

Raadsvoorstel

Onderwerp : Mobiliteitsplan
 Portefeuillehouder : H.J. Groters
 Thema Raadsprogramma : 1. Leefomgeving en Wonen

Global Goals

Aan welke Global Goals wordt bijgedragen:



Beslispunten

- De raad wordt voorgesteld om:
 1. het 'Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) 2010-2020 in te trekken;
 2. het Mobiliteitsplan 2025-2040 vast te stellen;
 3. kennisnemen van het uitvoeringsprogramma 2026-2030.

Waarom dit besluit nemen

- In 2010 is het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan 2010-2020 vastgesteld. Dit plan is gedateerd en er is behoefte aan nieuw mobiliteitsbeleid dat aansluit op actuele ontwikkelingen en ambities van de gemeente. Daarnaast zijn er op landelijk, provinciaal en regionaal niveau de afgelopen jaren verschillende nieuwe actielijnen bepaald voor mobiliteit. Met dit nieuwe mobiliteitsplan sluiten we aan bij deze kaders en ambities.

Met het nieuwe Mobiliteitsplan tot 2040 wil de gemeente Aalten stappen zetten richting een toekomstbestendig, toegankelijk en veilig mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan de verduurzamingsopgaves en bereikbaarheid van de gemeente. In het nieuwe mobiliteitsplan worden kaders gegeven op hoofdlijnen en wordt mobiliteit in zijn geheel beschouwd. Het hebben van een nieuw mobiliteitsplan met kaders en een toekomstvisie schept duidelijkheid richting inwoners, bestuur en ondernemers. Daarnaast resulteert het in een uitvoeringsagenda met concrete acties.

Wat is het bestaand beleid c.q. kader?

- Beleid rond mobiliteit staat niet op zichzelf. Het mobiliteitsplan heeft dan ook raakvlakken met verschillende andere beleidsterreinen, waarbij het van belang is dat deze worden meegenomen. Dit geldt zowel op landelijk en regionaal als op gemeentelijk niveau. Bestaand beleid en ambities vormen de kaders waarbinnen het mobiliteitsplan is opgesteld. De uitgebreide beleidsanalyse is in bijlage B van het mobiliteitsplan te vinden. Landelijk, provinciaal en relevante gemeentelijke beleidsstukken vormen het kader voor het mobiliteitsplan.

Argumenten

1.1 Het intrekken van het verouderde GVVP 2010–2020 is noodzakelijk om ruimte te maken voor een toekomstgericht mobiliteitsbeleid dat inspeelt op de huidige en toekomstige behoeften van Aalten.

Het intrekken van het verouderde Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) 2010–2020 is noodzakelijk, omdat dit plan niet langer aansluit bij de huidige ambities en mobiliteitsbehoeften van de gemeente Aalten. De wereld van mobiliteit is de afgelopen jaren sterk veranderd: duurzaamheid, verkeersveiligheid en de integratie van verschillende vervoersmiddelen spelen een steeds belangrijkere rol.

Het nieuwe Mobiliteitsplan 2025–2040 biedt een toekomstgerichte visie die inspeelt op deze ontwikkelingen. Het plan richt zich op het stimuleren van wandelen, fietsen, openbaar vervoer en duurzame mobiliteit, en vermindert de afhankelijkheid van de auto. Hiermee draagt het bij aan een betere bereikbaarheid, een veiligere verkeersomgeving en een duurzamere leefomgeving.

Daarnaast sluit het nieuwe plan aan bij regionale en landelijke mobiliteitsdoelen en biedt het duidelijkheid voor inwoners, ondernemers en partners. Door toepassing van het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, MaaS, Personenauto) wordt gewerkt aan een geïntegreerde, veilige en toegankelijke mobiliteitsaanpak. Het vaststellen van dit plan legt de basis voor concrete maatregelen die Aalten voorbereiden op de mobiliteitsvraagstukken van de toekomst.

2.1 Het nieuwe mobiliteitsplan 2025 – 2040 is een visiedocument dat een stip op de horizon zet
Het Mobiliteitsplan 2025–2040 is een visiedocument dat richting geeft aan de mobiliteitsontwikkelingen in de komende 15 jaar. Het vormt een wensbeeld waarin wordt geschetst hoe de gemeente Aalten zich op het gebied van mobiliteit wil ontwikkelen: toekomstbestendig, duurzaam, veilig en bereikbaar voor iedereen. Het plan is tot stand gekomen in afstemming met inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en andere belanghebbenden. Conform de door de gemeenteraad vastgestelde startnotitie is hierbij een zorgvuldig participatietraject doorlopen.

De principes uit het mobiliteitsplan zijn vooral richtinggevend bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en bij infrastructurele reconstructies. Het STOMP-principe vormt daarin de rode draad: het stimuleert duurzame vervoerskeuzes met prioriteit voor lopen, fietsen en goed verbonden openbaar vervoer. Tegelijkertijd is in de visie nadrukkelijk oog voor de specifieke kenmerken van onze gemeente, waaronder het buitengebied. Tijdens de oordeelsvormende vergadering is terecht opgemerkt dat het STOMP-principe niet in elke situatie één-op-één toepasbaar is. In landelijke gebieden blijft de auto voor veel inwoners essentieel om volwaardig mee te kunnen doen in de samenleving, dit is ook zo meegegeven door de bewoners en klankbordgroep.

Het mobiliteitsplan biedt ruimte voor maatwerk en houdt rekening met deze lokale realiteit. Zo wordt fietsen tot circa 15 kilometer zoveel mogelijk gestimuleerd, maar wordt tegelijkertijd erkend dat de auto in het buitengebied vaak noodzakelijk blijft. Met dit visiedocument sluiten we aan bij de actuele ambities van de gemeente én bij landelijke, provinciale en regionale mobiliteitskaders.

2.2 Het STOMP-principe vormt de basis van het nieuwe mobiliteitsplan

Het richt zich op het bevorderen van duurzame vervoerskeuzes. In dit kader staat de voetganger centraal, met aandacht voor veiligheid, toegankelijkheid en voldoende ruimte om te lopen en over te steken. Fietsen wordt gepromoot als het belangrijkste vervoermiddel voor korte afstanden, ondersteund door een verbeterd fietsnetwerk en fietsparkeerfaciliteiten. Openbaar vervoer wordt betrouwbaar en goed gekoppeld aan fiets- en voetgangersroutes. Bovendien wordt er een flexibel, regionaal mobiliteitssysteem ontwikkeld, in samenwerking met de provincie, het vervoer naar en van de belangrijkste vervoersknooppunten, zoals treinstations, busstations of andere OV-hubs. Het STOMP-principe zorgt voor een geïntegreerde aanpak, waarbij de nadruk ligt op het bieden van duurzame mobiliteitsopties voor alle inwoners. Het mobiliteitsplan richt zich op het creëren van een toekomstbestendig en toegankelijk mobiliteitssysteem.

Tegelijkertijd houden we rekening met de landelijke context van onze gemeente, waarin veel inwoners in het buitengebied wonen. Voor deze gebieden blijft de auto in veel gevallen een noodzakelijke schakel in de mobiliteit. Het beleid biedt daarom ruimte voor maatwerk, waarbij we realistisch kijken naar de toepasbaarheid van STOMP in verschillende woon- en leefomgevingen. Duurzame alternatieven worden gestimuleerd waar mogelijk, zonder de bereikbaarheid van het buitengebied uit het oog te verliezen.

2.3 Het Mobiliteitsplan zorgt voor een verbetering van verkeersveiligheid en toegankelijkheid

Het mobiliteitsplan richt zich nadrukkelijk op het verbeteren van de verkeersveiligheid, met speciale aandacht voor kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers, fietsers, kinderen, ouderen en mensen met een beperking. Door concrete maatregelen te nemen, zoals het invoeren van 30 km/uur-zones in woonwijken, het realiseren van betere oversteekplaatsen en het creëren van toegankelijke infrastructuur, draagt het plan bij aan een inclusieve en veilige openbare ruimte. Daarbij wordt een risicogestuurde aanpak gehanteerd, waarbij specifieke aandacht uitgaat naar locaties met verhoogde risico's, zoals schoolomgevingen en verzorgingstehuizen. Door veilige en comfortabele routes aan te bieden, wordt het voor kwetsbare groepen aantrekkelijker om te kiezen voor duurzame vervoerswijzen zoals lopen en fietsen. Dit versterkt niet alleen hun zelfstandigheid en mobiliteit, maar bevordert ook een gezondere en socialere leefomgeving. Daarmee sluit het plan aan bij de ambitie om duurzaamheid te combineren met verkeersveiligheid, en draagt het bij aan een toekomstbestendig en verantwoord mobiliteitssysteem voor de gemeente Aalten.

2.4 Het mobiliteitsplan is aangepast naar aanleiding van de oordeelvormende vergadering van 16 september 2025

In raadsmededeling 119 is gereageerd op de input uit de oordeelvormende vergadering van 16 september 2025. Op basis van de aangedragen aandachtspunten van de raad en andere betrokkenen is het mobiliteitsplan op verschillende onderdelen aangepast. Hiermee is nadrukkelijk gehoor gegeven aan de oproep van de raad om het plan concreter, uitvoerbaarder en beter afgestemd op de lokale context te maken. Tegelijkertijd is in de raadsmededeling aangegeven dat bepaalde thema's, zoals parkeerregulering of lokale verkeersmaatregelen, onderdeel zijn van lopende processen en om die reden geen plaats hebben in het mobiliteitsplan.

Het STOMP-principe blijft het centrale inhoudelijke uitgangspunt voor zowel het mobiliteitsplan als het uitvoeringsprogramma. Binnen deze kaders blijft het college inzetten op het bevorderen van duurzame mobiliteit, waarbij ook verkeersveiligheid en bereikbaarheid geborgd worden. Het college is voornemens om de ontvangen input zorgvuldig mee te nemen in de verdere uitwerking van het uitvoeringsprogramma. Zo begrijpen wij het verzoek vanuit de raad om op korte termijn werk te maken van parkeermaatregelen in Bredevoort. Echter, het invoeren van vergunningstelsels, blauwe zones of combinaties daarvan vereist een zorgvuldig proces, met aandacht voor juridische en financiële aspecten en de impact op bewoners, ondernemers en bezoekers. Participatie is hierin essentieel. Omdat het invoeren van parkeerregulering een collegebevoegdheid betreft, worden hiervoor geen aanvullende kaders opgenomen in het mobiliteitsplan. Wel wordt gehandeld in de geest van het plan.

Ten aanzien van het gemeentelijk hoofdfietsnetwerk is de Gendringseweg toegevoegd aan het herziene mobiliteitsplan. In lijn met het uitvoeringsprogramma wordt op dit netwerk een inventarisatie uitgevoerd naar kwaliteit, veiligheid en mogelijke knelpunten. De Gendringseweg maakt hier expliciet onderdeel van uit. Bij deze weg wordt specifiek aandacht besteed aan de verkeersonveiligheid die tijdens de spitsuren ontstaat door gemengd verkeer van sluipverkeer en schoolgaande fietsers. Het verzoek om de weg veiliger te maken als schoolfietsroute wordt serieus genomen. Daarbij wordt ook verkend of gescheiden fietsstroken bij de wegversmallingen mogelijk zijn.

Tot slot is tijdens de oordeelvormende vergadering herhaaldelijk gewezen op de verkeersveiligheid van de Winterswijksestraat. Voor deze straat loopt op dit moment reeds een afzonderlijk onderzoek. Dit traject valt buiten het mobiliteitsplan. De uitkomsten van dit onderzoek worden op korte termijn separaat aan de raad gepresenteerd.

3.1 Het uitvoeringsprogramma 2026 –2030 biedt concrete stappen om de doelstellingen uit het Mobiliteitsplan te realiseren.

Het uitvoeringsprogramma 2026–2030 vormt de vertaling van het Mobiliteitsplan naar concrete, uitvoerbare acties. Daarbij is prioriteit gegeven aan maatregelen die duurzame mobiliteit bevorderen, zoals het stimuleren van lopen en fietsen. Deze sluiten aan op bredere doelen rondom gezondheid, klimaatadaptatie en verkeersveiligheid. Ook urgente verkeersveiligheidsmaatregelen blijven een belangrijk aandachtspunt, net als de koppeling met andere ruimtelijke ontwikkelingen en groot onderhoud om efficiëntie en samenhang te vergroten.

De uitvoerbaarheid van het programma is mede afhankelijk van beschikbare middelen, ambtelijke capaciteit en externe financiering. Aansluiting wordt gezocht bij fondsen zoals de RegioDeal Achterhoek; voor de herinrichting van de Beeklaan is reeds subsidie toegekend. Maatregelen waarvoor cofinanciering mogelijk is, krijgen sneller prioriteit, mits gemeentelijke middelen beschikbaar zijn.

Het programma is financieel onderbouwd en opgenomen in de begroting 2026–2030. Door te sturen op inhoudelijke relevantie, maatschappelijke impact en haalbaarheid, ontstaat een realistisch uitvoeringsspoor dat zowel korte- als langetermijndoelen ondersteunt.

3.2 Het uitvoeringsprogramma 2026 – 2030 is aangepast naar aanleiding van de oordeelvormende vergadering van 16 september 2025.

Op basis van de inbreng uit de oordeelvormende vergadering zijn ook binnen het uitvoeringsprogramma enkele aanpassingen en aanvullingen doorgevoerd. Zo wordt in het vervolgtraject voor de Kiefteweg expliciet aandacht besteed aan de technische uitwerking, ruimtelijke inpassing en het ontwerp van deze fietsverbinding. Daarbij nemen we de zorgen en opmerkingen over het cultuurhistorische karakter van het huidige pad nadrukkelijk mee. De Kiefteweg staat in 2026 op de planning voor groot onderhoud; het benutten van dit moment biedt kansen om met relatief beperkte middelen een ontbrekende schakel in het hoofdfietsnetwerk te realiseren. Door deze koppeling te maken, kan worden ingespeeld op mogelijke subsidiebronnen, waaronder de Regiodeal, en wordt het principe 'werk met werk' toegepast. De verdere planvorming gebeurt in afstemming met betrokkenen en met oog voor de landschappelijke en historische waarde van de route.

Met betrekking tot het thema vervoersarmoede is in de vergadering de wens uitgesproken om hier aandacht aan te besteden. Wij delen de constatering dat mobiliteit een rol kan spelen in bredere armoedevraagstukken, maar zijn van mening dat het mobiliteitsplan zelf niet de juiste plek is om armoede integraal te benaderen. Wel wordt dit signaal serieus genomen. Vanaf 2026 zal, in het kader van de doorontwikkeling van het beleid op financiële bestaanszekerheid, nader worden onderzocht op welke manier mobiliteit een belemmering kan vormen voor inwoners met een krappe beurs. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de collega's die verantwoordelijk zijn voor het sociaal domein. Waar nodig worden maatregelen afgestemd of geïntegreerd.

Met deze aanpassingen geeft het uitvoeringsprogramma invulling aan zowel inhoudelijke als maatschappelijke signalen uit het participatieproces en de raad. Het biedt ruimte voor maatwerk en verdere uitwerking binnen de kaders van het mobiliteitsbeleid.

Kanttelingen

2.1 Het gebruik van de privéauto kan schuren met de ambitie op het gebied van duurzaamheid

Hoewel het plan inzet op duurzame mobiliteit, blijft de privéauto belangrijk voor (middel)lange afstanden en voor de bereikbaarheid van kleine kernen. Dit kan botsen met de ambitie om de auto minder dominant te maken, maar het evenwicht tussen bereikbaarheid per auto en duurzame alternatieven is complex. Inwoners in buitengebieden hebben vaak minder alternatieven voor de auto, maar door te investeren in flexibele mobiliteitsoplossingen, zoals deelmobiliteit en openbaar vervoer, kunnen we de afhankelijkheid van de privéauto geleidelijk verminderen. Dit kan echter weerstand oproepen bij inwoners die zich zorgen maken over het verlies van bereikbaarheid, maar met duidelijke communicatie en een gefaseerde implementatie kunnen we draagvlak creëren. Het risico is dat de maatregel onvoldoende draagvlak krijgt in de buitengebieden, maar door gerichte acties en het bieden van alternatieven kan dit risico beheerst worden.

3.1 Ruimtelijke en infrastructurele beperkingen kan weerstand oproepen

Meer ruimte geven aan fietsers en voetgangers betekent automatisch minder ruimte voor auto's en parkeren, vooral in de dorpskernen. Dit kan weerstand oproepen, bijvoorbeeld van ondernemers of inwoners die afhankelijk zijn van de auto, maar het bevorderen van duurzame mobiliteit kan de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de lange termijn verbeteren. Het risico is dat ondernemers tegenstand bieden vanwege parkeerdruk, maar door samen met hen naar oplossingen te zoeken, zoals parkeerfaciliteiten buiten het centrum of betere aansluiting op het openbaar vervoer, kan draagvlak worden gecreëerd. De herinrichting van de openbare ruimte vraagt substantiële investeringen en kan tot vertraging leiden, maar als de uitvoering goed wordt afgestemd met de lokale gemeenschap, kan weerstand geminimaliseerd worden.

3.2 Regionale samenwerking kan vertragend werken

De uitvoering van delen van het plan, zoals flexibel openbaar vervoer of deelmobiliteit, is afhankelijk van samenwerking met de provincie en regionale partners. Hoewel regionale afstemming noodzakelijk is voor een integrale aanpak, kan besluitvorming tijd kosten, wat kan leiden tot vertraging in de uitvoering. Dit kan een risico vormen, maar door proactief de samenwerking aan te gaan en duidelijke afspraken te maken over tijdslijnen, kan de gemeente haar invloed vergroten. Het risico is dat de gemeente onvoldoende controle heeft over regionale initiatieven, maar door actief mee te denken en het proces te monitoren, kan de uitvoering optimaal worden ondersteund.

3.3 Duurzame mobiliteit kan weerstand oproepen

Het stimuleren van duurzame mobiliteit, stappen en trappen, en het herinrichten van de openbare ruimte kan leiden tot weerstand bij inwoners en ondernemers, met name als dit gepaard gaat met minder ruimte voor gemotoriseerd verkeer en parkeerplaatsen, vooral in dorpskernen. Deze veranderingen kunnen worden ervaren als een beperking van de huidige mobiliteitsvrijheid en bereikbaarheid. Daarnaast kan onzekerheid over de effecten op het lokale bedrijfsleven en het dagelijkse gemak zorgen voor terughoudendheid. Een specifieke uitdaging is de spanning tussen landbouwverkeer en fietsers op smalle wegen in landelijke gebieden. Het veilig combineren van deze twee verkeersstromen vraagt om zorgvuldige keuzes en soms conflicterende belangen, wat discussie kan oproepen.

Toch bieden deze maatregelen op de langere termijn belangrijke voordelen, zoals een betere leefbaarheid, meer veiligheid en een gezondere omgeving. Door het betrekken van inwoners en ondernemers in het proces, duidelijke communicatie over de voordelen, en het zoeken naar maatwerkoplossingen (bijvoorbeeld alternatieve parkeermogelijkheden en goede OV-koppelingen), kan deze weerstand worden verminderd. Het plan voorziet bovendien in een gefaseerde aanpak, waardoor veranderingen geleidelijk worden doorgevoerd en draagvlak kan groeien.

Is er draagvlak voor dit besluit?

Mobiliteit en de inrichting van de wegen(structuur) zijn tastbare onderwerpen voor inwoners, die er dagelijks mee te maken hebben. Daarom is er in de door de gemeenteraad op 22 april 2024 vastgestelde startnotitie uitgebreid stilgestaan bij het gewenste participatietraject. In lijn met deze opdracht van de raad is het participatieproces zorgvuldig vormgegeven en uitgevoerd. Het college heeft daarbij concreet gedaan wat in de startnotitie van ons werd gevraagd.

In het participatieproces rondom het mobiliteitsplan en het uitvoeringsprogramma is ruime gelegenheid geboden voor inbreng van inwoners, belangenverenigingen en andere betrokken partijen. De rol van deze groepen is vooraf in beeld gebracht in een krachtenveldanalyse, die als onderdeel van het proces heeft gefungeerd.

Het mobiliteitsplan is tot stand gekomen door verschillende fasen te doorlopen, met aandacht voor integraliteit en samenhang met andere beleidsvelden en regionale ambities. Het mobiliteitsplan is tot stand gekomen door verschillende fasen te doorlopen. Om te zorgen dat er een integraal mobiliteitsplan komt te liggen is er gezocht naar raakvlakken met andere beleidsvelden en ambities van de regio. Daarnaast is er in het proces uitgebreid aandacht geweest voor participatie met diverse stakeholders:

- **Online participatieplatform:** Er is gebruik gemaakt van een online participatieplatform om input van bewoners te verzamelen.
- **Mobiliteitskraam:** Op een toegankelijke manier zijn de inwoners van de gemeente Aalten gevraagd om mee te denken over verschillende mobiliteitsthema's. In Aalten en Dinxperlo zijn bewoners op de markt benaderd om mee te denken.
- **Overleg regionale stakeholders:** Buurgemeenten, provincie en de regio hebben deelgenomen aan overleggen om mobiliteit en het nieuwe beleid op regionaal niveau af te stemmen.
- **Klankbordgroep:** Tijdens deze sessies hebben lokale belangenorganisaties meegedacht en gediscussieerd over knelpunten in de gemeente en het toekomstige beleid.
- **Interne werkgroep:** Interne collega's van de gemeente hebben meegedacht over het nieuwe mobiliteitsbeleid, daarmee is geprobeerd het zo goed mogelijk te laten aansluiten bij bestaand beleid.

Wat zijn de financiële consequenties van dit besluit?

Om de doelstellingen uit het mobiliteitsplan te behalen is op basis van de risico- en verkeersveiligheidsanalyse en input van belanghebbenden een uitvoeringsprogramma opgesteld. Het uitvoeringsprogramma geeft een overzicht weer van de onderzoeken en projecten die nodig zijn om de doelstellingen te behalen. Daar waar mogelijk worden projecten gecombineerd met ruimtelijke of infrastructurele ontwikkelingen om de kosten te beperken.

Voor de onderzoeken en projecten is momenteel geen budget beschikbaar. Om de doelstellingen te behalen zal er voor de komende jaren budget beschikbaar moeten worden gesteld conform onderstaand tabel. Dit betekent dat de lasten in de meerjarenbegroting 2026 – 2029 gaan stijgen. Bij de vaststelling van de meerjarenbegroting dient de gemeenteraad een afweging te maken. In onderstaande tabel is nog geen rekening gehouden met subsidiemogelijkheden.

UITVOERINGSAGENDA MOBILITEIT AALTEN 2026-2030						
Onderzoeken		2026	2027	2028	2029	2030
Verkeersveiligheidsanalyse rondom schoolomgevingen en verzorgingstehuizen	I	€ 35.000				
Pilot Schoolstraten	I					€ 10.000
Realiseren van een centrale pakketmuur			nvt			
Laadvoorzieningen voor elektrische fietsen	I			€ 20.000		
Pilotproject laadinfrastructuur vrachtverkeer					nvt	
Inventarisatie gemeentelijk hoofdfietsnetwerk	I		€ 45.000			
Parkeerreguleringsmaatregelen centrum Bredevoort	I	€ 35.000				
Totaal		€ 70.000	€ 45.000	€ 20.000	€ -	€ 10.000
Projecten		2026	2027	2028	2029	2030
Beeklaan GOW30	S	€ 42.000	€ 78.750	€ 78.750	€ 78.750	€ 78.750
Infrastructurele maatregelen sportvoorzieningen	I	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000
Snelheid remmende maatregelen	I	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000
Herinrichting schoolzones en omgeving verzorgingstehuizen	I	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000
Instellen van een 30km zone kern Bredevoort	S			€ 1.400	€ 2.625	€ 2.625
Varsseveldsestraatweg instellen GOW30	S		€ 24.000	€ 45.000	€ 45.000	€ 45.000
Kern de Heurne instellen GOW30	S			€ 16.280	€ 30.525	€ 30.525
De Polstraat en de Ludgerstraat instellen GOW30	S					€ 67.800
Verbeteren fietsroutes naar het industrieterrein Aalten	S				€ 12.000	€ 22.500
Kiefteweg; realisatie fietsverbinding	S	€ 5.320	€ 9.975	€ 9.975	€ 9.975	€ 9.975
Verbeteren loop- en fietsnetwerk	I		€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000	
Verbeteren hoofdfietsnetwerk	S			PM		
Wandelvoorzieningen bedrijventerreinen Aalten en Dinxperlo	S					€ 4.800
Verbeteren van looproutes naar bushaltes	I			€ 25.000	€ 25.000	
Uitvoer aan parkeerregulering Bredevoort	S		PM			
Totaal		€ 92.320	€ 172.725	€ 236.405	€ 263.875	€ 306.975
Structurele inzet (conform begroting)		2026	2027	2028	2029	2030
Onderhoud wegen ivm verkeersmaatregelen		€ 35.300	€ 35.300	€ 35.300	€ 35.300	€ 35.300
VVN afdeling		€ 14.300	€ 14.300	€ 14.300	€ 14.300	€ 14.300
Bebording evenementen		€ 15.300	€ 15.300	€ 15.300	€ 15.300	€ 15.300
Totaal		€ 64.900	€ 64.900	€ 64.900	€ 64.900	€ 64.900

Hoe en met wie wordt er gecommuniceerd over dit besluit?

In aanloop naar het opstellen van het mobiliteitsplan zijn diverse participatie- en communicatiefases doorlopen. In deze fases is actief ingezet op het betrekken van bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Via onder andere (digitale) bijeenkomsten, enquêtes en werksessies zijn wensen, knelpunten en ideeën opgehaald die zijn meegenomen in het opstellen van het concept mobiliteitsplan.

- Het conceptplan heeft ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is het voor inwoners en andere belanghebbenden mogelijk geweest om zienswijzen in te dienen. De bekendmaking hiervan heeft plaatsgevonden via de gemeentelijke website, sociale media en in de huis-aan-huisbladen. Ook is er een nieuwsbrief verstuurd naar geïnteresseerden die zich tijdens eerdere participatiemomenten hebben aangemeld.

De ingediende reacties zijn zorgvuldig gewogen en waar mogelijk verwerkt in het voorlopige mobiliteitsplan.

Wat gaat er gebeuren na dit besluit?

Nadat het Mobiliteitsplan 2025–2040 is vastgesteld, gaan we aan de slag met het uitvoeringsprogramma 2026–2030. Dit programma bevat concrete acties, tijdslijnen en verantwoordelijkheden voor de uitvoering van de doelstellingen. Er worden specifieke maatregelen getroffen om de mobiliteit binnen de gemeente te verbeteren, zoals de aanleg van fiets- en wandelpaden, de verbetering van verkeersveiligheid en benodigde onderzoeken. De gemeente zal samenwerken met regionale partners om gezamenlijke initiatieven te realiseren. Daarnaast worden de benodigde financiële middelen vrijgemaakt en worden subsidies aangevraagd. De uitvoering is gefaseerd, met prioriteit voor de belangrijkste maatregelen. Regelmatige evaluaties en aanpassingen zorgen ervoor dat het plan blijft aansluiten bij de behoeften van de gemeente en haar inwoners. Door duidelijke communicatie en betrokkenheid van de gemeenschap wordt draagvlak gecreëerd voor de geplande veranderingen.

	Wie gaat het doen?	Wanneer?
Wat gaat er gebeuren?		
Er wordt gemonitord of eventuele maatregelen de gewenste effecten hebben. Denk hierbij aan de aanpassingen van de werken.	College	Na afronding van de werkzaamheden worden evaluaties gedaan.
Onderzoeksresultaten worden na oplevering met de raad gedeeld.	College	Na afronding van de diverse onderzoeken wordt de raad op de hoogte gesteld.

De voortgang van de uitvoer van het mobiliteitsplan wordt regelmatig aan de gemeenteraad gerapporteerd om hen op de hoogte te houden van de stand van zaken. Dit kan op verschillende manieren plaatsvinden, zoals via schriftelijke rapportages en tussentijdse evaluaties.

Bijlagen

- Bijlage 1: Raadsbesluit
- Bijlage 2: Gemeente Aalten Mobiliteitsplan
- Bijlage 3: Uitvoeringsprogramma

Aalten, 4 november 2025

Burgemeester en wethouders van de gemeente Aalten,

drs. A.J.M. Gildhuis
secretaris/algemeen directeur

mr. A.B. Stapelkamp
burgemeester