

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 2025–2030
4. De financiële consequenties voortvloeiend uit het uitvoeringsprogramma 2026-2030 af te wegen bij de meerjarenbegroting 2026-2029

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 De huidige ambities en ontwikkelingen passen niet meer bij het oude Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) 2010–2020

Het vaststellen van het Mobiliteitsplan 2025–2040 is essentieel voor het toekomstbestendig maken van de mobiliteit in Aalten. Het oude plan (2010–2020) is verouderd en sluit niet meer aan bij de huidige ambities en ontwikkelingen. Het nieuwe plan richt zich op wandelen, fietsen, openbaar vervoer, duurzame mobiliteit en vermindert de afhankelijkheid van de auto. Dit draagt bij aan een betere bereikbaarheid, verduurzaming en veiligheid. Het plan sluit aan bij regionale en landelijke kaders, en biedt duidelijkheid voor inwoners en ondernemers. Het STOMP-principe zorgt voor een geïntegreerde aanpak van verschillende vervoersmodi, waarbij veiligheid, toegankelijkheid en duurzame keuzes centraal staan. Door het plan vast te stellen, wordt de basis gelegd voor concrete maatregelen die Aalten verder helpen in de transitie naar een duurzamer en efficiënter mobiliteitssysteem.

1.2 Het beschikbaar stellen van het benodigde budget is essentieel om de maatregelen uit het Mobiliteitsplan te realiseren.

Het beschikbaar stellen van het benodigde budget is cruciaal voor de uitvoering van het Mobiliteitsplan. De benodigde middelen zijn gedetailleerd onderbouwd in het uitvoeringsprogramma, wat zorgt voor transparantie over de besteding van de gelden. De investeringen zijn noodzakelijk om de geplande infrastructuurverbeteringen, zoals fietspaden, wandelroutes en een optimalisatie van het openbaar vervoer, daadwerkelijk te realiseren. Het programma bevat ook de kosten voor het bevorderen van duurzame mobiliteit. Hoewel het benodigde budget aanzienlijke uitgaven vereist, zullen deze bijdragen aan de verkeersveiligheid, verbeterde leefomgeving en een duurzamer mobiliteitssysteem. De investering zorgt voor een betere bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid in Aalten, wat de gemeente op de lange termijn ten goede zal komen.

1.3 Het uitvoeringsprogramma 2025–2030 biedt concrete stappen om de doelstellingen uit het Mobiliteitsplan te realiseren.

Het uitvoeringsprogramma 2025–2030 biedt de concrete stappen om de doelstellingen uit het Mobiliteitsplan daadwerkelijk te realiseren. Dit programma bevat gedetailleerde acties, tijdslijnen en verantwoordelijkheden, zodat de uitvoering van de plannen gestructureerd en effectief verloopt. Door prioriteiten te stellen, worden de meest urgente maatregelen als eerste uitgevoerd, zoals verbeteringen aan fietspaden en openbaar vervoer. Dit zorgt voor een efficiënte inzet van middelen en maakt het mogelijk om snel zichtbare resultaten te boeken. Het STOMP-principe is hierbij leidend, waarbij duurzame vervoersopties zoals wandelen en fietsen centraal staan. Het programma houdt rekening met regionale samenwerkingen, wat de effectiviteit van de maatregelen vergroot. Door het vaststellen van het programma wordt de uitvoerbaarheid van het Mobiliteitsplan gegarandeerd, en worden zowel korte als lange termijn doelen concreet en meetbaar.

1.4 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, aangezien het niet meer aansluit bij de huidige mobiliteitsbehoeften van Aalten. De wereld van mobiliteit is in de afgelopen jaren sterk veranderd, en het oude plan biedt geen ruimte voor duurzame mobiliteitsoplossingen die de gemeente nodig heeft. Het Mobiliteitsplan 2025–2040 biedt een toekomstgerichte visie, met nadruk op verduurzaming, veiligheid en de integratie van verschillende vervoersmodi. Het nieuwe plan houdt rekening met regionale en landelijke mobiliteitsdoelen en biedt een kader voor de verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Door het oude plan in te trekken, maakt de gemeente ruimte voor een vernieuwd en effectief beleid dat beter inspeelt op de wensen en uitdagingen van de toekomst. Het zorgt ervoor dat Aalten klaar is voor de mobiliteitsbehoeften van morgen.

1.5 Het STOMP principe vormt de basis van het mobiliteitsplan.

Het STOMP-principe (Stimuleren van Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteit, en Privéauto) vormt de basis van het mobiliteitsbeleid in de gemeente Aalten. 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.

Kanttelingen

1.1 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.

1.2 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.

1.3 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.

Is er draagvlak voor dit besluit?

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 gevraagd 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 het opstellen van de meerjarenbegroting dient er een afweging plaats te vinden. 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 hoofd fietsnetwerk	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 hoofd fietsnetwerk	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 definitieve mobiliteitsplan.

Wat gaat er gebeuren na dit besluit?

Nadat het Mobiliteitsplan 2025–2040 is vastgesteld, wordt het uitvoeringsprogramma 2025–2030 geactiveerd. 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: Gemeente Aalten Mobiliteitsplan
- Bijlage 2: Uitvoeringsprogramma

Aalten, 6 mei 2025

Burgemeester en wethouders van de gemeente Aalten,

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

mr. A.B. Stapelkamp
burgemeester