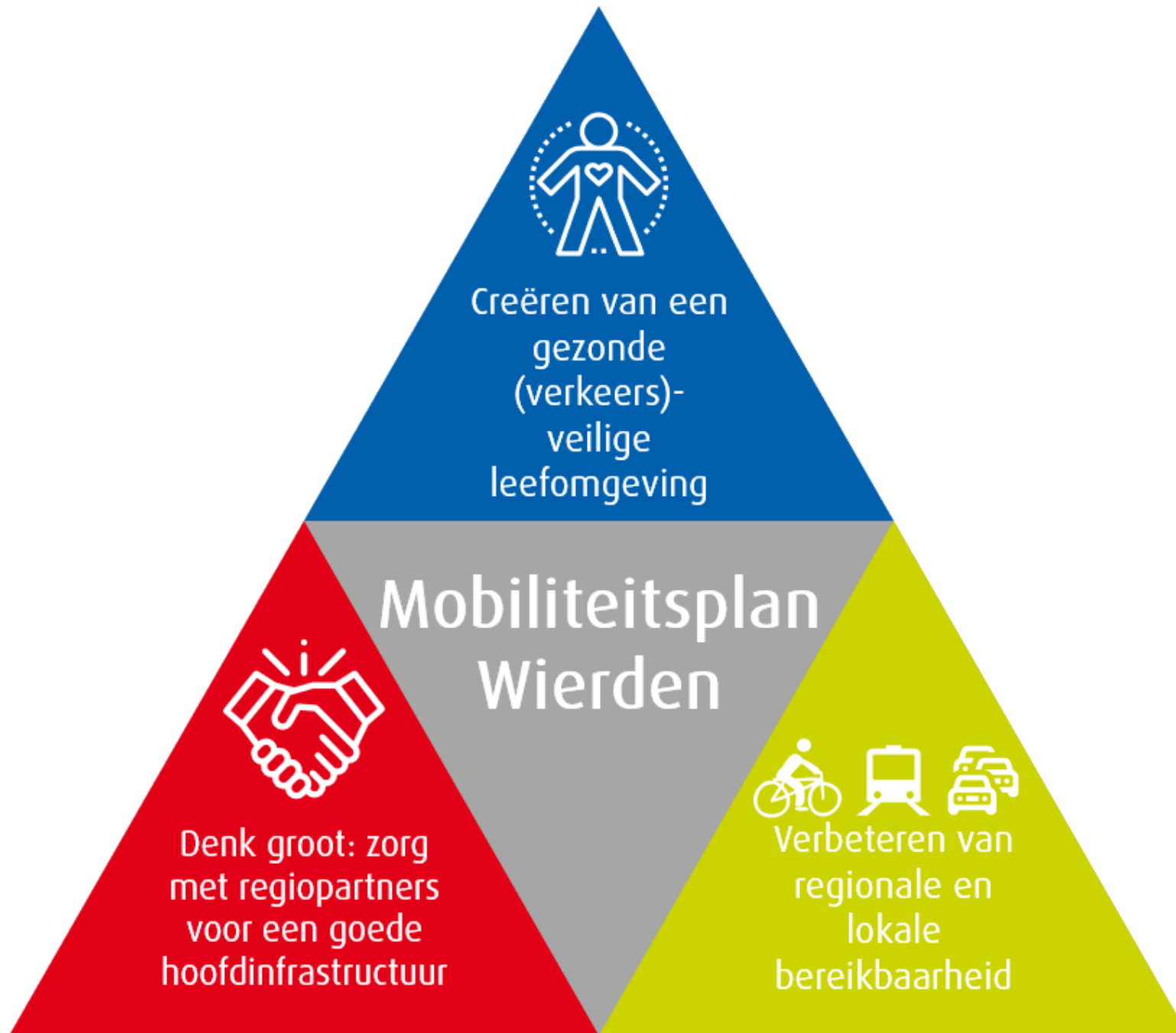
Doel van dit mobiliteitsplan?

De ambitie voor de gemeente Wierden is om een verkeersbeleid en een verkeers- en vervoersysteem te bieden dat bijdraagt aan een bereikbaar, leefbaar en veilig Wierden.

Deze doelstelling is onderverdeeld in drie subdoelstellingen:

- *creëren van een gezonde (verkeers)veilige leefomgeving;*
- *verbeteren van regionale en lokale bereikbaarheid;*
- *denk groot: zorg met regiopartners voor een goede hoofdinfrastructuur.*

De toelichting op deze doelen is opgenomen in de navolgende paragrafen. De aandachtspunten en mogelijke maatregelen om te werken aan deze doelen zijn in hoofdstuk 5 opgenomen.



4.2 Creëren van een gezonde (verkeers-)veilige leefomgeving

Deze doelstelling betreft het creëren van een gezonde leefomgeving en het verhogen van de verkeersveiligheid in de gemeente Wierden.

Wat is het?

Een gezonde en verkeersveilige leefomgeving is randvoorwaardelijk voor een prettige woonomgeving. Veilig en gezond van A naar B verplaatsen biedt een goede basis voor mobiliteitsbeleid.

Ten aanzien van de leefbaarheid zijn de volgende subdoelen geformuleerd:

- bovenlokaal doorgaand verkeer wordt afgewikkeld op autosnelwegen en provinciale (auto)wegen;
- noodzakelijk vrachtverkeer (bevoorrading) wordt zodanig gerouteerd dat de overlast voor de leefomgeving geminimaliseerd is;
- in de kernen krijgt de verblijfskwaliteit de hoogste prioriteit, waardoor verkeersoverlast minimaliseert;
- de verkeersdruk door het gemotoriseerd verkeer op het centrum van Wierden neemt in de toekomst niet verder toe;
- inwoners van de gemeente Wierden kunnen op acceptabele wijze parkeren nabij hun woning (maximale loopafstand voor woningen bedraagt 50 tot 75 meter).

Vanuit de provincie en de Regio Twente wordt gestreefd naar een permanente verbetering van de verkeersveiligheid, met een landelijke doelstelling vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Voor de gemeente Wierden is de vorenstaande subdoelstelling verder vertaald in de volgende doelen:

- de gemeente Wierden heeft zo min mogelijk verkeersslachtoffers; onder de inwoners van de gemeente Wierden bestaat een groeiende tevredenheid over de verkeersveiligheid in de gemeente;
- op schoolroutes en bij schoolomgevingen krijgt verkeersveiligheid de hoogste prioriteit;
- conflicten met landbouwverkeer krijgen hierin bijzondere aandacht;
- permanente verkeerseducatie is een speerpunt.

Waarom is het belangrijk?

- Beleidskader:
 - In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid worden doelstellingen en handvaten aangereikt voor een permanente verbetering van de verkeersveiligheid.
 - Op dit moment ontwikkelt de provincie Overijssel provinciaal beleid voor verkeersveiligheid.
- Enquête: Verkeersveiligheid heeft volgens respondenten hoge prioriteit.



4.3 Verbeteren van regionale en lokale bereikbaarheid

Zorg dragen voor een robuust fiets-, OV- en autonetwerk dat toekomstvast is en verwachte verkeersgroei kan dragen.

Wat is het?

Om prettig te kunnen wonen, werken en recreëren in Wierden is een verkeersveilige en bereikbare leefomgeving belangrijk. De bereikbaarheid is te verbeteren door op specifieke locaties de infrastructuur uit te breiden of beter geschikt te maken op het type verkeer, zodat vormgeving, functie en gebruik in balans zijn.

Ten aanzien van de regionale en lokale bereikbaarheid stelt de gemeente Wierden de volgende subdoelstellingen:

- voor lokale verplaatsingen (tot 7,5 km) is de fiets het meest aantrekkelijke vervoermiddel;
- alle inwoners van de gemeente Wierden hebben op acceptabele wijze toegang tot het openbaar vervoer;
- er zijn rolstoelvriendelijke voetgangersvoorzieningen aanwezig nabij belangrijke openbare voorzieningen zoals zorgcentra, verzorgingshuizen, het gemeentehuis en bibliotheken;
- voor het lange afstand woon-werkverkeer (zowel herkomst als bestemming) is het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief ten opzichte van de auto;
- de recreatie- en natuurgebieden in de gemeente Wierden zijn aantrekkelijk bereikbaar voor diverse doelgroepen, rekening houdend met de (natuur)waarden van de verschillende gebieden;
- landbouwverkeer wordt zo efficiënt mogelijk afgewikkeld;

- alle inwoners van de gemeente Wierden kunnen vanaf hun woning per auto binnen vijf minuten een gebiedsontsluitingsweg bereiken;
- 30 km/h als maximumsnelheid wordt de norm binnen de bebouwde kom.

Waarom is het belangrijk?

- **Beleidskader:**
 - Onlangs heeft de Tweede Kamer vastgesteld dat 30 km/h binnen de bebouwde kom de norm wordt.
 - De Integrale Netwerkvisie Overijssel (INO) stelt doelen voor de economische bereikbaarheid van Overijssel.
 - De Omgevingsagenda Oost-NL verbindt regiogemeenten voor een vlot verloop van projecten en creëren van synergie.
 - Het coalitieprogramma ziet duurzaamheid als speerpunt voor verplaatsingen. Hierin heeft de gemeente een voorbeeldrol.
- **Autonome ontwikkelingen:** Door nieuwe woningen en uitbreiding van de bedrijventerreinen neemt het verkeer toe. Daarom is aandacht voor een verkeersveilige en bereikbare leefomgeving nodig. De infrastructurele ontwikkelingen dragen hieraan bij.
- **Cijfers:** Het aantal verkeersslachtoffers is over de afgelopen jaren min of meer stabiel, terwijl een afname gewenst is.
- **Enquête:** bereikbaarheid is met name een issue op inprickers (wegen van de rand naar het centrum) in Wierden. Ervaren drukte moet worden voorkomen. Verder moet de balans tussen vormgeving, functie en gebruik worden gezocht.



4.4 Denk groot: zorg met regiopartners voor een goede hoofdinfrastructuur

Samenwerken in de regio aan regio-opgaves.

Wat is het?

Het zoeken van de samenwerking met regionale gemeenten leidt tot meer subsidiemogelijkheden en eenduidigheid voor inwoners van aangrenzende gemeenten.

De volgende subdoelstellingen zijn gesteld:

- communiceer regelmatig met buurgemeenten en hogere overheden over de lokale en regionale infrastructuur;
- stem de mobiliteitsvisie af op plannen van hogere overheden en (buur)gemeenten.

Waarom is het belangrijk?

- Beleidskader:
 - Binnen de omgevingsagenda Oost-Nederland zijn reeds projecten opgesomd waar in regioverband aan wordt gewerkt.
 - Onder het mom 'samen sterk' kan eerder aanspraak worden gemaakt op subsidieregelingen uit provinciale en landelijke middelen.



5

Maatregelen

De doelen voor de gewenste toekomst zijn in hoofdstuk 4 beschreven. In voorliggend hoofdstuk zijn de daarbij genoemde aandachtspunten en mogelijke maatregelen uitgewerkt. De maatregelen zijn samengevoegd in zes clusters (verkeersveiligheid, fiets, auto, openbaar vervoer, gedragsverandering en overig).

Om te komen tot uitvoering van de maatregelen is er afstemming nodig met de diverse afdelingen binnen de gemeente: verkeer, wegenbeheer, groenbeheer etc. Ook zullen sommige maatregelen nog met betrokkenen worden afgestemd.

Per cluster is ook een tabel opgenomen met daarin een samenvatting van de maatregelen. In de tabel is per maatregel het volgende opgenomen:

- locatie;
- omschrijving;
- aan welk doel de maatregel bijdraagt.

5.1 Maatregelen verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een breed begrip. Er zit dan ook overlap van dit onderwerp met maatregelen uit andere clusters (met name fiets en gedragsverandering). In dit cluster gaat het vooral over maatregelen met betrekking tot inrichtingsvraagstukken. Deze hebben immers betrekking op alle modaliteiten die van een weg gebruik maken.

5.1.1 Wegencategorisering

De wegcategorisering, met name binnen de bebouwde kom, is landelijk onderwerp van veel discussie. Als gemeente Wierden willen we een geloofwaardige inrichting van 30/60 km/h-gebieden. Hiervoor passen we de inrichtingsprincipes toe van Duurzaam Veilig. Op een Duurzaam Veilig ingerichte weg is de vormgeving van de weg herkenbaar. Op deze manier zien de weggebruikers aan de inrichting wat voor type weg het is, weten ze daarmee welk gedrag van hen en anderen verwacht wordt en passen ze daarop hun gedrag aan. Een goede inrichting zorgt ervoor dat de maximumsnelheid logisch is.

Conform de landelijke richtlijnen onderscheiden we vier categorieën.

1. Erftoegangsweg in de bebouwde kom.
2. Gebiedsontsluitingsweg in de bebouwde kom.
3. Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom.
4. Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom.

Met de juiste inrichting zorgen we ervoor dat de functie van de weg en het gebruik van de weg beter in balans zijn.

De belangrijkste kenmerken van 'Duurzaam Veilig' per wegcategory zijn opgenomen in figuur 5.1. Voor wat betreft de inrichting van de wegen sluiten we zo veel mogelijk aan op deze landelijke richtlijnen, maar er zal ook sprake zijn van maatwerk. Dit is een doorlopende maatregel vanuit het vorige mobiliteitsplan:

- Onderzoeken mogelijkheden naar Duurzaam Veilige inrichting verblijfsgebieden.

Aanvullende aandachtspunten hierbij zijn:

- Aanhaken bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV2030), voor subsidiekansen rond inrichting volgens Duurzaam Veilig.
- Gladheidsbestrijding is gebaseerd op de wegcategorisering, onderzoek of hier aanpassingen in nodig zijn om de gladheidsbestrijding blijvend effectief te houden.

De gewenste wegcategorisering is weergegeven in figuur 3.4. Aanpassingen die we aan de bestaande wegcategorisering willen doen zijn:

- Bedrijventerreinen Kluinveen en Hogelucht, Wierden: aanpassen van 50 naar 30 op alle wegen behalve: Industrierweg, Hexelseweg (exclusief doodlopende zijweg).
- Bedrijventerreinen De Elsmoat en De Vonder, Enter: aanpassen van 50 naar 30 op alle wegen.
- Aanpassen van 50 naar 30 in Wierden: Spoorstraat, De Marke, Anjelijsstraat, Wendelpad (zandweg), Akkerwal (oostelijk deel).
- Aanpassen van 50 naar 30 in Enter: Goorseweg tot aan de komgrens Enter, inclusief eerste 10 meter Rondweg.

<p>Erftoegangsweg in de bebouwde kom</p> <ul style="list-style-type: none"> • snelheid: 30 km/h • fietsers gemengd met autoverkeer • verharding: klinkers • verhardingsbreedte: < 6 meter • drempels op rechte stukken • plateaus op kruisingen • zwaar verkeer: niet • parkeren: op de rijbaan, in vakken en havens • verkeersintensiteit: < 5.000 • markering: geen 	<p>Gebiedsontsluitingsweg in de bebouwde kom</p> <ul style="list-style-type: none"> • snelheid: 50 km/h • fiets: fietsstroken, fietspaden of parallelweg • verharding: asfalt • verhardingsbreedte: > 6 meter • zwaar verkeer: wel • parkeren: in vakken en havens • verkeersintensiteit: > 5.000 • markering: enkele asmarkering
<p>Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom</p> <ul style="list-style-type: none"> • snelheid: 60 km/h • fiets: gemengd met autoverkeer (bij een verkeersintensiteit > 2.000/3.000 mvt/etmaal zijn vrijliggende fietsvoorzieningen gewenst) • verharding: klinkers of asfalt • verhardingsbreedte: < 6 meter • zwaar verkeer: niet, wel bestemmingsverkeer • parkeren: in de berm • verkeersintensiteit: < 6.000 • markering: eventueel onderbroken kantmarkering 	<p>Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom</p> <ul style="list-style-type: none"> • snelheid: 80 km/h • fiets: fietspaden of parallelweg • parallelweg (ingericht als erftoegangsweg) voor erfontsluitingen • verharding: asfalt • verhardingsbreedte: 7,5 meter • zwaar verkeer: wel • parkeren: niet toegestaan • verkeersintensiteit: > 6.000 • markering: dubbele asmarkering en onderbroken kantmarkering

Figuur 5.1: Belangrijkste voorkeurskenmerken Duurzaam Veilig per wegtype (op hoofdlijnen)

5.1.2 Inrichting kruispunten en wegvakken

De ongevallencijfers van de afgelopen jaren zijn naast de knelpunten gelegd, die vanuit de klankbordgroep en het Ikpraatmee-panel komen. Het betreft voornamelijk onduidelijke voorrangssituaties op kruispunten.

Hierna volgt een opsomming.

Wierden:

- Kruispunt Industrieweg - Hexelseweg:
 - Onderzoek of geregelde voorrang zinvol is. Mogelijk kleiner kruisingsvlak.
- Kruispunt Hexelseweg – Kluinveenweg
 - Onderzoek of de overgang van het vrijliggende fietspad naar fietsstroken veiliger kan voor de fietsers.
- Kruispunt Industrieweg - Vriezenveenseweg - Hogeluchtweg:
 - De voorrangssituatie sluit niet aan op de wegencategorisering, dit is onduidelijk voor gebruikers. Onderzoek mogelijke verbetering.
- Kruispunt Dikkensweg – Dahliastraat:
 - Meest genoemde kruispunt uit Ikpraatmee. Voorrang wordt als onduidelijk ervaren. Onderzoek mogelijke verbetering.
- Binnenhof - Marktstraat:
 - Bestrating zorgt voor onduidelijke voorrangssituatie. Onderzoek mogelijke verbetering.
- Nijverheidsstraat:
 - Hier ontbreekt een wandelroute voor voetgangers tussen station en de wijken de Stouwe, Hooilanden en de Weuste. Leg een voetpad aan.

Enter:

- Kruispunt Ypeloweg - De Berghorst – Meestershof:
 - Na realisatie van de wijk De Berghorst is dit kruispunt nog niet definitief. Kruispunt ontwerpen naar definitieve situatie.
- Rotonde De Elsmoat:
 - Fietsveilig inrichten van de rotonde, zonder de voorrangregeling te wijzigen (volgens motie). Neem overwegingen in advies Goudappel Coffeng (februari 2020) mee.

Hoge Hexel:

- Oversteekplaatsen over de Hexelseweg bij de Oude Schoolweg en de Lanckerweg:
 - Onderzoek of fietsers zich hier veiliger kunnen opstellen en oversteken.

5.1.3 Verlichting

Een veel voorkomende melding gaat over verlichting. De Ikpraatmee-enquête is uitgevoerd in oktober, waardoor dit aspect van veiligheid meer opvalt. De gemeente Wierden heeft een verlichtingsbeleid voor de diverse soorten wegen. Op sommige punten wordt hiervoor aandacht gevraagd:

- Doe een scan van de verlichting langs de wegen en fietspaden en controleer of dit past bij het beleid.
- Specifieke aandacht wordt gevraagd voor de Piksenweg in Hoge Hexel en het fietspad langs de Rijssenseweg tussen Enter en Rijssen.

5.2 Maatregelen fiets

De opkomst van de e-bike en de speed pedelec biedt in een diffuus gebied zoals Wierden, kansen om de fiets als alternatief vervoermiddel in te zetten. Voor scholieren is de fiets een belangrijk vervoermiddel.

De busverbindingen zijn beperkt, de afstand tot de haltes zijn groot. De fiets is een belangrijk middel voor het voor- en natransport. Veilige fietsverbindingen zijn cruciaal bij het stimuleren van het fietsgebruik. Zowel vanuit landelijk als provinciaal beleid wordt het fietsgebruik gestimuleerd. Ook de gemeente Wierden wil het fietsgebruik stimuleren.

5.2.1 Realiseren fietsveilige infra

Met de F35 ligt er een mooie fietsverbinding. Uit het Ikpraatmee-panel blijkt ook dat inwoners hier blij mee zijn. Op andere trajecten -in het buitengebied- zijn er zorgen over de fietsveiligheid en is de roep om vrijliggende fietspaden groot.

■ F35

Er moet nog een deel van de route (Rijssensestraat tot gemeentegrens Hellendoorn) worden gerealiseerd. Blijf hiervoor aangehaakt bij de provincie Overijssel (rapportage 'Snelle Fietsroutes') voor subsidiekansen.

In het buitengebied wordt de verkeersveiligheid van het fietsverkeer op enkele wegen als knelpunt beschouwd. De gemeenteraad heeft voor deze wegen een motie aangenomen om de haalbaarheid van vrijliggende fietspaden te onderzoeken. Een andere mogelijkheid is om

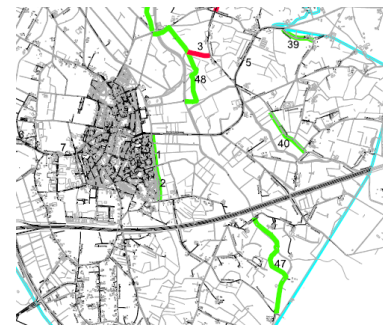
hier fietsuggestiestroken als (tijdelijke) oplossing toe te passen. In de motie zijn opgenomen:

- Enterweg/Wierdenseweg (vrijliggend fietspad of fietsuggestiestrook);
- Goorseweg (vrijliggend fietspad of fietsuggestiestrook);
- Ypeloweg (vrijliggend fietspad of fietsuggestiestrook);

Vanuit de klankbordgroep en het Ikpraatmee panel wordt ook de

- Bekkenhaarweg, Hoge Hexel genoemd om naar een fietsveilige oplossing (vrijliggend of fietsuggestiestrook) te zoeken

- Ontbrekende schakel in recreatief fietsnetwerk bij Enter Het buitengebied van de gemeente Wierden wordt gekenmerkt door een fijnmazig fietsnetwerk. Tussen nummers 47 en 48 (zie figuur 5.2) mist nog een schakel in dit netwerk. Onderzoek de beste optie, langs bestaande verbindingen over de A1, of langs de Regge.



Figuur 5.2: Uitsnede recr. netwerk, ontbrekende schakel tussen 47 en 48

5.2.2 Inrichting fietsaansluitingen

Enkele aansluitingen van fietsinfrastructuur op de omgeving verdienen nadere aandacht. Met name een aantal rotondes komen uit het Ikpraatmee-panel naar voren. Veelgenoemd zijn de rotondes bij de spoortunnel. Deze worden als onduidelijk ervaren.

- Rotonde Hogeluchtsweg/Nijverheidsstraat

Deze rotonde ligt aan de noordzijde van de spoortunnel. De fietsaansluiting op de rotonde is onduidelijk. Fietsers hebben meerdere keuzes en worden 'uitgenodigd' om kleine delen tegen het verkeer in te fietsen. Met name fietsers vanuit de tunnel naar de Weusteweg of de Nijverheidsstraat. Onderzoek of het fietsverkeer beter is aan te sluiten op de rotonde.

- Rotonde Dikkensweg/Anjeliersstraat

Deze rotonde ligt aan de zuidzijde van de spoortunnel. Fietsers vanuit de Anjeliersstraat snijden een deel af richting de tunnel, via het voetgangersstuk. Onderzoek of het fietsverkeer beter is aan te sluiten op de rotonde.

- Rotondes F35 (Almelosestraat, Rijssensestraat)

De zichtbaarheid van de snellere fietsers (e-bikes en speed pedelecs) kan hier verbeterd worden. Onderzoek een optie met ledlampen, zoals in Nijverdalen.

- Overweg Nijverdalsestraat

Fietsers die de overweg zijn overgereden vanuit het westen komen 'opeens' de weg op. Leidt het wegprofiel voor automobilisten beter in.

5.2.3 Schoolomgevingen

Alle schoolomgevingen in de gemeente Wierden zijn verkeersveilig ingericht. Wel wordt er nog aandacht gevraagd voor het autoparkeren rondom de scholen, zie paragraaf 5.3.4.

Doe ook onderzoek naar de veiligheid op de schoolroutes. Inventariseer eerst, samen met de scholen, welke routes er zijn en schouw deze vervolgens op mogelijke onveilige punten.



Figuur 5.3: Schoolzone in Wierden bij basisschool Immanuel aan de Eikenlaan

5.3 Maatregelen auto

De auto is een belangrijk vervoermiddel gezien de geografie van de gemeente. Het zorgt ervoor dat we verbonden blijven binnen Wierden met omliggende gemeenten en met omliggende regio's. In paragraaf 5.1 is invulling gegeven aan de inrichtingskenmerken van Duurzaam Veilig. In deze paragraaf komen overige maatregelen rondom de auto aan bod.

5.3.1 Laadinfrastructuurbeleid

Er is, ook in Wierden, een groeiende vraag naar laadpalen. Momenteel wordt vraaggestuurd actie ondernomen, inwoners kunnen een laadpaal aanvragen. Met het oog op de toekomst, en ook gezien de samenhang met de energietransitie, is het van belang om proactief te zijn om het gebruik van elektrische auto's te faciliteren. In regionaal verband (Twente) een visie opstellen op laadinfrastructuur gekoppeld aan de Regionale Energiestrategie. Daarnaast dient aangesloten te worden bij provinciaal beleid ten aanzien van laadpalen. De aanbesteding van de provincies Overijssel en Gelderland biedt kansen voor de implementatie van (meer) openbare laadpalen in Wierden.

5.3.2 Sluipverkeer

Op een aantal wegen wordt sluipverkeer gemeld. Dit verdient eerst aandacht op netwerkniveau om te zoeken naar de oorzaak. Vervolgens moet onderzocht worden naar geschikte maatregelen. Deze kunnen ook op netwerkniveau liggen, maar ook lokaal door de sluiproute minder aantrekkelijk te maken met bijvoorbeeld snelheidsremmende maatregelen. Het betreft deze wegen:

- sluipverkeer Piksenweg, Hoge Hexel;
- sluipverkeer Brinkstraat/Zuiderdwarsweg, Enter;
- sluipverkeer Oude Zwolseweg, Hoge Hexel.

5.3.3 Inrichtingsvraagstukken parkeren

Een tweetal maatregelen zijn erop gericht om parkeeroverlast van auto's te verminderen.

- Centrumgebied Wierden (Stationsweg, Marktstraat, Nijverdalsestraat) Door parkerende auto's wordt de Stationsweg in het centrum van Wierden als te smal ervaren. Onderzoek de mogelijkheid voor meer, minder (of geen) parkeren. Door meer groen te realiseren in de driehoek met de Marktstraat/Nijverdalsestraat levert dit ook een bijdrage aan de hittebestendigheid.



Figuur 5.4: Smalle Stationsstraat door parkerende auto's

- Parkeerhinder bij Carpoolplaats Rijssenseweg, Enter
Bij drukte wordt hier op het fietspad geparkeerd. Onderzoek of de carpoolplaats uitgebreid kan worden, of maak het onmogelijk om op het fietspad te parkeren. Ook loopt een onderzoek vanuit de provincie Overijssel naar provinciale knooppunten. Hierbij kan aansluiting worden gezocht voor middelen ten behoeve van het reduceren van parkeerhinder.

5.3.4 Parkeren bij scholen

Veel schoolgaande kinderen worden met de auto gebracht en gehaald. Dit leidt bij sommige scholen tot onveilige situaties.

- Inventariseer eerst, samen met de scholen, welke plekken dit betreft en schouw deze vervolgens op mogelijke onveiligheid. Bespreek ook met scholen hoe ze in de communicatie richting ouders en kinderen hiermee om kunnen gaan.

5.3.5 Komst van slimmere voertuigen

Er is een trend van automatische en verbonden voertuigen. Nu is het aandeel nog zeer beperkt en het is onzeker in welk tempo deze ontwikkelingen gaan. Wel kan dit veel betekenen voor de infrastructuur binnen nu en 10 jaar. En wellicht ook voor parkeernormen.

- Blijf aangehaakt bij provinciale en landelijke ontwikkelingen.

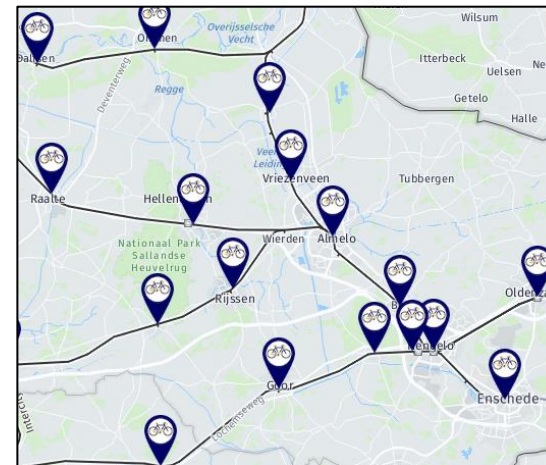
5.4 Maatregelen openbaar vervoer

Het openbaar vervoer wordt in Wierden verzorgd door vervoerders NS (trein), Blauwnet (trein) en Twents/Keolis (bus). Dit doen zij in opdracht van de provincie Overijssel. De gemeente heeft zelf geen zeggenschap op de lijnvoering van het openbaar vervoer. De gemeente kan wel bijdragen aan een betere kwaliteit door het aanbieden van goede gemeentelijke infrastructuur en goede haltevoorzieningen.

5.4.1 Station Wierden

- Aanbieden OV-fiets

Er zijn geen busverbindingen vanaf dit station. De fiets is een belangrijk middel voor het voor-en natransport. Als één van de weinige treinstations heeft Wierden nog geen aanbod van de OV-fiets.



Figuur 5.5: Stations met OV-fiets in de regio

5.4.2 Wet maatschappelijke ondersteuning

Het openbaar vervoer in Wierden heeft ook een belangrijke sociaal-maatschappelijke functie. Deze functie is het voorzien in de mobiliteit van personen die zich niet te voet, per fiets of per auto kunnen of willen verplaatsen. Naast het aanbieden van een alternatief voor de auto, draagt het openbaar vervoer bij aan een leefbare gemeente. Ook zoekt de gemeente Wierden naar een alternatief voor het noodlijdende openbare (bus) vervoer.

- Toets op inclusie

Een belangrijke stap is om te toetsen waar knelpunten zitten in het OV voor mensen met een beperking. Daarnaast is het zinvol om bij nieuwe ontwikkelingen/projecten een ambtenaar vanuit dit vakgebied bij aanvang mee te laten kijken.

- Toegankelijker aanvullend OV

Samen met 14 Twentse gemeenten is er een visie opgesteld voor leerlingenvervoer, dagbesteding en vrij vervoer. Onderzoek of de rol van het aanvullende vervoer (voorheen Regiotaxi) nog voldoet.

5.4.3 Regionaal samenwerken voor verbeteren bereikbaarheid kleine kernen

Er is weinig of geen aanbod van openbaar vervoer in de kleine kernen. Dit probleem speelt breder, zoek hiervoor samenwerking in de regio.

- Ga in gesprek met de provincie over regionale initiatieven. Start een proef met vraagafhankelijk vervoer zoals in Rijssen-Holten. Sluit aan bij regio Twente dat een onderzoek is gestart naar deelmobiliteit.

- Maak behoefte naar deelmobiliteit inzichtelijk

Er zijn steeds meer aanbieders van deelmobiliteit. Zowel autodelen als andere vormen. Het delen van bezit heeft tot doel om efficiënter en duurzamer om te gaan met vervoermiddelen. Steeds meer wordt gebruik gemaakt van deelmobiliteit. Aanvankelijk in steden, maar ook in dorpen als Lochem speelt deelmobiliteit steeds meer. Een onderzoek naar de behoefte van deze vorm van mobiliteit kan ruimte geven om met een pilot te beginnen.



Figuur 5.6: Voorbeeld van deelmobiliteit (bron: go-sharing.nl)

5.5 Maatregelen landbouw- en vrachtverkeer

Een belangrijk thema binnen de gemeente Wierden is de afwikkeling van landbouwverkeer. De gemeente bestaat voor een groot deel uit een ruraal landschap met veel agrarisch grondgebied. Voor het landbouwverkeer is een ringstructuur aangewezen rond de kern Wierden. Gestimuleerd wordt dat landbouwverkeer hiervan gebruik maakt en niet door de kern rijdt. Dit werkt goed. Op andere gebieden is er nog wel ruimte voor verbetering.

- Route voor landbouwverkeer rondom Enter

Er gaat nog veel landbouwverkeer door het centrum van Enter. Soortgelijk aan de route om Wierden dient er verkend te worden of er een landbouwroute om de kern van Enter mogelijk is. Deze dient dan, waar nodig, voorzien te worden van landbouwvriendelijke drempels.



Figuur 5.7: Voorbeeldbord verwijzing landbouwroute

- Landbouwsluizen

Zeer effectief tegen sluijverkeer zijn de landbouwsluizen zoals aangebracht op de Vossenbosweg en Nottermorsweg. Nadat de opwaardering van de N35 is afgerond worden de landbouwsluizen weggehaald, waardoor het voor autoverkeer weer mogelijk wordt gebruik te maken van de Vossenbosweg (ongelijkvloerse oversteek N35).

- Verkenning navigatiesystemen vrachtverkeer

Met name in Enter wordt als gevolg van laden en lossen hinder ervaren in de Dorpsstraat. Hinder bestaat met name uit een verminderde doorstroming in de Dorpsstraat. Onderzocht moet worden of afspraken met navigatiesysteemaanbieders mogelijk zijn.

- Aansluiten bij Overijssels programma parkeeroverlast vrachtverkeer
Vrachtwagens worden nogal eens geparkeerd op lokale parkeerplaatsen. In de provincie Overijssel loopt een programma betreffende de aanpak van parkerende en kamperende truckers. Zoek bij dit programma aansluiting als gemeente Wierden.

5.6 Maatregelen gedragsbeïnvloeding

Naast maatregelen die zich op een specifieke modaliteit richten, zijn er ook maatregelen die daar niet direct aan te koppelen zijn. In de uitkomsten van het Ikpraatmee-panel is met regelmaat te lezen dat men vindt dat anderen te hard rijden of te roekeloos fietsen. Naast aanpassingen aan de weginrichting zijn hiervoor ook vooral maatregelen nodig op het gebied van gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie.

5.6.1 Educatie, campagnes en handhaving ter verbetering van de verkeersveiligheid voortzetten

In de mobiliteitsvisie van 2010 zijn hiervoor diverse maatregelen opgenomen, die nog steeds van kracht zijn. Ze kennen een continu karakter.

- Opstellen jaarplan verkeerseducatie en communicatie
Benut bij het opstellen hiervan het jaarplan van de VVN en/of het Regionaal Overleg Verkeersveiligheid (ROV) Oost Nederland. Haak aan bij hun landelijke en regionale acties, zoals 'De scholen zijn weer begonnen'.
- Continueer het verkeersspreekuur.
- Continueer het overleg met de politie over handhaving op verkeers-
onveilige locaties
'De politie handhaaft hier niet want de weginrichting past niet bij de wegategorisering'. Met de komst van meer 30 km/h-wegen binnen de bebouwde kom wordt afstemming met de politie belangrijker. Wat kan wel, en wat kan niet.

5.6.2 Samenwerking met Twente Mobiel

De gemeente Wierden is aangesloten bij het programma Twente Mobiel. Samen met de werkgevers in de regio wordt het woon-werkverkeer in beeld gebracht, om vervolgens maatregelen te nemen om het gedrag te veranderen. Inwoners en werknemers maken we bewust van hun reisgedrag en geven de verschillende mogelijkheden weer.

- De fiets is niet voor iedereen vanzelfsprekend; een inzet op het stimuleren van de fiets blijft nodig om meer fietsers te genereren.
- Het COVID-19-virus heeft ons, meer dan voorheen, laten zien dat telewerken mogelijk is. Via werkgevers kan dit blijvend gestimuleerd worden om de spitsperiodes af te vlakken.
- Het platform biedt kansen om gezamenlijk slimme mobiliteit in te zetten, zoals het delen van zakelijke- en dienstauto's.



Figuur 5.8: Telewerken vasthouden

5.7 Uitvoeringsprogramma

In voorgaande paragrafen zijn de aandachtspunten en mogelijke maatregelen van dit mobiliteitsplan toegelicht. In de volgende tabellen is het overzicht van de aandachtspunten en mogelijke maatregelen per modaliteit opgenomen. Om te komen tot definitieve maatregelen is er afstemming nodig met de afdelingen wegenbeheer, groenbeheer, rioolbeheer en waterbeheer.

Het uitvoeringsprogramma geldt voor de komende 10 jaar. In het programma is een prioriteit (jaartal) aangegeven van de eerste actie om een maatregel uit te voeren.

Voor de maatregelen die prioriteit hebben binnen de komende 4 jaar zijn verwachte kosten op globaal niveau ingeschat, onderverdeeld naar onderzoek en uitvoering.

Elke 2 jaar wordt een evaluatie van het programma uitgevoerd. Hiermee worden ook de maatregelen met lagere prioriteit (> 4 jaar) in de loop van de tijd concreter, inclusief een raming.

Uitvoeringsprogramma: maatregeltabel Verkeersveiligheid

Nummer maatregel	Type maatregel	Locatie	Probleem	Oplossingsrichting	Past bij doelstelling	Fasering	Onderzoekskosten	Uitvoeringskosten	Investering	Jaarlijkse lasten in het jaar van uitvoering - structureel
V1	Verkeersveiligheid	Verblijfsgebieden	inrichting voldoet niet aan de Duurzaam Veilig kenmerken	Onderzoeken mogelijkheden naar Duurzaam Veilige inrichting verblijfsgebieden	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	jaar 1	€ 50.000	P.M.		
V2	Verkeersveiligheid		subsidiekansen voor Duurzaam Veilig	Aanhaken bij SPV2030 (RHDHV) voor subsidie	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	continu	€ -	€ -		
V3	Verkeersveiligheid		Evt. nieuwe wegencategorisering heeft gevolgen voor gladheidsbestrijding	Onderzoek naar deze gevolgen	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	> 4 jaar	> 4 jaar	> 4 jaar		
V4	Verkeersveiligheid	Bedrijventerreinen Kluinveen en Hogelucht Wierden	Wegencategorisering	Aanpassen van 50 naar 30 op alle wegen behalve: Industrierweg, Hexelseweg (excl. doodlopende zijweg)	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	continu	€ -	€ -		
V5	Verkeersveiligheid	Bedrijventerrein De Elsmoat, Enter	Wegencategorisering	Op bedrijventerrein aanpassen van 50 naar 30	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	continu	€ -	€ -		
V6	Verkeersveiligheid	Wierden: Spoorstraat, De Marke, Anjelierstraat, Wendelpad, Akkerwal (oostelijk deel); Enter: Goorseweg.	Wegencategorisering	Aanpassen van 50 naar 30, Goorseweg tot aan komgrens Enter, incl. eerste 10 meter Rondweg	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	continu	€ -	P.M.		
V7	Verkeersveiligheid	Kruispunt Industrierweg/Hexelseweg, Wierden	Onduidelijke voorrangssituatie	Onderzoek of geregelde voorrang zinvol is. Mogelijk kleiner kruisingsvlak.	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	jaar 2	€ 20.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 6.500
V8	Verkeersveiligheid	Hexelseweg, nabij Wierden	fietsstroken kan veiliger voor de fietsers	Onderzoek naar verbeterde overgangssituatie	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	> 4 jaar	> 4 jaar	> 4 jaar		
V9	Verkeersveiligheid	Kruispunt Industrierweg/Vriezenveenseweg/Hogeluchtweg, Wierden	Onduidelijke voorrangssituatie	Onderzoek of voorrang beter is aan te sluiten op categorisering	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	jaar 2	€ 10.000	P.M.		P.M. € -
V10	Verkeersveiligheid	Kruispunt Dikkensweg/Dahliastraat	Onduidelijke voorrangssituatie	Onderzoek naar voorrangssituatie	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	jaar 1	€ 20.000	€ 90.000	€ 90.000	€ 4.100
V11	Verkeersveiligheid	Binnenhof/Markstraat	Bestrating zorgt voor onduidelijke voorrangssituatie	Onderzoek naar voorrangssituatie	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	jaar 1	€ -	€ 30.000	€ 30.000	€ 1.200
V12	Verkeersveiligheid	Nijverheidsstraat	Ontbrekende wandelroute tussen station en Stouwe, Hooilanden en Weuste	Aanleggen voetpad	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	jaar 1	€ 20.000	€ 120.000	€ 120.000	€ 7.800
V13	Verkeersveiligheid	Kruising Ypeloweg, Berghorst, Meestershof in Enter	Na realisatie van de wijk De Berghorst is dit kruispunt nog niet definitief. Het asfalt van de Ypeloweg (binnen de bebouwde kom) wordt vervangen door klinkers en de aansluitingen van de Muldershof (2x) worden eveneens van een snelheidsremmer voorzien	Kruising opnieuw vormgeven	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	jaar 0	€ 10.000	€ 90.000		Grond-exploitatie
V14	Verkeersveiligheid	Rotonde De Elsmoat		Fietsveilig inrichten rotonde, zonder de voorrangregeling te wijzigen, overwegingen in advies Goudappel feb 2020	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	jaar 0	€ -	€ -		Grond-exploitatie
V15	Verkeersveiligheid	Oude Schoolweg & Lanckerweg over de Hexelseweg	Veiligere opstelplekken voor fietsers nodig.	Meer aandacht voor oversteekplaatsen	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	jaar 3	P.M.	P.M.		Provincie Overijssel
V16	Verkeersveiligheid	Gemeente (o.a. Piksenweg, fietspad Rijssenseweg in Enter)	Verlichting verbeteren	Scan van de verlichting langs de wegen, of dit passend is met beleid. Piksenweg en Rijssenseweg Enter hierop zondig aanpassen.	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	jaar 0	€ -			Zie openbare verlichtingsplan in ontwerp.

Maatregeltabel Fiets

Nummer maatregel	Type maatregel	Locatie	Probleem	Oplossingsrichting	Past bij doelstelling	Fasering	Onderzoekskosten	Uitvoeringskosten	Investing	Jaarlijkse lasten in het jaar van uitvoering - structureel
F1a	Fiets	deel F35 Rijssensestraat - Kruissteenweg		zicht op rapportage snelle fietsroutes van Overijssel	Verbeteren van regionale en lokale bereikbaarheid	jaar 0		€ 340.000		Krediet is beschikbaar, uitvoering in voorjaar 2021
F1b	Fiets	deel F35 Kruissteenweg - gemeentegrens Hellendoorn	subsidiekansen voor aanleg F35	zicht op rapportage snelle fietsroutes van Overijssel	Verbeteren van regionale en lokale bereikbaarheid	jaar 4	€ 20.000	€ 1.750.000	€ 155.250	€ 10.090
F2a	Fiets	Bekkenhaarsweg, Hoge Hexel	Onveiligheid fietsverkeer	Vrijliggend fietspad + 60km/u inrichting	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	jaar 0	€ -	€ 2.300.000	€ 2.300.000	€ 149.500
F2b	Fiets	Bekkenhaarsweg, Hoge Hexel	Onveiligheid fietsverkeer	Fietsuggestiestroken + 60km/u inrichting	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	jaar 0	€ -	€ 375.000	€ 375.000	€ 24.375
F3	Fiets	Enterweg / Wierdenseweg	Onveiligheid fietsverkeer	Fietsuggestiestroken + 60km/u inrichting	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	jaar 0	€ -	€ 570.000	€ 570.000	€ 37.050
F4	Fiets	Goorseweg	Onveiligheid fietsverkeer	Fietsuggestiestroken + 60km/u inrichting	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	jaar 0	€ -	€ 245.000	€ 245.000	€ 15.925
F5	Fiets	Ypeloweg	Onveiligheid fietsverkeer	Vrijliggend fietspad tot aan Leemslagenweg + 60 km maatregel + rest suggestiestroken	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	jaar 0	0	2200000	€ 2.200.000	€ 143.000
F6	Fiets	Oostkant Enter, tussen 47 en 48	Ontbrekende schakel in recreatieve fietspadennetwerk	Onderzoek naar beste route. Via bestaande verbindingen over A1, of nieuwe verbinding (langs Regge).	Verbeteren van regionale en lokale bereikbaarheid	> 4 jaar	€ -	P.M.		P.M.
F7	Fiets	Rotonde Hogeluchtweg/Nijverheidsstraat	onduidelijk, met name voor fietsers vanuit de tunnel naar de Weustweg of de Nijverheidsstraat	Onderzoek of fietsverkeer beter is aan te sluiten op rotonde	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	jaar 0	€ -	€ 10.000	€ 10.000	€ 650
F8	Fiets	Rotonde Dikkensweg/Anjelijsstraat	Fietsers vanuit Anjelijsstraat snijdt deel af richting tunnel (via voetgangersstuk)	Onderzoek of fietsverkeer beter is aan te sluiten op rotonde	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	jaar 0	€ -	€ 10.000	€ 10.000	€ 640
F9	Fiets	Rotondes F35 (Almlosestraat, Rijssensestraat)	Zichtbaarheid snelle fietsers	Onderzoek optie LED lampen zoals in Nijverdal	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	jaar 0	P.M.	€ 15.000		Wordt uitgevoerd F35 budget 2021
F10	Fiets	Overweg Nijverdalsestraat	Fietsers vanuit westen komen 'opeens' de weg op	Beter inleiden nieuw wegprofiel voor automobilist vanuit westen	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	jaar 1	€ -	€ 10.000	€ 10.000	€ 650
F11	Fiets	Gemeente	Verkeersonveiligheid schoolroutes	Onderzoek naar de veiligheid op schoolroutes	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	jaar 3	€ 20.000	P.M.		

Maatregeltabel: auto

Nummer maatregel	Type maatregel	Locatie	Probleem	Oplossingsrichting	Past bij doelstelling	Fasering	Onderzoekskosten	Uitvoeringskosten	Investing	Jaarlijkse lasten in het jaar van uitvoering - structureel
A1	Auto	Laadpalen	Groeiende vraag naar laadpalen	Aansluiten bij Overijssels programma	Denk groot: werk samen met regionale partners	continu	€ -	€ -		
A2	Auto	Piksenweg	Doorgaand verkeer en sluijverkeer op de Piksenweg	Verminderen van sluijverkeer op Piksenweg	Verbeteren van regionale en lokale bereikbaarheid	> 4 jaar	> 4 jaar	> 4 jaar		
A3	Auto	Brinkstraat/Zuiderdwarsweg, Enter	Sluijverkeer op te smalle route	Sluijverkeer ontmoedigen, eerst opties onderzoeken (drempels?)	Verbeteren van regionale en lokale bereikbaarheid	jaar 2	P.M.	P.M.		
A4	Auto	Oude Zwolseweg, Hoge Hexel	Sluijverkeer op te smalle route	Sluijverkeer ontmoedigen, eerst opties onderzoeken (drempels?)	Verbeteren van regionale en lokale bereikbaarheid	> 4 jaar	> 4 jaar	> 4 jaar		
A5	Auto	Stationsstraat, Marktstraat en Nijverdalsestraat	Door parkerende auto's te smal voor fiets en auto samen	Onderzoek mogelijkheid voor meer hittebestendigheid door meer groen en minder/geen parkeren (in driehoek met Marktstraat/Nijverdalsestraat)	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	> 4 jaar	> 4 jaar	> 4 jaar		
A6	Auto	Rijssenseweg Enter	Door drukte wordt op fietspad geparkeerd	Uitbreiden carpoolplaats of parkeren op fietspad onmogelijk maken	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	jaar 1	€ 20.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 13.000
A7	Auto	Kernen Enter en Wierden	Veel met de auto gebracht en gehaald. Dit leidt bij sommige scholen tot onveilige situaties	Inventarisatie bij scholen, en educatie-programma	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	jaar 3		P.M.		
A8	Auto	gemeente	Onzekere snelheid van ontwikkeling van autonome en zelfrijdende voertuigen	Aanhaken bij provinciale en landelijke ontwikkelingen	Denk groot: werk samen met regionale partners	continu	€ -	€ -		

Maatregeltabel: Openbaar vervoer

Nummer maatregel	Type maatregel	Locatie	Probleem	Oplossingsrichting	Past bij doelstelling	Fasering	Onderzoekskosten	Uitvoeringskosten	Investing	Jaarlijkse lasten in het jaar van uitvoering - structureel
OV1	OV	Station Wierden		Aanbieden OV-fiets	Verbeteren van regionale en lokale bereikbaarheid	jaar 0	€ -	€ 10.000	€ 10.000	
OV2	OV	WMO	Toegankelijk en inclusief OV	Toets op inclusie	Verbeteren van regionale en lokale bereikbaarheid	continu	€ -	€ -		
OV3	OV	WMO	Toegankelijk en inclusief OV	Toegankelijker aanvullend OV	Verbeteren van regionale en lokale bereikbaarheid	continu	€ -	P.M.		
OV4	OV	Kleine kernen	Te weinig OV in de kleine kernen	Gesprek met provincie, proef met vraagafhankelijk OV zoals in Rijssen-Holten	Denk groot: werk samen met regionale partners	continu		P.M.		
OV5	OV	MaaS	Vraag naar autodelen (MaaS) verschilt per kern	Onderzoek naar behoefte autodeel initiatieven	Denk groot: werk samen met regionale partners	continu	€ -			

Maatregeltabel: Landbouw- en vrachtverkeer

Nummer maatregel	Type maatregel	Locatie	Probleem	Oplossingsrichting	Past bij doelstelling	Fasering	Onderzoekskosten	Uitvoeringskosten	Investing	Jaarlijkse lasten in het jaar van uitvoering - structureel
LV1	Landbouw- en vrachtverkeer	Buitengebied		Verkenning landbouwverkeerroutes om kern Enter heen	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	> 4 jaar	> 4 jaar	> 4 jaar		
LV2	Landbouw- en vrachtverkeer	Dorpsstraat, Enter	Vrachtverkeer kern Enter, met name Dorpsstraat	Afspraken met navigatiesystemen - onderzoeken of dit kan	Denk groot: werk samen met regionale partners	jaar 0	P.M.	P.M.		
LV3	Landbouw- en vrachtverkeer	Vossenbosweg en Nottormorsweg	landbouwsluizen na opwaardering N35	Verwijderen landbouwsluizen	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	> 4 jaar	> 4 jaar	> 4 jaar		
LV4	Landbouw- en vrachtverkeer		Vrachtwagen parkeren op lokale parkeerplaatsen	Aansluiten bij Overijssels programma voor parkerende en kamperende truckers	Denk groot: werk samen met regionale partners	jaar 0	P.M.	P.M.		

Maatregeltabel: Gedragsbeïnvloeding

Nummer maatregel	Type maatregel	Locatie	Probleem	Oplossingsrichting	Past bij doelstelling	Fasering	Onderzoekskosten	Uitvoeringskosten	Investing	Jaarlijkse lasten in het jaar van uitvoering - structureel
G1	Gedrags-beïnvloeding	Gemeente	Verkeersonveiligheid	Jaarplan gemeente Wierden over verkeerseducatie en communicatie	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	continu	€ -	€ -		
G2	Gedrags-beïnvloeding	Gemeente	Verkeersonveiligheid	Kleine verkeersmaatregelen (uit meldingen en verkeersspreekuur)	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	continu	€ -	€50.000 p/j	€ 50.000	€ 3.250
G3	Gedrags-beïnvloeding	Gemeente	Verkeersonveiligheid	In overleg treden met de politie over handhaving op verkeersonveilige locaties	Creëren van verkeersveilige en gezonde leefomgeving	continu	€ -	€ -		
G4	Gedrags-beïnvloeding	Twente Mobiel	Teveel autoritten < 7,5 kilometer	Stimuleren van fietsgebruik	Denk groot: werk samen met regionale partners	continu	€ -	P.M.		
G5	Gedrags-beïnvloeding	Twente Mobiel	Vasthouden van thuiswerkgedrag na corona	Aandacht voor minder verplaatsen mbv Twente Mobiel	Denk groot: werk samen met regionale partners	continu	€ -	P.M.		

Bijlage 1

Gespreksverslagen klankbordgroepen

Klankbordgroep 1

Datum: 26 oktober 2020

Tijd: 19:00 - 21:30

Aanwezigen:

- Joop Pasman, gemeente Wierden;
- Jorrit Haaker, gemeente Wierden;
- Gerben Groothoff, politie Twente;
- Vincent Lutje Wooldrik, Plaatselijk Belang Hoge Hexel;
- Erna Engberts-ter Weel, Veilig Verkeer Nederland afdeling Enter/Wierden;
- Johan Coes, wethouder Wierden;
- Henk Keizer, werkgeverskring Enter;
- Marcel Ubels, LTN;
- Christian Evers, Goudappel Coffeng;
- Hanno van Klinken, Goudappel Coffeng.

Agenda:

- 19:00 – 19:15 Introductie en kennismaking
- 19:15 – 19:25 Waarom een nieuw mobiliteitsplan?
- 19:25 – 20:00 Wat gaat goed en wat kan beter?
- 20:00 – 20:10 Korte pauze / koffie halen
- 20:10 – 20:40 Stellingen
- 20:40 – 21:00 Onveilige verkeerssituatie(s)
- 21:00 – 21:10 Proces, vervolg en afsluiting

1. Introductie en kennismaking

- Henk Keizer geeft aan tussentijds weg te moeten voor een ander overleg;
- Wethouder Coes licht het proces toe en is benieuwd naar de input van de avond.

2. Waarom een nieuw mobiliteitsplan?

Joop Pasman geeft aan dat veel projecten van het bestaande plan inmiddels zijn uitgevoerd. Het mobiliteitsplan voorziet in diverse maatregelen en is gebaseerd op de wegcategorisering uit Duurzaam Veilig. Diverse herinrichtingsprojecten zijn uitgevoerd of worden uitgevoerd. Hoewel het huidige plan tien jaar oud is, vormt het een basis voor de wegenstructuur en wordt zeer regelmatig 'erbij gepakt'.

- Henk vraagt welke inspraakavonden er zijn. Christian antwoordt dat lkpraatmee het voornaamste participatiemiddel is omwille van de omstandigheden.

3. Wat gaat goed en wat kan beter?

■ *Fietsverkeer*

- Henk: op fietspaden vanuit dorp Enter naar Almelo, Wierden en Goor betere kwaliteit fietspaden gewenst. In het dorp Enter gaat het allemaal best goed. In de ochtendspits (schoolverkeer) vergt alertheid;
- Vincent: vrijliggende fietspaden gewenst langs doorgaande weg Vriezenveen - Hoge Hexel en Piksenweg. Landbouwverkeer i.c.m. recreatief fietsverkeer is een knelpunt. Piksenweg kent beperkte verlichting, dat verdient een plek in het mobiliteitsplan. Fietspad

langs Hexelseweg kan kwalitatief verbeterd worden, vooral bij binnenkomst Wierden.

- Gerben: scheiding zwakkere en snellere verkeersdeelnemers toenemend aandachtspunt. Goede fietsverbindingen tussen kernen (bijv. Hoge Hexel - Almelo), daarop is winst te behalen, zeker i.c.m. E-bikegebruik.
- Erna: fietsende middelbare scholieren in buitengebied aandachtspunt om te verbeteren. Fietsexamen groep 7/8: kinderen worden veel naar school gebracht met de auto. Medewerking van ouders in fietsexamen kan beter. Kinderen die van Enter naar Almelo/Rijssen fietsen moeten dat beter weten. Verkeersouders helpen daarbij maar ouders moeten meer bijdragen. Ronde bij Rohaan (tussen Enter en Rijssen), daar heeft fietser nog geen voorrang. Bij af- en toeritten N347 heeft fietsverkeer ook geen voorrang.
- *Landbouwverkeer en goederenvervoer*
 - Henk: landbouwverkeer kan goed om Enter heen rijden, in mindere mate door het dorp heen. Transport buiten de kern op industrieterreinen: hoe breder hoe liever, maar levert ook klachten op vanwege hoge snelheid. In het dorp bevoorrading winkels: zware knelpunten bij Albert Heijn, Aldi, rondom parkeerplaats katholieke kerk. Aan andere kant gaat dat beter. Vrachtverkeer binnen kern is aandachtspunt. Vooral Dorpsstraat knelpunt.
 - Marcel: hoort weinig van transportondernemers. In algemene zin: buitengebied Duurzaam Veilig klachten over drempels, verkeersremmende maatregelen. Landbouwverkeer ondervindt daar hinder van.

- Vincent: drempels zorgt ervoor dat verkeer komend uit Hellendoorn rechtsaf de Oude Zwolseweg inrijdt om drempels te vermijden. Weg daar niet op ingericht.
- Gerben: landbouwverkeerroutes gaan ook door kernen heen, omdat het niet anders kan. Vraagt om monitoring. Joop beaamt dat.
- Erna: maïstijd druk in Enter, ervaring is dat ze best hard rijden. Fietsers en voetgangers moeten soms uitwijken op 'schuine kant van weg'. Joop stelt voor te gaan bekijken of er een route denkbaar is die buiten Enter om gaat i.p.v. dwars door Enter.
- *Bereikbaarheid*
 - Henk: industrie Enter is goed bereikbaar.
 - Vincent: oversteken Oude Schoolweg - Hexelseweg en Lanckerweg - Hexelseweg binnen Hoge Hexel zijn gevaarlijk vanwege aanwezigheid bomen. Vraagt om meer aandacht voor de oversteekplaatsen. Doorgaand verkeer en sluipverkeer is een probleem op onder meer de Piksenweg.
 - Gerben: veel goede doorgaande wegen.
 - Erna: TomTom/Garmin: vrachtwagens naar industrieterrein worden verwezen door Dorpsstraat Enter.
- *Openbaar vervoer*
 - Henk: drama in Enter. Eén buslijn die niet frequent rijdt. Niet alleen dorp, maar ook industrieterrein, werknemers die met OV willen komen. Waarschijnlijk te weinig vraag en aanbod. Rijssen, Goor en Wierden betere OV-ontsluiting dan Enter.
 - Gerben: gaat goed, maar kleine dorpskernen die niet goed bereikbaar zijn per openbaar vervoer, daarover moet in gesprek worden gegaan met de provincie Overijssel. Joop reageert dat de regiotaaxi stille dood gestorven vanwege kosten. In Rijssen-Holtten is een succesvolle proef gaande met vraagafhankelijk OV, mogelijk ook toepasbaar in Wierden.
- Erna: vroeger met OV naar Hengelo, ging 1x per uur. Vanuit Enter eerst naar Rijssen, Wierden en Goor voor OV. Vraag naar OV is wel aanwezig.
- *Parkeren*
 - Henk: niet veel klagen over parkeergelegenheid.
 - Marcel: vraagt zich af of er voldoende parkeergelegenheid is op de industriegebieden voor vrachtwagens. Volle parkeerplaatsen langs snelweg dwingt chauffeurs uit te wijken naar lokale parkeerplaatsen. Truckparkeren Overijssel is een programma voor aanpak parkerende en kamperende truckers. Weet niet of dat in Wierden ook speelt. Joop licht toe dat op een paar locaties vrachtwagenparkeren een probleem is. Aan noordkant van Wierden (Corex) problemen, moet op doorgaande weg wachten totdat docks vrij zijn.
 - Gerben: parkeeroverlast A1, buitenlandse chauffeurs die o.a. naar het industrieterrein van Enter rijden om te overnachten. In dorpskernen: geen grote problemen. Joop geeft aan dat parkeerdruk vrij hoog blijft. Bij nieuwbouwprojecten ontwikkelaars vragen om op eigen terrein parkeervoorziening te maken.
 - Erna: in Enter en Wierden parkeren rondom scholen een drama. Vooral bij slecht weer. Kan niet opgelost worden, maar parkeren wordt steeds brutaler. Politie is daar mee bekend en surveilleert.
- *Slimme en duurzame mobiliteit*
 - Henk: uitdaging, hoe kan je hier op handige manier op inspelen waarbij iedereen mee kan doen?
 - Vincent: minder van toepassing in Hoge Hexel. Geen grote roep om OV. Praktisch lastig haalbaar vanwege gestrektheid dorp.

- Gerben: mogelijk budget vrij maken om te ondersteunen en te voorzien in behoefte.
- Erna: vraag naar laadpalen is er, verder weinig over bekend. Joop: ingeschreven bij aanbesteding openbare laadpalen provincie Overijssel.
- Overig
 - Vincent: gele vlak voor school Hoge Hexel glad.

4. Stellingen

Stelling 1: In de gemeente Wierden moet 30km/u het uitgangspunt zijn binnen de bebouwde kom.

- Eens:
 - Gerben: snelheid is lager en veiliger. Als wegbeheerder wel aan de slag. Inrichting moet matchen met maximumsnelheid, dan pas kan politie handhaven.
 - Jorrit: wegen die woonstraten verbinden zijn over het algemeen wat breder.
 - Marcel: in de basis 30 km/h. Drempels en wegversmallingen niet gunstig voor transportsector.
 - Henk: in woongebieden 30 km/h al hard genoeg. Metafoor: alles komt in een rivier terecht waar het wel moet stromen. Daar waar het kan en veilig is, snelheid 50 of 60 km/h.
 - Erna: bord brigadiers bij oversteek op Rijssenseweg nabij Marcus Samuelstraat. Op ontsluitingswegen wordt 50 km/h aangehouden.
 - Joop: in huidig mobiliteitsplan onderscheid gemaakt vanwege verblijfsgebieden. Moeten via een bepaalde route naar stroomwegen -> gebiedsontsluitingswegen. In Enter Goorseweg en Wierdenseweg niet als zodanig aangewezen vanwege N347.

Benoemt de geloofwaardigheid van de maximumsnelheid. Voor Wierden redelijk in beeld.

- Oneens: niemand.

Stelling 2: Nabijgelegen treinstations zijn voor iedereen goed bereikbaar (fiets/OV/auto).

- Eens: Vincent.
 - Vincent: Hoge Hexelseweg af fietsen, paar keer afslaan en ik ben er. Gratis parkeren. Helemaal prima.
- Oneens: Iedereen behalve Vincent.
 - Henk: pakt liever zijn eigen auto. Enter te ver gelegen van treinstations. Vooral verbinding naar Wierden aandachtspunt. Carpoolen werkt, carpoolplaatsen staan vol. Onvoldoende fietsenstallingen bij bushaltes.
 - Marcel: pendeldiensten/hubs verdienen een kans. Vraagt naar gebruik OV vanaf industrieterreinen, Henk heeft daarvoor geen input.
 - Joop: Flextwente in Rijssen-Holtten, vraagafhankelijk vervoer via aantal bushaltes. Blijkt groot succes te zijn. Mogelijk ook toepasbaar in Wierden, ook geschikt voor kleinere kernen. Op station Wierden invoering van OV-fiets belangrijk.

Stelling 3: In mijn straat mogen autoparkeerplekken ruimte maken voor meer groen en/of leef/speelruimte.

- Eens: Gerben, Johan, Henk, Jorrit.
 - Gerben: als autobezit naar beneden gaat zal daar ook ruimte voor zijn. Maar dat is lange termijn. In NL 10 miljoen auto's die we ergens kwijt moeten. Ervaring mee op Urk:

parkeervergunningssysteem i.c.m. grote parkeerplaats buiten het centrum.

- Henk: voorbeeld artikel wethouder waar parkeernorm naar beneden is gebracht. Benoemt ook de binnenstedelijke problematiek.
- Oneens: Erna, Joop, Marcel, Vincent.
 - Marcel: autobezit, wat is de trend?
 - Joop: stelling heeft consequenties dat je op een andere plek wél meer auto's hebt staan.

5. Verkeersveiligheid

Om des tijds wille wordt voorgesteld dat deelnemers zelf via <https://wierden.ikpraatmee.nl/gespreksonderwerpen/verkeer-en-vervoer-kaart> op de kaart locaties kunnen aanwijzen waar verkeersveiligheid een issue is.

6. Afsluiting

Wethouder Coes sluit de sessie af.

Klankbordgroep 2

Datum: 16 november 2020

Tijd: 19:00 - 21:30

1. Introductie en kennismaking

- Germen Meier (plaatselijk belang Rectum/Ypelo) en Jeroen Rohaan (Belang Zuidermaten Bullenaarshoek) zijn voor het eerst aanwezig;
- De notulen van de eerste klankbordgroep worden vastgesteld met één wijziging: Marcel Ubels geeft aan dat LTN, TLN moet zijn achter zijn naam.

2. Beleidskader en uitgangspunten

Vragen en opmerkingen:

- Joop geeft aan dat Wierden plannen heeft ingediend voor subsidieaanvraag Strategisch Plan Verkeersveiligheid. In afwachting van selectie en honorering.
- Provinciaal: Joop geeft aan dat Wierden deelneemt aan Twentemobiel. Wethouder Coes is voorzitter van Twentemobiel. Focus meer verschoven naar corona-aanpak, maar deelname wel opnemen in mobiliteitsplan.
- Reacties op beleidskader landelijk/provinciaal/gemeentelijk:
 - Joop: Annelien Maris gemeentelijk vertegenwoordiger WMO-vervoer. Vervoersvisie op WMO belangrijk kader om mee te nemen in mobiliteitsplan.
 - Wethouder Coes: samenwerking regiotaxi in Twente groot succes. WMO-vervoer gecombineerd met leerlingenvervoer. Valt nu onder provincie Overijssel, maar begonnen in Twente. Uitvoeringsbeleid WMO nu provinciaal en van alle 14 gemeenten.

- Joop: er bestaan kernplannen voor de kleinere kernen waar ook in wordt ingegaan op verkeersveiligheid. Joop stuurt de beschikbare kernplannen na.
- Reacties op trends en ontwikkelingen:
 - Joop: in 2030 mogelijk geen brandstofauto's meer geproduceerd maar enkel elektrische auto's. Dat moet benoemd worden in mobiliteitsplan. Hetzelfde geldt voor de trend van de opkomst van de speed-pedelec.
 - Germen: goede fietsinfrastructuur is van belang voor de speed-pedelec.
 - Joop: laadpalenbeleid in de openbare ruimte. Realisatie van laadpalen volgens aanbesteding provincie Overijssel. Mogelijk ook meer aanbodgestuurd strategisch laadpalen plaatsen.
 - Gerben: groene (deel)scooters en andere vormen van deelmobiliteit, goed nadenken over hoe je dat gaat reguleren. Ook andere deelmobiliteit groeiend. Joop: mogelijk deelmobiliteit oppakken in samenwerking met Twentemobiel. Auto's gemeente staan tussen 17:00 en 08:00 stil. Betere benutting van dienstvoertuigen is mogelijk.
 - Gerben: verbonden voertuigen (meer) rekening mee (te) houden. Voorwaarden aan markering en weginrichting zodat nieuwe voertuigen de weg kunnen 'lezen'.
 - Joop: het is van belang per wegconstructie het goede kaartmateriaal in de systemen importeren.
- Reacties op duurzaamheid:
 - Joop: CO2-uitstoot landelijke uitdaging. Stikstofproblematiek speelt ook een rol.

3. Inventarisatie

■ Reacties op Ikpraatmee:

- Joop: in feite zijn in Wierden alle woongebieden 30 km/h-zones. Goed om motie Tweede Kamer tegen het licht te houden in mobiliteitsplan Wierden.
- Gerben: als functie van weg zodanig is dat 50 km/h nodig is, kan dat gehandhaafd blijven. Bijvoorbeeld een gebiedsontsluitingsweg 50 km/h of 70 km/h.
- Joop: parkeerplaats bij mensen voor de deur is belangrijk. Auto voor de deur wordt belangrijk gevonden in Wierden. Andersom geredeneerd: er zijn al veel speelplaatsen en groenvoorzieningen, waardoor noodzaak ontbreekt parkeerplaatsen in te ruilen voor leef-/speelruimte.

4. Doelen en ambities

■ Reacties op doelen en ambities:

- Joop: doelstellingen gelden voor gehele gemeente, niet alleen dorp Wierden;
- Gerben: duurzaamheid toevoegen aan hoofdoelen en bij subdoel gezonde (verkeers)veilige leefomgeving.
- Jorrit: afname verkeersdruk centrum: eigenlijk alleen maar toegenomen afgelopen jaren, ook verkeer dat daar niet thuishoort.
- Joop: parkeerring rond centrum van Wierden. Eenrichtingsverkeer in Appelhofdwardsstraat omgedraaid waardoor verkeer op Stationsstraat is gehalveerd. Nog altijd 2.500 motorvoertuigen per etmaal door Stationsstraat, dat teveel is.
- Erna vraagt naar verkeersdruk Enter: komt straks ook minder verkeer door Dorpsstraat Enter? Met winkels bevoorraden en toename verkeer vormt dat een knelpunt. Doelstelling geen

toename verkeer centrum Wierden moet ook gelden voor centrum Enter.

- Joop: bij herinrichting Dorpsstraat is onderzocht of het mogelijk is de verkeersdruk te verlagen. In de nieuwe situatie mag nog maar aan één zijde worden geparkeerd. Van de 10 vrachtwagens die door de Dorpsstraat rijden, moeten er minimaal 9 in de Dorpsstraat zijn voor herkomst of bestemming. Verwijzing in navigatiesystemen punt van aandacht.
 - Marcel Ubels: het kan lonen in gesprek te gaan met bedrijven over routing. Dat wil af en toe nog wel helpen. Hoeft niet in mobiliteitsplan, maar meer een praktische oplossing.
- #### ■ Verkeersveiligheid:
- Joop: verkeersslachtoffers verminderen als wegbeheerder. Zo min mogelijk vermijdbare verkeersslachtoffers.
 - Erna: verkeersveiligheids cursussen (BROEM) goed bezocht (door senioren). Een cursus na bijvoorbeeld 15 jaar na behalen rijbewijs mag een verplichting zijn om bij te wonen. Joop: deelname cursus punt van aandacht, niet alle genodigden gaan in op uitnodiging.
 - Wethouder Coes: instelling en mentaliteit in verkeer belangrijk om mee te nemen.
 - Marcel: benoemt programma veilig op weg (<https://www.veilig-op-weg.nl>). Vrachtwagen komt bij school om 'dode hoek' uit te leggen aan kinderen. Als tip om af te nemen voor scholen.
 - Joop: groeiende tevredenheid verkeersveiligheid is iets dat we moeten gaan meten. Mogelijk in de vorm van een enquête.
 - Joop: inzet is om verkeersveiligheid schoolomgevingen zo hoog mogelijk te krijgen. Alle schoolomgevingen basisscholen voorzien van palen en beugels (kleuren). Schoolzone aangeduid. Toegang scholen gemarkeerd met ander wegdek.

- Regionale en lokale bereikbaarheid:
 - Joop: je kan aan verschillende knoppen draaien om fiets aantrekkelijk te maken op korte afstanden.
 - Erna: geen busverbinding Enter -> Wierden. Joop: Succes Twentse Flexbus is het waard om te onderzoeken of dat ook op Wierden van toepassing zou kunnen zijn.
 - Wethouder Coes: via werkgevers invloed op woon-werkverkeer. Daarnaast communicatietraject opzetten in regionaal verband.
 - Joop: recreatief fietsnetwerk is op orde voor bereikbaarheid natuurgebieden.
 - Joop: categorisering wegen: woongebieden niet te groot maken zodat snelheid niet omhoog gaat op 30 km/h wegen.
- Denk groot:
 - Joop: categorisering wegen van belang om af te stemmen met regionale partners. Opwaardering N35 ook van belang om sluisverkeer van lokale wegen te halen.

5. Afsluiting

Christian dankt een ieder voor zijn inbreng en licht de vervolgstappen toe.

Bijlage 2

Resultaten Ikpraatmee

1) Aanleiding

De gemeente Wierden is bezig met de ontwikkeling van een nieuw mobiliteitsplan. In dit plan staan alle regels en de toekomstvisie op het gebied van verkeer en vervoer in de gemeente Wierden. Inwoners maken dagelijks onderdeel uit van het verkeer in de gemeente en zijn daarom met hun mening en ervaring van grote waarde voor het op te stellen mobiliteitsplan.

Via het eParticipatieplatform Wierden.Ikpraatmee hebben we inwoners gevraagd om over een aantal onderwerpen in het kader van verkeer en vervoer mee te denken. Hiervoor hebben we een vragenlijst opgesteld en een digitale kaart ontwikkeld waarop inwoners (onveilige) verkeerssituaties konden aanstippen met bijbehorende toelichting. De uitkomsten van dit onderzoek worden gebruikt om invulling te geven aan het nieuwe mobiliteitsplan.

2) Statistische verantwoording

Betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van de antwoorden

Via het eParticipatieplatform Wierden.Ikpraatmee stond het onderzoek naar verkeer en vervoer open vanaf 23 oktober tot 9 november. 787 mensen namen deel aan de vragenlijst en 618 van hen hebben de vragenlijst volledig ingevuld. Met 618 deelnemers is het goed mogelijk om betrouwbare resultaten te vinden. Het betrouwbaarheidsniveau dat we hierbij mogen hanteren is 95% met een foutenmarge van 5%. Dat betekent dat we met 95% zekerheid dezelfde antwoorden zullen vinden wanneer we het onderzoek herhalen onder deze onderzoeksgroep. Daarnaast hebben we 336 reacties verzameld via de digitale kaart.

Representativiteit van de deelnemers

Naast de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van de gegeven antwoorden is het belangrijk om te weten of de deelnemers van het onderzoek ook representatief zijn. Met andere woorden, vertegenwoordigd hun mening die van alle andere inwoners in de gemeente Wierden? We maakten daarvoor gebruik van de variabelen geslacht, leeftijd en woonplaats.

Wat is uw geslacht?	Deelnemers onderzoek	Werkelijke verdeling
Man	63%	50%
Vrouw	37%	50%

n = 618

Wat is uw leeftijd?	
18 jaar en jonger	1%
19 – 25 jaar	2%
26 – 50 jaar	38%
51 – 65 jaar	29%
Ouder dan 65 jaar	30%

n = 618

In welke kern woont u momenteel?	Deelnemers onderzoek	Werkelijke verdeling
Wierden	70%	61%
Enter	17%	28%
Hoge Hexel en overige buitengebieden	11%	11%
Ik woon niet in de gemeente Wierden	1%	-

n = 618

We zien dat er opvallend meer mannelijke dan vrouwelijke deelnemers waren aan dit onderzoek. Een verklaring hiervoor hebben wij niet. Ook valt het op dat er weinig 'jongeren' (25 jaar of jonger) hebben deelgenomen aan het onderzoek. We zien helaas vaker dat jongeren een lastig te bereiken publieksgroep zijn binnen participatie. Als we specifiek input van hen nodig hebben raden wij aan de gespreksvorm hierop aan te passen. Daarnaast zien wij dat de kern Wierden licht is oververtegenwoordigd ten opzichte van de kern Enter.

Op basis van deze gegevens mogen we concluderen dat de vertegenwoordiging per kern goed is binnen dit onderzoek. Waarbij we een kanttekening kunnen plaatsen over deelgenomen leeftijdsgroepen. Echter verwachten wij niet dat bovenstaande variabelen een significant effect hebben op de resultaten van dit onderzoek.

3) Opzet rapportage

We geven een vrij letterlijke weergave van de gevonden antwoorden. Bij enkele vragen werd de optie voor een toelichting of open antwoord geboden. Deze zijn allen opgenomen in de bijlage van de rapportage.

Leeswijzer: Antwoorden weergegeven in vorm van percentages

- Wanneer deelnemers bij een vraag de mogelijkheid hadden één keuze te maken wordt de verdeling van de antwoorden in de vorm van percentages gegeven.
- In de bijlage van de rapportage vindt u het volledige overzicht van de gegeven open antwoorden en eventuele gegeven toelichtingen.
- In de rapportage maken we verder gebruik van de kleur groen om te benadrukken wat de meest genoemde antwoorden zijn.

4) Uitkomsten vragen

Vraag 1. Welke van onderstaande onderwerpen verdient het meeste aandacht? Zet onderstaande thema's op volgorde en begin met het onderwerp dat u het belangrijkste vindt. (Onderstaande antwoorden zijn gerangschikt op laagste score (belangrijkst) naar hoogste score (onbelangrijkst)).

Verkeersveiligheid	1
Fietsverkeer	1,37
Bereikbaarheid	2,23
Parkeren	2,98
Openbaar vervoer	3,67
Landbouwverkeer	3,76

n = 787

Vraag 2. Wat gaat er op het gebied van verkeer en vervoer goed volgens u? (Onderstaande geeft een ruwe weergave van de gegeven antwoorden. Voor een gedetailleerde weergave van de gegeven antwoorden verwijzen we u graag naar bijlage 1).

Bereikbaarheid	17%
Fietsen/fietsverkeer	17%
Parkeren	9%
Snelheid	5%
Openbaar vervoer	5%
Overige (verlichting, voetgangers, rotonde)	-

n = 634

Vraag 3. Wat kan er op het gebied van verkeer en vervoer beter volgens u? (Onderstaande geeft een ruwe weergave van de gegeven antwoorden. Voor een gedetailleerde weergave van de gegeven antwoorden verwijzen we u graag naar bijlage 1).

Fietsen/fietsverkeer	38%
Centrum	25%
Parkeren	11%
Snelheid	11%
Voorrang	8%
Overige (verlichting, voetgangers, rotonde)	-

n = 634

Vraag 4. Nabijgelegen treinstations zijn nu voor iedereen goed bereikbaar (fiets/OV/auto). In hoeverre bent u het eens met deze stelling?				
Helemaal mee oneens	Mee oneens	Neutraal	Mee eens	Helemaal mee eens
7%	7,6%	14,7%	42,6%	28,1%

n = 619

Vraag 5. In de gemeente Wierden moet 30km/u het uitgangspunt zijn binnen de bebouwde kom. In hoeverre bent u het eens met deze stelling?				
Helemaal mee oneens	Mee oneens	Neutraal	Mee eens	Helemaal mee eens
12,9%	17,9%	12,3%	27,2%	29,7%

n = 619

Vraag 6. In mijn straat mogen auto parkeerplekken ruimte maken voor meer groen en/of leef/speelruimte. In hoeverre bent u het eens met deze stelling?				
Helemaal mee oneens	Mee oneens	Neutraal	Mee eens	Helemaal mee eens
21,5%	32,8%	27,8%	10%	7,9%

n = 619

Tussenconclusies:

- Een groot deel van de deelnemers geeft aan verkeersveiligheid het belangrijkste gespreksonderwerp te vinden. Landbouwverkeer en openbaar vervoer zijn minder belangrijk voor een groot deel van de deelnemers.
- Een grove analyse op de openantwoorden laat zien dat de inwoners van de gemeente Wierden tevreden zijn over de bereikbaarheid van de gemeente Wierden. De A35 en F35 zijn antwoorden die we vaak tegenkwamen.
- Een grove analyse op de openantwoorden laat zien dat inwoners van de gemeente Wierden over het algemeen minder te tevreden zijn over het fietsen binnen de gemeente Wierden en het centrum van Wierden. Met name de veiligheid van fietsers laat volgens hen te wensen over.
- Meer dan 2/3^e van de deelnemers geeft aan dat treinstations goed bereikbaar zijn met de fiets, auto of het openbaar vervoer. Slechts 14,6% is het hier niet mee eens.
- Meer dan de helft van de respondenten vindt dat 30 km/u het uitgangspunt zou moeten zijn binnen de bebouwde kom van de gemeente Wierden.
- Er wordt veel waarde gehecht aan auto parkeerplekken. Slecht 17,9% van de deelnemers is bereid om parkeerplaatsen plaats te laten maken voor meer groen, leef- of speelruimte.

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl