



Startnotie Mobiliteitsplan

STARTNOTITIE MOBILITEITSPLAN EN UITVOERINGSPROGRAMMA AALTEN

Auteur
Rob Pardijs

Functie
Verkeerskundige

Datum
29-2-2024

1. Inleiding

In deze startnotitie lichten we het plan van aanpak toe om tot een nieuw mobiliteitsplan voor de gemeente Aalten te komen. We beschrijven de verschillende fasen van het project en het bijbehorende participatieproces. Ook worden bestaande beleidskaders en bijbehorende opgaves uiteengezet die relevant zijn voor het nieuwe mobiliteitsbeleid. Aan het einde van de startnotitie omschrijven we de ambities die gaan landen in het mobiliteitsplan. Met de startnotitie identificeren we de belangrijkste thema's en de inhoud van de startnotitie vormt de basis voor het mobiliteitsplan dat wordt ontwikkeld.

We leggen deze startnotitie aan u voor en vragen u in te stemmen met het beoogde proces en de ambities die we in dit document benoemen.

1.1. Aanleiding en doel

In 2010 is het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan 2010-2020 vastgesteld. Dit huidige plan is gedateerd en er is behoefte aan nieuw mobiliteitsbeleid dat aansluit op actuele ontwikkelingen en ambities van de gemeente. Daarnaast zijn erop landelijk, provinciaal en regionaal niveau de afgelopen jaren ook verschillende nieuwe actielijnen bepaald voor mobiliteit. Met het nieuwe mobiliteitsplan sluiten we aan bij deze kaders en ambities (zie paragraaf 4).

Met het nieuwe mobiliteitsbeleid 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 traject is ruim aandacht voor de wensen van bewoners, ondernemers en bestuurders zodat we komen tot een breed gedragen mobiliteitsplan. Het nieuwe beleid moet daarnaast goed aansluiten bij bestaande en nieuwe beleidskaders, zoals de omgevingsvisie.

Er wordt een toekomstgericht mobiliteitsplan opgesteld welke geïntegreerd kan worden met de omgevingsvisie. Het mobiliteitsplan geeft op hoofdlijnen onze doelstelling en ambities aan op het gebied van mobiliteit. Het mobiliteitsplan wordt opgesteld met een doorkijk tot 2040.

1.2. Inzet adviesbureau Mobycon

Voor de uitvoering van het mobiliteitsplan zal Mobycon de gemeente ondersteunen. Mobycon is een onafhankelijk onderzoeks- en adviesbureau op het gebied van mobiliteit met ruim 35 jaar ervaring. Ze werken met een multidisciplinair team van onder andere verkeerskundigen, planologen en sociaalgeografen samen met de relevante stakeholders aan duurzame mobiliteitsoplossingen waarmee de maatschappij vooruit kan.

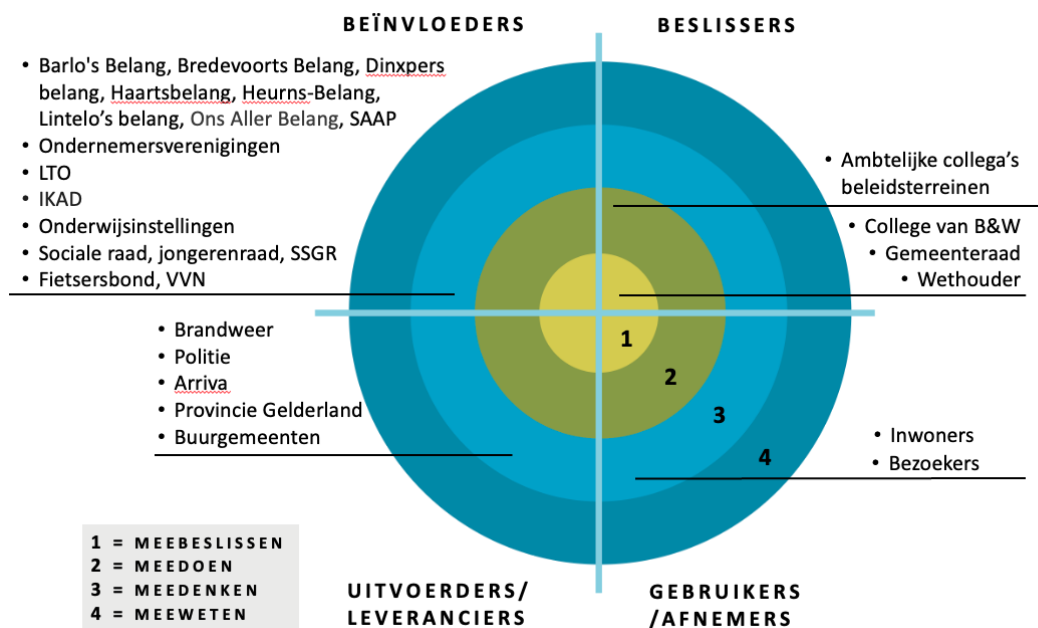
Een belangrijk en kenmerkend onderdeel van Mobycon is de 'Mobycon Participatiefabriek': hun eigen doelgroepsgerichte participatieaanpak die zorgt voor een standaard structuur én ruimte voor nieuwe vormen van samenwerking met de samenleving en interne stakeholders. Deze aanpak is bij uitstek geschikt voor het waarborgen van integraliteit en het opzoeken van raakvlakken met andere beleidsvelden en ambities van de gemeente.

2. Aanpak

2.1. Betrekken belanghebbenden

Om ervoor te zorgen dat de juiste personen en organisaties op het juiste moment betrokken worden bij het participatieproces, maken we gebruik van de hierboven beschreven 'Mobycon Participatiefabriek'. Deze doelgroepgerichte benadering stelt ons in staat om integraliteit te waarborgen en raakvlakken te vinden met andere beleidsvelden en ambities van de gemeente. Door interne en externe stakeholders op het juiste moment te betrekken, streven we naar een inclusief samenwerkingsproces waarbij alle betrokken partijen een bijdrage leveren aan het ontwikkelen van visies, strategieën en uitvoeringsagenda's. Ons doel is om alle belanghebbenden volledig te betrekken zonder dubbele bevragingen, waarbij we onze aanpak afstemmen op de nota burgerparticipatie.

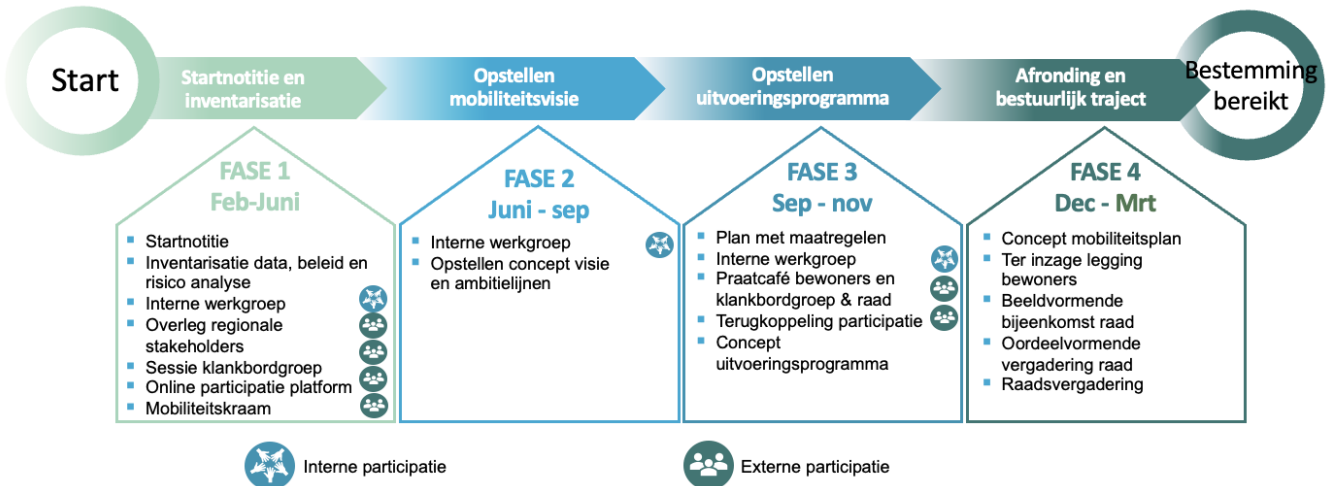
Om dit inzichtelijk te krijgen werken we met een krachtenveldanalyse. We vullen in welke stakeholders een rol krijgen en tot welke categorie iedere stakeholder hoort (beslissers, beïnvloeders, leverancier/uitvoerder of gebruiker) en op welke niveau iedere stakeholder gaat participeren (meebeslissen, meedoen, meedenken of meeweten). In het figuur hieronder (Figuur 1: Krachtenveldanalyse) is te zien welke partijen worden meegenomen.



Figuur 1: Krachtenveldanalyse

2.2. Processtappen

Om tot het nieuwe mobiliteitsbeleid te komen is een plan van aanpak gemaakt. Dit kan worden opgedeeld in verschillende fasen. In het schema hieronder zijn de verschillende fasen inclusief stappen te zien. Zoals te zien in het overzicht zijn er in de verschillende fasen meerdere momenten waarop stakeholders aanhaken. Om dit te verduidelijken worden deze stappen onder de figuur verder toegelicht.




Figuur 2: Overzicht processtappen

Fase 1: Startnotitie en inventarisatie




- **Inventarisatie data, beleid en risicoanalyse:** We starten deze fase met de analyse van de beschikbare relevante documenten en data van de gemeente. We verdiepen ons daarbij in gespreksverslagen en beleidstukken (ook van flankerende beleidsterreinen). Zie hoofdstuk 3 voor een verdere uitwerking van de analyse.
- **Overleg interne werkgroep:** We organiseren een werkgroep van interne collega's van verschillende beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ontwikkeling, sport, duurzaamheid, recreatie/toerisme. Op deze manier hebben we de beleidsdoelen voor verschillende thema's in beeld en kunnen we goed de koppeling maken tussen mobiliteit en andere beleidsvelden.
- **Overleg regionale stakeholders:** We organiseren een online-bijeenkomst met regionale partners, waaronder de provincie, de regio en buurgemeenten, om input te verzamelen over hun activiteiten en de mogelijke impact daarvan op de mobiliteit in Aalten.
- **Sessies klankbordgroep:** We organiseren sessies met de klankbordgroep om via lokale stakeholders en belangenverenigingen input te verzamelen en mee te denken over relevante thema's en knelpunten voor de gemeente. De klankbordgroep zal bestaan uit een tot twee vertegenwoordigers van de stakeholders beschreven bij de beïnvloeders-categorie in Figuur 1: Krachtenveldanalyse.
- **Online participatie platform:** We zetten een online participatieplatform (METT) op om input van bewoners en belanghebbende partijen te verzamelen en interactieve discussies over mobiliteit in de gemeente te faciliteren. Het online participatie platform wordt via de gemeentelijke kanalen verspreid. Uitnodigingen worden verspreid via sociale media, de gemeentelijke website en via de klankbordgroep. Hiermee wordt het platform en de mobiliteitskraam onder de aandacht gebracht.

-  **Mobiliteitskraam:** Naast het online platform bieden we participatie op locatie aan door mobiliteitskramen op plaatselijke weekmarkten in Aalten en Dinxperlo te organiseren, waarbij we inwoners benaderen en uitnodigen om mee te denken over verschillende mobiliteitsthema's. De mobiliteitskramen stellen ons in staat om belanghebbenden op een toegankelijke manier te betrekken bij de participatie. Door op de markt te gaan staan geven we ook bezoekers de kans om mee te denken over de knelpunten en oplossingsrichtingen voor mobiliteit in de gemeente.

Fase 2: Opstellen mobiliteitsvisie

-  **Interne werkgroep:** In fase 2 komt de interne werkgroep opnieuw bij elkaar. Met de input uit (bewoners)participatie en data inventarisatie hebben we een basis liggen voor de mobiliteitsvisie. Tijdens deze sessie focussen we op het aanscherpen van deze mobiliteitsvisie zodat deze aansluit bij de verschillende beleidsambities van de gemeente.

Fase 3: Opstellen uitvoeringsprogramma

-  **Interne werkgroep:** Ook in deze fase komen we bij elkaar met de interne werkgroep. Op basis van de visie is er een maatregelenlijst opgesteld. Deze leggen we voor aan de interne werkgroep. Tijdens de sessie vullen we de lijst aan en zoeken koppelingen met bestaande projecten en onderhoud.
-  **Praatcafé bewoners, klankbordgroep en raad:** We organiseren een praatcafé. Dit is een laagdrempelige inloopbijeenkomst, waar bewoners en de klankbordgroep worden uitgenodigd om discussies te voeren en aanvullingen te doen op de mobiliteitsvisie en voorgestelde maatregelen.
-  **Terugkoppeling participatie:** We verwerken de resultaten van zowel de eerste ronde als de tweede ronde participatie tot een beknopte notitie ter terugkoppeling richting bewoners en andere belanghebbenden. We vinden het belangrijk dat mensen die hebben meegedacht een duidelijk beeld hebben van wat er met hun input is gedaan. Bovendien proberen we hiermee draagvlak te creëren voor de mogelijke maatregelen die voortkomen uit het uitvoeringsprogramma.
- **Concept uitvoeringsprogramma:** Met de nieuwe input op de voorgestelde maatregelen gaan we aan de slag om tot een concept uitvoeringsprogramma te komen. We nemen bestaande projecten en de onderhoudsagenda mee in de samenstelling aan maatregelen en planning die in het uitvoeringsprogramma wordt voorgesteld.

Fase 4: Afronding en bestuurlijk traject

- **Concept mobiliteitsplan:** We verwerken de visie, het plan en het uitvoeringsprogramma tot een compleet verhaal in het concept mobiliteitsplan.
- **Ter inzagelegging:** Het concept mobiliteitsplan wordt ter inzage gelegd bij bewoners en belanghebbenden. Na de periode van inzagelegging worden reacties verwerkt en komt er een definitief mobiliteitsplan.
- **Beeldvormende bijeenkomst raad:** Het mobiliteitsplan wordt gepresenteerd aan de raad tijdens een beeldvormende bijeenkomst. De gemeenteraad kan vragen stellen en over de inhoud en het proces.
- **Oordeelvormende vergadering raad:** Het mobiliteitsplan wordt besproken in een oordeelvormende vergadering van de gemeenteraad.
- **Raadsvergadering:** Het mobiliteitsplan wordt vastgesteld in een raadsvergadering.

2.3 Communicatie

We betrekken veel verschillende partijen en personen. Goede communicatie is daarom erg belangrijk. Dit onder andere om te informeren over het proces, wie wanneer betrokken wordt en wat er wordt gedaan met de opgehaalde input. Ook uitnodigingen om mee te denken moeten een duidelijke boodschap hebben en voor de juiste doelgroepen worden geschreven. Per fase kijken we hoe we deze communicatie het beste kunnen inrichten en welke middelen worden ingezet. Voor het formuleren van de juiste boodschap maken we onderscheid tussen interne en externe stakeholders.

Voorstellen voortkomend uit het proces rondom de visie worden voorgelegd aan het college. De gemeenteraad houden we op de hoogte via raadsmededelingen en door u uit te nodigen voor participatiemomenten. Voor de externe stakeholders, specifiek de bewoners en bezoekers, proberen we zoveel mogelijk verschillende communicatiekanalen te gebruiken om zo een zo breed mogelijk publiek te bereiken. Op deze manier hopen we een zo divers mogelijke afspiegeling van de bevolking in de participatie te betrekken.

3. Relevante beleidskaders

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. Om een juist beeld te krijgen baseren we ons op bestaande beleidstukken (zie tabel hieronder) en binnen deze kaders ontwikkelen we het nieuwe mobiliteitsbeleid.

Gemeentelijk beleid	Regionaal beleid
<ul style="list-style-type: none">• Onderzoek 50-30• Laadvisie• Beleidsregel parkeernormen• Beleidsnota fiets• Woonvisie 2021-2026• GVVP 2010-2020• Sustainable Development Goals	<ul style="list-style-type: none">• Regio Achterhoek snelle fietsverbindingen• Regio Achterhoek visie ov-netwerk• Regio Achterhoek Visie en uitvoeringsplan mobiliteit 2030• Provincie Gelderland visie voor bereikbaar Gelderland• Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030

Tabel 1: Overzicht van relevante beleidskaders

Gemeentelijk beleid

- **Onderzoek 50-30:** De gemeente Aalten gaat de komende jaren een groot aantal wegen afwaarderen van 50 km/u naar 30 km/u. Een maatregel waarmee de gemeente streeft naar een herkenbaarder wegbeeld, het verminderen van het aantal ongevallen en het verbeteren van de algemene verkeersveiligheid. In het mobiliteitsplan worden deze aanpassingen en wensen meegenomen.
- **Laadvisie:** De gemeente Aalten conformeert zich aan de stevige ambitie die is afgesproken in de regionale thematafel Mobiliteit en Bereikbaarheid. Het plaatsingsbeleid richt zich op de uitrol van de laadinfrastructuur voor zowel de gebruikersgroepen personenvervoer en doelgroepenvervoer. Relevante aspecten zullen worden meegenomen in het mobiliteitsplan.
- **Beleidsregel parkeernormen:** Bij de afweging van parkeerbelangen worden verkeerskundige aspecten gekoppeld aan economische, woon-, ruimtelijke en milieubeleidsvraagstukken. Het parkeerbeleid in Aalten streeft naar transparantie in de toepassing van parkeernormen om zo de aantrekkelijkheid van de gemeente te behouden en overlast door foutparkeren te minimaliseren. In het mobiliteitsplan zullen de parkeernormen behouden blijven, maar wordt wel gekeken naar mogelijkheden om de parkeerproblemen in Bredevoort op te kunnen lossen.
- **Beleidsnota fiets:** Deze nota kijkt naar factoren welke effect hebben op het fietsgebruik in relatie tot gedrag en omgeving. De gemeente Aalten kent een hoog fietsgebruik, wat de gemeente graag uitbreidt in de periode tot 2025. Dit sluit aan bij de opdracht van het ministerie om de concurrentiepositie van de fiets verder te versterken en ook om verkeersveiligheid van de fiets te verbeteren.
- **Woonvisie 2021-2026:** In deze notitie worden diverse scenario's uitgelicht voor de kwantitatieve woningbouwopgave voor de komende jaren in Aalten, waarbij het uitgangspunt is om in relatie tot de diverse kernen flexibel in te spelen op de woonvraag. Eventuele consequenties voor mobiliteit zullen in het nieuwe plan worden meegenomen.
- **GVVP 2010-2020:** Dit gemeentelijk verkeers- en vervoersplan, met zijn doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid en verkeersveiligheid, biedt een leidraad en stevige basis voor het nieuw op te stellen mobiliteitsplan.

- **Sustainable Development Goals:** Mobiliteit kan bijdragen aan verschillende doelen van de SDG's, zoals een duurzame en veilige leefomgeving. Ook heeft de verdeling van mobiliteit invloed op toegankelijkheid en kansengelijkheid.

Regionaal en landelijk beleid

- **Regio Achterhoek Onderzoek snelle fietsverbindingen:** In samenwerking met de Provincie Gelderland worden verschillende snelle fietsverbindingen onderzocht en uitgewerkt, waaronder tussen Lichtenvoorde – Aalten – Bocholt. Deze route is aangemerkt als doorfietsroute. Andere belangrijke regionale fietsverbindingen voor de gemeente Aalten zijn: de schoolroute tussen Aalten – Bredevoort; tussen Aalten en Dinxperlo; tussen Aalten en Winterswijk; tussen Dinxperlo en Ulft & tussen Aalten en Varsseveld langs de N318.
- **Regio Achterhoek visie ov-netwerk:** Met deze visie geeft de regio kaders voor de nieuwe ov-concessie. Voor gemeente Aalten betekent dit een sterke treinverbinding met Winterswijk en Varsseveld en een goede busverbinding tussen Aalten & Bocholt en Dinxperlo & Silvolde. Daarnaast wordt er ingezet op een flexibel vervoerssysteem in Bredevoort en tussen Aalten en Dinxperlo. Het flexibele systeem moet goed aansluiten op bestaande reguliere lijnen van bus en trein en integratie van het ZOOV vervoer is belangrijk.
- **Regio Achterhoek Visie en uitvoeringsplan mobiliteit 2030:** In de regionale visie wordt ingezet op duurzame vervoersvoorzieningen en een betrouwbaar vervoerssysteem, waarbij betaalbaar en slim vervoer eenvoudig te plannen is via telefoon of internet. In het uitvoeringsplan staan verschillende acties voor de regio, zoals het opzetten van een werkgeversaanpak en een MAAS systeem, het verbeteren van fietsvoorzieningen en het opstellen van een werkplan voor verkeersveiligheid. Gemeente Aalten neemt deze ambities en acties mee in het mobiliteitsplan.
- **Provincie Gelderland visie voor bereikbaar Gelderland:** De provincie zet zich in voor veilige, snelle, betaalbare en klimaatneutrale verplaatsingen. Om dit te bereiken wordt ingezet op: het realiseren van kwalitatief hoogwaardige hubs; het gebruik van de fiets op korte afstanden; het optimaliseren van capaciteit op lange afstanden; het versterken van goederenvervoer en het bevorderen van verkeersveiligheid. De provincie geeft hiervoor een financiële impuls, stuurt op samenwerking tussen lokale partners en speelt een rol in het monitoren en evalueren van de effecten. De gemeente Aalten sluit aan bij deze ambities en in het mobiliteitsplan is aandacht voor koppelkansen in de regio en provinciale projecten.
- **Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030:** Met het SPV wordt landelijk een nieuwe impuls gegeven aan verkeersveiligheidsbeleid. Er wordt ingezet op een risicogestuurde en integrale aanpak. Provincie Gelderland heeft dit uitgewerkt in een uitvoeringsagenda verkeersveiligheid. Belangrijke onderwerpen zijn veiligheid op provinciale wegen, fietsveiligheid, kruispunten & oversteken en het stimuleren van veilig gedrag door educatie en campagnes. In het mobiliteitsplan van de gemeente Aalten zetten we ook in op eenzelfde aanpak voor verkeersveiligheid en werken we verschillende thema's op lokaal niveau uit.

3.1 Samenhang omgevingsvisie

Gemeente Aalten is van start gegaan met het opstellen van de omgevingsvisie. In de tweede helft van 2025 zal deze worden vastgesteld. Mobiliteit heeft invloed op diverse aspecten in de ruimte en het nieuwe mobiliteitsplan zal dus een van de bouwstenen worden van de omgevingsvisie. Tegelijkertijd lopen de processen voor beide plannen gedeeltelijk parallel. We nemen daarom aan de start van het project de tijd om te komen tot een goede afstemming tussen de projecten. Met de huidige informatie over de omgevingsvisie zien we een aantal raakvlakken. Onder andere de participatie planning, omdat we willen voorkomen dat bewoners dubbel bevroegd worden. Naar verwachting zal de inhoudelijke basis voor het nieuwe mobiliteitsbeleid al klaarliggen wanneer de belangrijkste onderwerpen voor de omgevingsvisie worden bepaald. Door goed contact met het projectteam van de omgevingsvisie zorgen we ervoor dat mobiliteit een duidelijke plek krijgt binnen de omgevingsvisie.

4. Ambities en opgave

4.1. Ambities

Om de gemeente in de toekomst bereikbaar te houden en tegelijkertijd in te zetten op duurzaam vervoer, verkeersveiligheid en toegankelijkheid voor iedereen moeten we een bepaald ambitieniveau vaststellen in het nieuwe mobiliteitsplan. Op dit moment speelt de auto een belangrijke rol in de gemeente, maar om toekomstige ambities te halen zal dit gedeeltelijk moeten veranderen. De druk op de openbare ruimte neemt toe en met de SDG's spreekt de gemeente een duidelijke ambitie richting verduurzaming uit.

Als auto's een minder dominante plek innemen, ontstaat er meer ruimte voor alternatieve vervoersmiddelen, aangenaam verblijven en natuur. We volgen hierbij het STOMP-principe en zetten in op slim reizen. Daarnaast beseffen we dat in het landelijk gebied en de kleine kernen de auto een belangrijke rol zal houden om bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. We kijken goed naar de reis van deur tot deur en naar het gedrag en de behoeften van reizigers.



Stappen: In nabijheid van voorzieningen staat de voetganger centraal. Er is voldoende ruimte voor voetgangers om veilig te lopen en over te steken en er wordt rekening gehouden met toegankelijkheid in inrichting. De kernen en winkelgebieden van de dorpen worden zoveel mogelijk ingericht voor de voetganger.



Trappen: De afstanden binnen de gemeente Aalten lenen zich goed voor de fiets. Binnen 15 kilometer zijn diverse dorpskernen en voorzieningen te bereiken en net over de grens de grotere stad Bocholt. We zetten voor bewegingen binnen de gemeente zoveel mogelijk in op de fiets, bijvoorbeeld door lokale fietsverbindingen en fietsparkeervoorzieningen op te waarderen.



Openbaar vervoer: Om van het ov een goed alternatief voor de privéauto te maken is het belangrijk dat regionale verbindingen betrouwbaar blijven en volgens een regelmatige dienstregeling rijden. Daarnaast is een soepele en veilige overstap voor fietser en voetganger belangrijk.



Mobility as a service (MaaS): Als aanvulling op het bestaande regionale ov-netwerk wordt er een nieuw, flexibel systeem (met deelmobiliteit) ontwikkelt in samenwerking met provincie en regio. Het is belangrijk dat dit systeem betrouwbaar is, toegankelijk in gebruik en goed geïntegreerd met het regionale ov-netwerk. Op deze manier kan het flexibele systeem een rol spelen in voor- en natransport richting ov-haltes of voor ritjes tussen de kernen van Aalten.



Privéauto: Voor reizen buiten de gemeente blijft de privéauto een belangrijk vervoersmiddel. We zorgen dat de hoofdwegen binnen de gemeente goed aangesloten zijn op het lokale wegennetwerk. Voor parkeren zetten we in op zoveel mogelijk parkeren aan de randen van de dorpscentra.

4.2. Aandachtspunten

Om de ambities te behalen die we hierboven schetsen zien we in de gemeente verschillende aandachtspunten:

- Er zijn een aantal locaties waar het landbouwverkeer en fietsverkeer elkaar tegenkomen. Het waarborgen van veiligheid van de fietsers is hierbij van belang, tegelijkertijd is het ook belangrijk dat de bereikbaarheid voor de landbouwers niet in het geding komt.
- In de schoolomgevingen is nu veel ruimte voor de auto en ouders brengen hun kinderen ook regelmatig met de auto naar school. Om verkeersveiligheid rondom de scholen te borgen is het belangrijk dat de auto plaatsmaakt voor voetganger en fietser. Hierbij komt ook de uitdaging om het fietsgebruik te stimuleren bij het ophalen en wegbrengen van schoolkinderen en scholen mee te krijgen in een nieuwe aanpak. Ook veiligheid op de routes richting middelbare scholen is een belangrijk aandachtspunt.
- Met de komst van de nieuwe ov-concessie worden er nieuwe keuzes gemaakt in de categorisering van het netwerk. Het ov-netwerk en aanbod in de gemeente zal in de toekomst waarschijnlijk veranderen. Met het opzetten van een flexibel systeem is het belangrijk dat we als gemeente letten op voldoende en hoogwaardig aanbod.
- De parkeerdrukke neemt in de dorpscentra toe. Er ligt een uitdaging om het huidige vergunningensysteem te optimaliseren en meer in te zetten op parkeren aan de randen van de kernen. Tegelijkertijd is het waarborgen van goede bereikbaarheid belangrijk.
- Er wordt overlast ervaren door vrachtverkeer dat door de kernen rijdt. In de mobiliteitsvisie worden normen vastgesteld waar binnen vrachtverkeer als toelaatbaar wordt ervaren. Hierbij wordt rekening gehouden capaciteit en alternatieve routes.
- De nieuwe wegcategorisering GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met 30 km/uur) vraagt om het heroverwegen van de huidige wegcategorisering in de gemeente. De komende jaren zullen verschillende straten heringericht worden. Voor de implementatie van GOW30 is het belangrijk dat inrichtingskenmerken en voorkeuren worden bepaald.
- Om een transitie te maken richting duurzame mobiliteit is het belangrijk dat grote bedrijven en werkgevers ook meedoen. Het is een uitdaging voor de gemeente om in samenwerking met de regio bedrijven hierin mee te krijgen. Bedrijventerrein Westrand is hierbij een belangrijke locatie.