Schriftelijke vragen D66 fractie voorstel Mobiliteitsplan.

1. Waarom is er voor een langere looptijd van 15 jaar gekozen? Zeker gezien de brede mobiliteitstransitie die genoemd wordt?
2. Bij projectkosten voor ‘Verbeteren hoofdfietsnetwerk’ staat ‘PM’. Valt hier ook fietsverbinding Lievelde-Lichtenvoorde-Aalten-Bocholt onder?
3. In Raadsmededeling 96-2025 lezen we dat de ‘noodzakelijke verbeteringen aan het tracé zoveel mogelijk worden meegenomen in bestaande onderhoudswerkzaamheden of lopende projecten’. In het uitvoeringsprogramma zien we een bedrag van € 133.000 voor deze fietsverbinding. Zijn er nog meer kosten opgenomen voor deze fietsverbinding in het uitvoeringsprogramma en zo ja welke?
4. In het onderzoek van de Regio Achterhoek zijn de globale kosten voor Aalten ingeschat op:
   - ➔ 310.000 voor ‘no regret’,
   - ➔ € 2.220.000 voor ‘need to have (minimaal)’ en
   - ➔ € 5.530.000 voor ‘nice to have’

   Welk scenario is van toepassing op basis van dit Mobiliteitsplan en waarom? Als er nog onvoldoende dekking is, wanneer komt er dan een voorstel over de aanvullende dekking naar de raad?
5. Met dit plan wordt 30 km/u de norm binnen de bebouwde kom voor gebiedsontsluitingswegen. Een aantal jaar geleden is er uitgebreid gesproken over de Beggelderdijk in Dinxperlo. Binnen de bebouwde kom is de Beggelderdijk een gebiedsontsluitingsweg die ingericht is als een GOW30 maar wel een maximale snelheid heeft van 50 km/u. Kan dit deel van de Beggelderdijk op basis van dit Mobiliteitsplan nu alsnog 30 km/u worden?
6. Welke belangrijke schoolfietsroutes zijn meegenomen (routes in figuur 7 of breder) in de analyse en wat wordt er concreet gedaan om deze routes veiliger te maken?
7. We lezen dat “De kernen en winkelgebieden van de dorpen worden zo veel mogelijk ingericht voor de voetgangers". Betekent dit ook dat autoloze/luwe zones stap voor stap uitgebreid gaan worden?

Raadsmededeling openbaar

Nummer	:	105-2025
Datum	:	11 september 2025
B&W datum	:	N.v.t.
Beh. Ambtenaar	:	A. Nijhuis
Portefeuillehouder	:	H.J. Groters
Onderwerp	:	Vragen D66 fractie m.b.t. mobiliteitsvisie

Aanleiding:
Door de D66 fractie zijn vragen gesteld m.b.t. de mobiliteitsvisie.

Inhoud mededeling:

1. Waarom is er voor een langere looptijd van 15 jaar gekozen? Zeker gezien de brede mobiliteitstransitie die genoemd wordt?

Een visie over 15 jaar biedt ruimte voor adaptief beleid: het kunnen bijsturen op basis van technologische ontwikkelingen en maatschappelijke trends. Het voorkomt dat je na 10 jaar alweer een volledig nieuw traject moet starten, wat inefficiënt en kostbaar kan zijn.

2. Bij projectkosten voor 'Verbeteren hoofdfietsnetwerk' staat 'PM'. Valt hier ook fietsverbinding Lievelde-Lichtenvoorde-Aalten-Bocholt onder?

Nee, hier worden maatregelen op het overige hoofdfietsnetwerk bedoeld. De maatregelen op de betreffende fietsroute zijn separaat opgenomen.

3. In Raadsmededeling 96-2025 lezen we dat de 'noodzakelijke verbeteringen aan het tracé zoveel mogelijk worden meegenomen in bestaande onderhoudswerkzaamheden of lopende projecten'. In het uitvoeringsprogramma zien we een bedrag van € 133.000 voor deze fietsverbinding. Zijn er nog meer kosten opgenomen voor deze fietsverbinding in het uitvoeringsprogramma en zo ja welke?

Nee, dit zijn extra kosten welke niet binnen huidige onderhoudsprogramma`s (werk met werk) ondergebracht kunnen worden.

4. In het onderzoek van de Regio Achterhoek zijn de globale kosten voor Aalten ingeschat op:
    - € 310.000 voor 'no regret',
    - € 2.220.000 voor 'need to have (minimaal)' en

- € 5.530.000 voor ‘nice to have’

Welk scenario is van toepassing op basis van dit Mobiliteitsplan en waarom? Als er nog onvoldoende dekking is, wanneer komt er dan een voorstel over de aanvullende dekking naar de raad?

In principe is het 2e scenario van toepassing op Aalten. Echter we gaan niet in een keer dat bedrag uitgeven. Als een gedeelte van het traject moeten aanpakken omdat het asfalt bijvoorbeeld aan vervanging toe is, dan maken we het gelijk geschikt voor de fietsroute.

We willen de 'no regret' maatregelen wel uitvoeren, namelijk bij het ontbrekende stukje bij de grensovergang en wellicht de bebording.

5. Met dit plan wordt 30 km/u de norm binnen de bebouwde kom voor gebiedsontsluitingswegen. Een aantal jaar geleden is er uitgebreid gesproken over de Beggelderdijk in Dinxperlo. Binnen de bebouwde kom is de Beggelderdijk een gebiedsontsluitingsweg die ingericht is als een GOW30 maar wel een maximale snelheid heeft van 50 km/u. Kan dit deel van de Beggelderdijk op basis van dit Mobiliteitsplan nu alsnog 30 km/u worden?

Nee, het afwegingskader blijft van toepassing. Daarin staat opgenomen dat de Beggelderdijk als GOW50 is aangewezen en er geen aanvullende maatregelen nodig zijn. De verkeersfunctie weegt hier zwaarder dan de verblijfsfunctie waardoor een GOW30 niet van toepassing is.

6. Welke belangrijke schoolfietsroutes zijn meegenomen (routes in figuur 7 of breder) in de analyse en wat wordt er concreet gedaan om deze routes veiliger te maken?

De routes zoals in figuur 7 zijn opgenomen, zijn de onderzochte fietsroutes. Overige routes zijn niet aangemerkt als (hoofd)schoolfietsroute. De maatregelen welke genomen worden verschillen per wegvak en moeten nog nader onderzocht worden (nummer 6 uit het uitvoeringsprogramma). Mogelijke maatregelen zijn de maatregelen welke onder nummer 19 van het uitvoeringsprogramma beschreven staan. Dit combineren we dan zoveel mogelijk met (groot) onderhoud van de betreffende wegen of in de directe omgeving. Ook het afwaarderen van wegen naar 30km/u kan bij een schoolfietsroute van toepassing zijn afhankelijk van de betreffende weg en toekomstig wegtype.

7. We lezen dat “De kernen en winkelgebieden van de dorpen worden zo veel mogelijk ingericht voor de voetgangers". Betekent dit ook dat autoloze/luwe zones stap voor stap uitgebreid gaan worden?

Het doel is om de positie van de voetganger en de fietser te versterken door daarvoor voldoende ruimte te creëren bij voorzieningen, in dorpskernen, sportaccommodaties en supermarkten. Uitgangspunt is dat een stukje lopen voor het bereiken van de voorziening niet erg is, maar dat deze alsnog wel met de auto bereikbaar zijn. Welke vorm daar dan het beste bij past dient per situatie nader bekeken te worden.

De volgende stukken zijn voor u bijgevoegd: