Gemeente Aalten

Mobiliteitsplan

MOBILITEITSPLAN AALTEN

24-4-2025

Inhoudsopgave

SAMENVATTING 3

1. INLEIDING 4

1.1 Aanleiding 4

1.2 Proces 4

1.3 Leeswijzer 5

2. Trends en ontwikkelingen 6

2.1 Het belang van duurzame mobiliteit neemt toe 6

2.2 Mobiliteitstransitie 6

2.3 Verkeersveiligheid 7

2.4 Brede welvaart, mobiliteitsarmoede en toegankelijkheid 7

2.5 Demografie 7

2.6 Het belang van regionale samenwerking 8

3. BELEIDSKADER 9

4. HET VERTREKPUNT IN 2025 10

4.1 Hoe ziet het huidige verkeersnetwerk eruit? 10

4.2 Hoe ziet het huidige gebruik en bezit van vervoersmiddelen eruit? 12

4.3 Verkeersveiligheid 13

4.4 Wat vinden bewoners en belanghebbenden van mobiliteit in de gemeente? 13

4.5 Conclusies en uitdagingen voor de toekomst 14

5. TOEKOMSTVISIE: EEN VEILIG, GEZOND EN DUURZAAM MOBILITEITSSYSTEEM 16

5.1 Hoe passen we het STOMP-principe toe in de gemeente Aalten? 16

5.2 Hoe ziet de reis in de toekomst eruit? 17

5.3 Welke beleidsuitgangspunten volgen we in de toekomst? 21

6. UITVOERINGSPROGRAMMA 25

7. BIJLAGEN 26

BIJLAGE A: Trends en ontwikkelingen 26

BIJLAGE B: Beleidsanalyse 26

BIJLAGE C: Analyse vertrekpunt 32

SAMENVATTING

De gemeente Aalten stelt nieuw mobiliteitsbeleid op voor 2040. Dit nieuwe mobiliteitsplan dient als opvolger van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2010-2020. Er wordt hiermee ingespeeld op actuele ontwikkelingen en landelijke, provinciale en regionale beleidskaders. Het doel is een toekomstbestendig, veilig en toegankelijk mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan duurzaamheid en bereikbaarheid.

Het mobiliteitsplan is tot stand gekomen via een participatief proces met bewoners, ondernemers, belanghebbenden en bestuurders. Daarnaast is er een uitgebreide analyse geweest van de bestaande verkeersnetwerken, op het gebied van veiligheid en is er data verzameld. Alle informatie is zorgvuldig geanalyseerd en verwerkt in de visie en beleidsuitgangspunten. Verder is het beleid afgestemd op bredere ruimtelijke ontwikkelingen.

Het mobiliteitsplan richt zich op het verbeteren van verkeersveiligheid, het stimuleren van duurzame alternatieven en het creëren van een aantrekkelijkere leefomgeving. Door het toepassen van het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten en de Privéauto), wordt ingezet op een mobiliteitssysteem waarin voetgangers en fietsers een sterkere positie krijgen, het ov-netwerk wordt verbeterd en deelmobiliteit wordt gestimuleerd. Tegelijkertijd blijft de auto een belangrijke rol spelen voor langere afstanden en wordt aandacht besteed aan laadinfrastructuur en efficiënt parkeerbeheer.

Het plan wordt verder uitgewerkt in een uitvoeringsagenda met concrete maatregelen en acties tot 2030 om de toekomstvisie te behalen.

1. INLEIDING

Voor een toekomstbestendige gemeente is het belangrijk dat er mobiliteitsbeleid wordt vastgesteld dat aansluit bij actuele en toekomstige ontwikkelingen. In dit mobiliteitsplan landen de ambities voor de komende jaren. Hiermee zorgen we dat de gemeente Aalten in de toekomst bereikbaar blijft, zetten we in op duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid, vinden we een manier om, om te gaan met (nieuwe) verschillende vervoersmiddelen en zorgen we dat mobiliteit voor iedereen toegankelijk is.

1.1 Aanleiding

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 ook 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 hooflijnen 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.

In het traject is ruim aandacht geweest voor de wensen van bewoners, ondernemers en bestuurders om tot een breed gedragen mobiliteitsplan te komen. De input uit de participatieronde, zowel van bewoners als de klankbordgroep, is zorgvuldig verzameld en geanalyseerd. Op basis van deze feedback zijn belangrijke aanpassingen en verbeteringen in het beleid doorgevoerd, waarbij we vooral gefocust hebben op de hoofdlijnen die breed gedeeld werden. We hebben hierbij de zorgen en suggesties serieus genomen en geïntegreerd in de uiteindelijke beleidskeuzes.

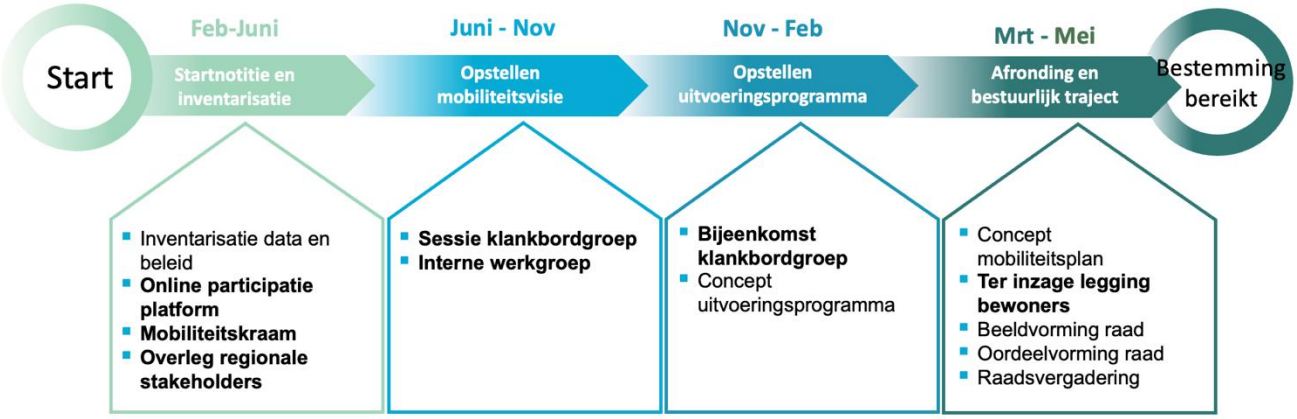
Daarnaast is gekeken naar beleidsontwikkelingen die voortkomen uit breder gedragen visies van relevante beleidsterreinen, de regionale bestuurlijke programma's en de kenmerken van de gemeente Aalten die kunnen bijdragen aan het bereiken van die doelen. Het nieuwe beleid sluit aan bij de toekomstige omgevingsvisie, die nog moet worden opgesteld. De gemeente zal in de omgevingsvisie aangeven hoe dit beleid zich verhoudt tot de hoofdzaken van het beleid in de visie, en het beleid kan eventueel worden opgenomen in een programma zoals bedoeld in de Omgevingswet. Vervolgens wordt het mobiliteitsplan uitgewerkt in een uitvoeringsagenda met daarin concrete maatregelen en realistische en haalbare wensen tot 2035. Met een uitvoeringsprogramma is het mogelijk projecten concreet vorm te geven, middelen vrij te maken en een planning op te stellen richting de toekomst. Hierdoor landt de visie ook daadwerkelijk in de gemeente Aalten.

1.2 Proces

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.
- Praatcafé: Met een bijeenkomst zijn bewoners en klankbordgroep opnieuw uitgenodigd om mee te denken over het mobiliteitsplan, met name gericht op de visie en het uitvoeringsprogramma.
- Ter inzage legging: de conceptvisie zal ter inzage worden gelegd voor bewoners en belanghebbenden.



1.3 Leeswijzer

Het mobiliteitsplan is als volgt opgebouwd.

Inventarisatie
In hoofdstuk 2 worden relevante trends en ontwikkelingen uitgelicht die spelen in binnen- en buitenland en invloed hebben op de inhoud van het mobiliteitsplan. In hoofdstuk 3 lichten we het belangrijkste beleid uit op landelijk, regionaal en gemeentelijk niveau. Deze beleidsdocumenten vormen de kaders waarbinnen het mobiliteitsplan wordt opgesteld.

Vertrekpunt, toekomstvisie en ambities
Hoofdstuk 4 schets het 'vertrekpunt', oftewel de huidige situatie. Hierin lichten we het bestaande verkeersnetwerk en vervoersgebruik van de gemeente uit. Daarnaast gaan we in op de kernpunten die voortkomen uit het participatieproces zodat de belangrijkste knelpunten in het bestaande mobiliteitssysteem duidelijk zijn. Het 'vertrekpunt' vormt de basis voor de toekomstvisie, die in hoofdstuk 5 wordt omschreven. In hoofdstuk 6 wordt deze toekomstvisie thematisch verder uitgewerkt op gebiedsniveau. In de bijlagen is gedetailleerde informatie te vinden over de beleidsanalyse, data en verkeersanalyse en de resultaten van de participatie.

Uitvoeringsprogramma
Het uitvoeringsprogramma zal later volgen in hoofdstuk 7. Hierin landen diverse maatregelen die nodig zijn voor het realiseren van de toekomstvisie.

2. Trends en ontwikkelingen

Het nieuwe mobiliteitsplan wordt opgesteld omdat er behoefte is aan een plan dat aansluit bij actuele ontwikkelingen. Zowel gemeentelijk, landelijk als wereldwijd zijn er allerlei ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. In dit hoofdstuk schetsen we kort een beeld van relevante trends en ontwikkelingen die invloed hebben op het nieuwe mobiliteitsplan.

2.1 Het belang van duurzame mobiliteit neemt toe

De Nederlandse regering heeft met het ondertekenen van het Klimaatakkoord in Parijs en het sluiten van een Nationaal Klimaatakkoord zich gecommitteerd aan bepaalde duurzame doelen. Verduurzaming in mobiliteit is hiermee steeds belangrijker en zelfs noodzakelijk geworden. Ook binnen de gemeente vraagt deze ontwikkeling om een transitie van ons mobiliteitssysteem. Hiervoor is een verschuiving naar milieuvriendelijke vervoersmiddelen en infrastructuur nodig. Aalten heeft zich ook gecommitteerd aan duurzaamheidsdoelstellingen als *Sustainable Development Goals* gemeente. In het mobiliteitsbeleid speelt duurzaamheid een belangrijke rol, het gaat hierbij bijvoorbeeld om:

- Meer aandacht voor ons verplaatsingsgedrag, denk hierbij aan het aanleggen van het stimuleren van de fiets door middel van de aanleg van regionale fietsverbindingen en fietssnelwegen;
- Groeiende vraag naar laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen;
- Bewustwording en gedragsverandering creëren onder inwoners en bedrijven richting duurzame mobiliteit.

2.2 Mobiliteitstransitie

De mobiliteit zelf staat niet stil: er is een brede mobiliteitstransitie bezig, waarbij innovatieve vervoerswijzen elkaar de laatste jaren snel opvolgen. Er komen steeds meer nieuwe vormen van mobiliteit, zoals deelfietsen, deelauto's, elektrische fietsen, speed pedelecs, fatbikes en andere licht elektrische voertuigen (LEV's). Nieuwe type fietsen gaan over het algemeen harder dan regulier fietsen, waardoor de snelheidsverschillen op het fietspad toenemen. Ook komen er steeds meer smart voertuigen bij en zijn er ontwikkelingen gaande om autonome voertuigen te ontwikkelen. Tegelijkertijd staat het openbaar vervoer onder druk in landelijke omgevingen, waarbij bestaande infrastructuur optimaal benut moet worden. Kleinschaliger en aanvullende vervoerssystemen (zoals ZOOV) zullen een belangrijke rol gaan spelen. Ook verandert de samenleving van mobiliteitsbehoefte: de verwachting is dat we toegaan naar minder voertuigbezit en meer voertuigdelen[1]. Deelmobiliteit biedt ons de kans om efficienter om te gaan met de openbare ruimte. We dienen op bovenstaande ontwikkelingen te anticiperen, het gaat hierbij bijvoorbeeld om:

- (Fiets)infrastructuur aanpassen op nieuwe gebruikers (o.a. e-bikes, elektrische bakfietsen, speed-pedelecs);
- Goede bebording, belijning en goede infrastructuur zijn van belang richting de ontwikkeling van autonome voertuigen;
- Het verbeteren van ov-verbindingen met de regio en de multimodale reisketen, oa. door de realisatie van hubs;
- Faciliteren van verschillende vormen van deelmobiliteit;
- Ontwikkelen en stimuleren van *first- and last-mile* oplossingen.

[1] *Jorritsma, P., Witte, J., González, M. & Hamersma, M. (2021). Deelauto-en deelfietsmobiliteit in Nederland. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid*

2.3 Verkeersveiligheid

In Nederland blijft het aantal ernstige ernstig verkeersgewonden stijgen en ook het aantal verkeersdoden neemt weer toe. Er is daarom steeds meer aandacht voor proactief in plaats van reactief beleid. Dit betekent een proactieve aanpak van risico's in het verkeerssysteem, in plaats van pas maatregelen te treffen als er een ongeluk is gebeurd. Daarnaast is er een nieuwe trend op het gebied van verkeersveiligheid, waarbij het hanteren van 30 km/u als de norm binnen de bebouwde kom door steeds meer gemeenten wordt toegepast, dit gaat samen met de komst van de nieuwe wegcategorie GOW30. Voor gemeenten zijn dit relevante ontwikkelingen en vraagt om aandachtspunten, bijvoorbeeld:

- Meer aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietser, voetganger en ouderen;
- Zowel de infrastructuur als de verkeerseducatie verbeteren;
- Het herzien van bestaande wegcategorisering en het toepassen van een GOW30 weginrichting.

2.4 Brede welvaart, mobiliteitsarmoede en toegankelijkheid

Het thema 'Brede welvaart' wordt in steeds meer beleidsvelden onder de aandacht gebracht. Het gaat daarbij om alles wat invloed heeft op het welzijn van mensen. Mobiliteit levert hier een belangrijke bijdrage aan, want het biedt mensen de mogelijkheid om zich te verplaatsen tussen hun huis, werk of andere bestemmingen. Lopen is voor de grootste groep bewoners de meest toegankelijke manier van verplaatsen. Indien mobiliteit belemmerd wordt voor bijvoorbeeld doelgroepen met een fysieke-, mentale- en (audio)visuele beperking, kan dit ervoor zorgen dat inwoners geen toegang hebben tot essentiële voorzieningen zoals gezondheidszorg, onderwijs en werkgelegenheid. Het openbaar vervoer en de openbare ruimte toegankelijk houden voor alle soorten gebruikers is hierbij van belang. Daarnaast speelt in landelijke gebieden problematiek rondom vervoersarmoede, vanwege de verschraling van het ov en huishoudens met minimum inkomen of beperkte middelen waarvoor reizen te duur is.

In een landelijke gemeente als Aalten is het risico op een gebrek aan betaalbaar vervoer aanzienlijk, wat kan leiden tot vervoersarmoede, sociale uitsluiting en minder kansen op persoonlijke ontwikkeling en gezondheid. Basismobiliteit – de toegang tot een minimaal niveau van vervoer voor iedere inwoner, ongeacht inkomen, leeftijd of woonplaats – is daarom essentieel binnen het streven naar brede welvaart. Mobiliteit gaat immers niet alleen over verplaatsen, maar over volwaardig kunnen meedoen in de samenleving, zoals toegang tot werk, onderwijs, zorg en sociale contacten. Hoewel Aalten als individuele gemeente beperkte invloed heeft op grootschalig openbaar vervoer, kan zij wel actief aanhaken bij regionale en provinciale overlegstructuren, zoals mobiliteits- of vervoerregio's, om het belang van bereikbaarheid en betaalbaarheid op de agenda te zetten. Ook kan de gemeente aansluiten bij pilots of subsidieregelingen van provincie of Rijk, bijvoorbeeld rond deelmobiliteit of innovatief vraagafhankelijk vervoer. Door samen te werken met andere gemeenten, welzijnsorganisaties en vervoerders, en signalen van inwoners te verzamelen en in te brengen, kan Aalten bijdragen aan een mobiliteitsbeleid dat ook landelijke gebieden ondersteunt en daarmee actief investeert in brede welvaart.

2.5 Demografie

Gemeente Aalten kent een stabiel inwonersaantal sinds 2005 toen de voormalige gemeenten Aalten en Dinxperlo werden samengevoegd. In 2024 zijn er 27.308 inwoners in de gemeente. Wel kent de regio Achterhoek een stijgend aantal huishoudens tot en met 2030, en na 2030 een stabilisatie van de groei[2].

[2] *Companen, Onderzoek t.b.v. herijking woondeal 2024 Regio Achterhoek*

Dit is het gevolg van vergrijzing. Als we de bevolkingssamenstelling naar leeftijd (zie bijlage A: figuur 1) binnen Aalten vergelijken met provinciale en landelijke cijfers zien we dat het aantal jongvolwassenen (tussen 20 en 40 jaar) lager ligt in gemeente Aalten. Het aandeel 50-plussers is daarentegen hoger. Voor het mobiliteitsplan betekent dit extra aandacht voor toegankelijkheid van vervoersmiddelen, verkeersveiligheid van ouderen en het tegengaan van gezondheidsproblematiek bij ouderen.

2.6 Het belang van regionale samenwerking

Om het groeiende inwonersaantal op te vangen zijn er afspraken gemaakt over het aantal nieuwe woningen in de regio, er moeten circa 8400 woningen bij komen, waarvan ongeveer 750-800 woningen in de gemeente Aalten. Deze nieuwbouwplannen hebben invloed op de bestaande verkeerssituatie en zullen zorgen voor een toename van verkeersstromen. Daarnaast wordt ook verwacht dat het aantal toeristen en recreanten zal groeien. We zien de laatste jaren een groei in het aantal overnachtingen en recreanten. Bij buurgemeenten Oost-Gelre, Oude IJsselstreek en Winterswijk is ook mobiliteitsbeleid in ontwikkeling. Afstemming tussen de buurgemeenten is er reeds op verschillende beleidsthema's, zo ook op het gebied van mobiliteit. Er spelen vergelijkbare dilemma's zoals hoe om te gaan met vracht- en landbouwverkeer of welke weginrichting te gebruiken. Ook zijn er kansen zoals het verder ontwikkelingen van een sterk regionaal ov- en fietsnetwerk. Samenwerking met de Duitse buurgemeenten is ook een aandachtspunt waar overeenstemming over is, bijvoorbeeld met Bocholt als het gaat om ov- en fietsverbindingen. Een van de aandachtspunten als het gaat om regionale afstemming is de samenhang tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling. Bij het aanwijzen van nieuwe ontwikkellocaties voor woningbouw of bedrijvigheid is voldoende aandacht voor mobiliteit essentieel. De bereikbaarheid van deze locaties en toekomstige reisbewegingen is van belang om op voorhand mee te nemen in de overwegingen om bepaalde locaties aan te wijzen.

Kernpunten

- De verduurzaming van het vervoer wordt steeds belangrijker, onder andere om klimaat ambities te behalen. Dit vraagt om aandacht voor elektrisch rijden, actieve mobiliteit en inzet op gedragsverandering en bewustwording onder mensen.
- Er komen nieuwe vervoersmiddelen en systemen bij zoals e-bikes, fatbikes en deelvervoer of vraagafhankelijk vervoer. Hierdoor moet bestaande infrastructuur worden aangepast naar nieuwe vervoersmiddelen en -vormen.
- Er wordt steeds meer ingezet op een proactieve verkeersveiligheidsaanpak. Het vroegtijdig signaleren van risico's, een focus op kwetsbare verkeersdeelnemers en het verbeteren van zowel infrastructuur als verkeerseducatie staat hoog op de agenda. Er is aandacht voor het toepassen van de nieuwe wegcategorie GOW30.
- Het thema 'Brede welvaart' krijgt steeds meer aandacht. Het kunnen reizen naar werk, school, sport of sociale activiteiten is daar een belangrijk onderdeel van. Vergrijzing en de verschraling van het ov vormen hierbij uitdagingen in landelijke gebieden.
- Vergrijzing zorgt voor nieuwe uitdagingen en vraagt om aandacht voor toegankelijkheid van openbare ruimte en vervoer en het tegengaan van gezondheidsproblematiek bij ouderen.
- Samenwerking met de regio en buurgemeenten is essentieel voor mobiliteit. Ook de Duitse buursteden zijn belangrijk om hierin mee te nemen. De belangrijkste thema's zijn het regionale ov- en fietsnetwerk, weginrichting, omgaan met landbouw en vrachtverkeer en ruimtelijke ontwikkeling.

3. BELEIDSKADER

Naast verschillende ontwikkelingen en trends op grote schaal, liggen er ook diverse beleidsambities voor de toekomst die invloed hebben op het mobiliteitsplan. 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 wordt opgesteld. In dit hoofdstuk worden relevante zaken uit de beleidsanalyse kort uitgelicht, de uitgebreide beleidsanalyse is in bijlage B te vinden.

- Inzetten op een risico gestuurde aanpak om de verkeersveiligheid te verbeteren, ambitie is 0 verkeersslachtoffers;

- Meer ruimte geven aan duurzame alternatieven ten opzichte van de auto. Inzetten op fietsstimulering voor de korte en middellange afstanden, hoogwaardig regionaal fietsnetwerk;

- Het realiseren van veilige en toegankelijke fiets- en wandelverbindingen naar belangrijke voorzieningen zoals scholen en sportlocaties en in het recreatieve netwerk;

- In openbare ruimte is het belangrijk dat gezondheid wordt gestimuleerd, bijvoorbeeld schone lucht of bewegen met actieve vervoersmiddelen;

- Betrouwbaar regionaal ov-netwerk met goede aansluitingen tussen trein en bussen en fiets. Waarbij flexibele vervoersopties in de regio als first- and last-mile als aanvullende oplossingen kunnen dienen;

- De gemeente Aalten wil de mobiliteit voor mensen met een laag inkomen verbeteren, met bijzondere aandacht voor bereikbaarheid, betaalbaarheid van vervoer en sociale inclusie, ondanks beperkte middelen.

- Parkeren verspreiden in en rondom de centra van de kernen voor bereikbaarheid vanaf buiten;

- Herkenbare en veilige 30-km wegen realiseren;

- Het aanleggen van een betrouwbaar, veilig, betaalbaar en dekkend netwerk van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen;

- Bereikbaarheid van voorzieningen op pijl houden en bij nieuwe ontwikkelingen verbeteren (inclusief fietsvoorzieningen);

- Bereikbaarheid, toegankelijkheid en verkeersveiligheid op en rondom bedrijventerrein op orde houden.

- Rekening houden met biodiversiteit en klimaat in inrichting. Waarbij verkeersveiligheid voorop staat.

- Een koppeling maken tussen mobiliteit en deelname aan de samenleving (vervoersarmoede) en meer aandacht voor toegankelijkheid van de openbare ruimte.

4. HET VERTREKPUNT IN 2025

In dit hoofdstuk schetsen we het ‘vertrekpunt’ van het mobiliteitsplan. Hoe ziet het huidige verkeersnetwerk eruit en welke aandachtspunten komen naar voren vanuit de samenleving. Alle informatie vormt de basis en het ‘vertrekpunt’ voor de toekomstvisie van mobiliteit in de gemeente. In dit hoofdstuk vatten we de belangrijkste punten kort samen. Een aantal figuren en tabellen zijn te vinden in bijlage C.

4.1 Hoe ziet het huidige verkeersnetwerk eruit?

Bereikbaarheid
De verwachting is dat de verkeersaantallen op de provinciale wegen rondom Aalten in de toekomst gestaag zullen toenemen. Concrete cijfers ontbreken echter nog. Het gaat hierbij om de N313 en de N318, de aansluiting op provinciale wegen kan momenteel verbeterd worden. De noodzakelijke maatregelen in de N18 corridor kunnen en hoeven niet gelijktijdig gerealiseerd te worden. Het meest urgent is het oplossen van de verkeersveiligheidsknelpunten bij Groenlo en Lichtenvoorde voor 2030. Tussen 2030 en 2040 zijn grote investeringen noodzakelijk om onder andere het bestaande tracé te verbreden, de kruispunten te herinrichten en om een landbouw- en fietstunnel te realiseren. Ook grootschalige toekomstige ontwikkelingen dienen meegenomen te worden.

Uit de eerdere parkeeronderzoeken in Dinxperlo en Bredevoort blijkt dat er voldoende parkeermogelijkheden zijn om de autobereikbaarheid van voorzieningen te garanderen. In Dinxperlo zijn de conclusies van het parkeeronderzoek vertaald in de centrumvisie en herinrichting. Echter in Bredevoort is het wel zo dat op sectieniveau is er met name op de zaterdag structureel een te hoge parkeerdruk is. Het betreft hierbij de kern van het centrumgebied. Uit parkeermetingen blijkt dat de maximale bezetting die is gemeten in het centrum doordeweeks neerkomt op 59% en in het weekend op 63%. Het parkeeronderzoek wat in Aalten is gedaan dateert uit 2019. In 2025 zal een nieuw parkeeronderzoek worden uitgevoerd, o.a.. in verband met de herijking van de centrumvisie.

Ov en deelmobiliteit
De grote kernen Aalten, Bredevoort en Dinxperlo worden bediend door het openbaar vervoer (zie onderstaande kaart). De kleine kernen zoals Lintelo en IJzerlo zijn niet verbonden met het OV-netwerk. Aanvullend op het ov is er vraagafhankelijk ov van ZOOV. Er worden geen deelscooters aangeboden. In Bredevoort is een deelauto en deelfietsen van OV-fiets en Deelfiets Nederland in samenwerking met GAON worden aangeboden bij station Aalten. In de toekomst wordt ingezet op verdere uitbreiding van het GAON systeem, zodat in de regio Achterhoek een integraal platform komt voor alle vervoersvormen, zoals trein, bus, deelmobiliteit of ritdelen.

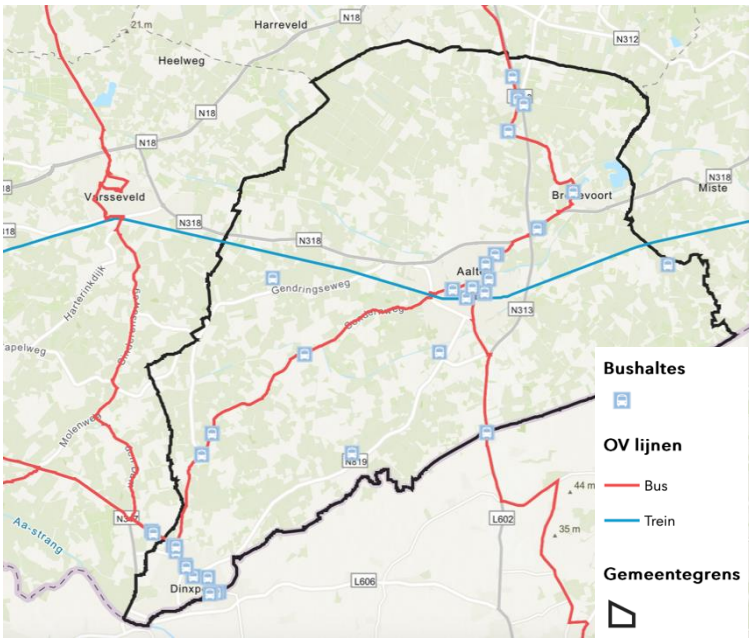
De gemeente Aalten werkt al samen met ZOOV en ZOOV Op Maat om inwoners die minder mobiel zijn of in kleinere kernen wonen te voorzien van passend en vraagafhankelijk vervoer. Met name ZOOV Op Maat biedt uitkomst voor mensen zonder eigen vervoer of toegang tot regulier openbaar vervoer, door flexibel vervoer van deur tot deur mogelijk te maken.

Daarnaast houdt de gemeente de regionale en provinciale ontwikkelingen rondom mobiliteit en vervoersarmoede nauwlettend in de gaten. Waar mogelijk sluiten we hierbij aan, terwijl we lokaal inzetten op het verstevigen van bestaande voorzieningen en het verbeteren van bereikbaarheid voor kwetsbare groepen.

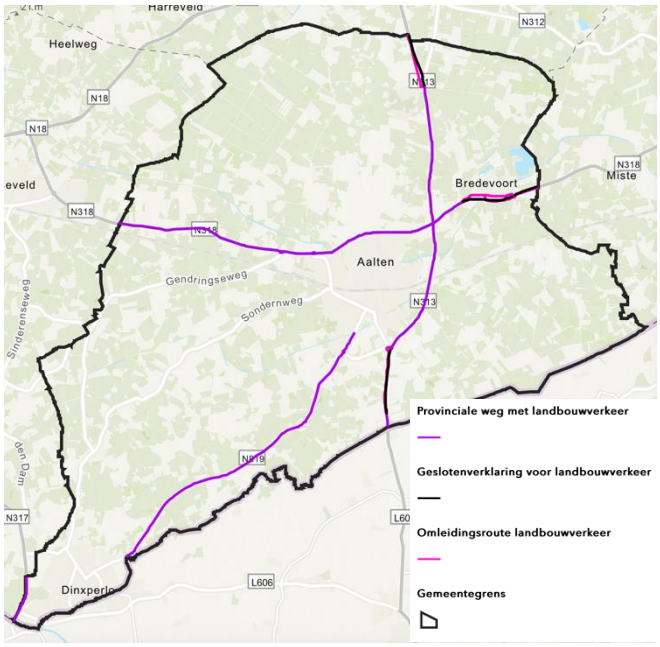
Wegennetwerk: landbouw en vrachtverkeer

De kernen van gemeente Aalten worden ontsloten door provinciale wegen. Voor een merendeel van deze provinciale wegen geldt dat landbouwverkeer op de rijbaan is toegestaan (zie onderstaande kaart). Uitzondering hierop zijn het noordelijke deel van de N313 tussen Aalten en Lichtenvoorde, de N318 vanaf Bredevoort en het zuidelijke deel van de N313 tussen Aalten en Bocholt. Omleidingsroutes voor landbouwverkeer in het noorden en oosten en de provinciale weg tussen Aalten en Dinxperlo zijn routes waar ook schoolgaande kinderen op zitten.

Ov-netwerk



Landbouwverkeer



Fietsnetwerk

Door de gemeente Aalten is geen fietsnetwerk vastgesteld. Wel bestaat er een toeristisch fietsnetwerk en zijn er twee mountainbike routenetwerken. Door de provincie Gelderland is daarnaast het hoofdfietsnet vastgesteld. In de analyse zijn enkele belangrijke schoolfietsroutes meegenomen.

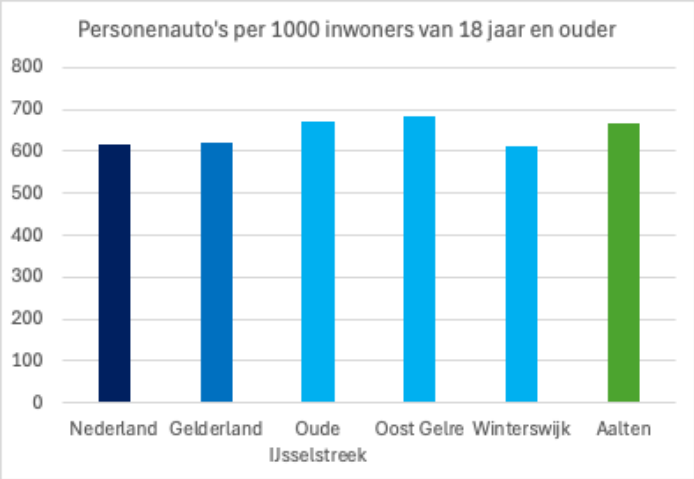
Bereikbaarheid van ziekenhuizen

Bij de doorstroming op het hoofdwegennet wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de bereikbaarheid van de ziekenhuizen in de regio, waaronder de ziekenhuizen in Winterswijk en Doetinchem. Hoewel er tijdens het participatietraject geen directe input is ontvangen van deze instellingen, wordt het belang van de bereikbaarheid van zorgvoorzieningen, inclusief ziekenhuizen, wel meegenomen in het mobiliteitsplan. Aangezien inwoners van de gemeente Aalten deels afhankelijk zijn van medische zorg buiten de gemeentegrenzen, is het essentieel om de regionale verbindingen te waarborgen en waar mogelijk te verbeteren. Dit geldt niet alleen voor het wegennet, maar ook voor het openbaar vervoer en de samenwerking met regionale partners. Het doel is de bereikbaarheid van de ziekenhuizen te behouden en te verbeteren, zodat zorg voor iedereen toegankelijk blijft, zowel voor patiënten als voor zorgverleners.

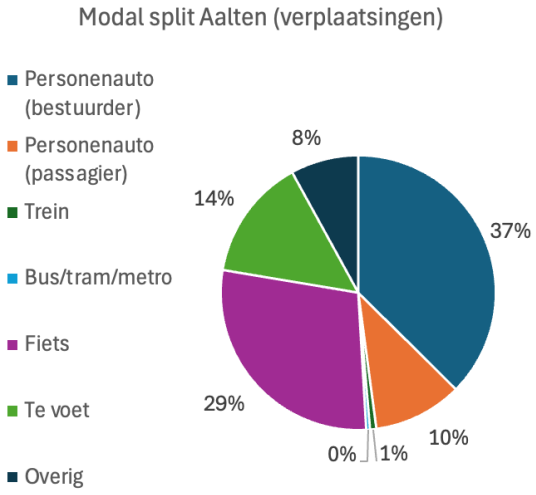
4.2 Hoe ziet het huidige gebruik en bezit van vervoersmiddelen eruit?

Vervoersbezit

In cijfers over autobezit zien we dat het aantal auto's hoger ligt dan gemiddeld in Gelderland. Per 1000 inwoners van 18 jaar en ouder zijn er ongeveer 666 auto's[3]. Dit aantal is de afgelopen jaren licht gestegen. Als we het autobezit vergelijken met omliggende gemeenten zien we dat in 2023 het autobezit hoger was in Oost Gelre en Oude IJsselstreek en lager in Winterswijk (zie figuur 2). De conclusie is dat het autobezit in Aalten relatief hoog ligt maar vergelijkbaar is met buurgemeenten. Verder neemt het aantal elektrische auto's ook toe. Momenteel is 2% van het wagenpark in Aalten elektrisch. Dit is lager dan het aandeel elektrische auto's in Nederland.



Figuur 1. Personenauto's per 1000 inwoners landelijk, provinciaal, buurgemeenten en Aalten (bron: CBS 2023)



Figuur 2. Bron CBS 2022-2023

Vervoersgebruik

Om inzicht te krijgen in het reisgedrag in Aalten kijken we naar de *modal split* (zie figuur 5). Dit kan onder andere op basis van het aantal verplaatsingen gemaakt per modaliteit. In Aalten is het aandeel van de verplaatsingen dat wordt gemaakt per auto als bestuurder en passagier vergelijkbaar met de provincie en landelijk. Dit is met 47% iets minder dan de helft. Dit geldt ook voor het aandeel verplaatsingen met de fiets, met een percentage van 29%. Het aandeel dat met het openbaar vervoer reist is net zoals in Gelderland lager dan het landelijk gemiddelde (zie bijlage C: figuur 3 en 4). Het aandeel verplaatsingen te voet ligt lager in Aalten.

[3] https://gelderland.incijfers.nl/mosaic/statistisch-zakboek/mobiliteit

4.3 Verkeersveiligheid

Voor een meer risico-gestuurd aanpak op het gebied van verkeersveiligheid is het van belang risico's in kaart te brengen. Op basis van de risicoanalyse krijgen we inzicht in welke wegkenmerken, situaties of gedragingen van verkeersdeelnemers een potentieel gevaar vormen voor de verkeersveiligheid in de gemeente Aalten. Daarnaast kijken we op welke punten het verkeerssysteem moet worden verbeterd om onveilige situaties te voorkomen. Een uitgebreide analyse is te vinden in bijlage C: tabel 1. De belangrijkste risico's voor de gemeente Aalten zijn als volgt:

- Het aantal kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, voetgangers en fietsers) en onervaren verkeersdeelnemers (kinderen);
- De infrastructurele inrichting is op sommige plekken niet optimaal voor verkeersveiligheid, met name op de GOW50 wegen;
- Snelheidsovertredingen vinden regelmatig plaats op N-wegen en 60km/u wegen;

4.4 Wat vinden bewoners en belanghebbenden van mobiliteit in de gemeente?

Rondom het proces van het mobiliteitsplan is een uitgebreid participatietraject geweest met bewoners van de gemeente. Zowel via een online platform als via de 'mobiliteitskraam' op de markt van Aalten en Dinxperlo zijn bewoners gevraagd input te leveren op diverse thema's die te maken hebben met mobiliteit en knelpunten op de kaart aan te wijzen. Hier zijn in totaal 283 reacties binnengekomen. De thema's die naar voren komen in de reacties zijn weergeven in onderstaande woordenwolk. De onderwerpen 'weginrichting', 'hard rijdende auto's', 'overlast geparkeerde auto's', 'verkeersveiligheid' en 'meer ruimte voor voetganger/fietser' kwamen bij de participatie het vaakst naar voren.

Binnen deze thema's worden verschillende punten aangedragen. We zien daarbij dat het soms gaat om subjectieve ervaringen die niet altijd aansluiten bij de objectieve situatie. Echter is het wel belangrijk om mee te nemen dat men hier knelpunten ervaart.



Figuur 3. Woordenwolk uit de participatieopbrengst

Er zijn door bewoners 173 locaties op de kaart aangewezen waar men knelpunten ervaart in het verkeer of bepaalde wensen heeft voor de verkeerssituatie. Op de kaart (zie bijlage C: Figuur 7) wordt duidelijk dat deze voornamelijk in de kernen van de gemeente zijn gezet.

Bewoners ervaren knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, vooral bij kruispunten, scholen en (met name buiten de bebouwde kom) door te hard rijden of gevaarlijk gedrag. Er is behoefte aan veilige, directe fiets- en wandelroutes en betere voetgangersvoorzieningen in de centra. Openbaar vervoer moet beter aansluiten op trein- en busverbindingen, ook in de avond en weekenden. Parkeren moet beter georganiseerd worden, waarbij wordt ingezet op parkeren op afstand voor bezoekers. Daarnaast moet rekening worden gehouden met toegankelijkheid van de openbare ruimte (zie bijlage C: tabel 2 voor een uitgebreide toelichting).

Stakeholders (belangenorganisaties en overige organisaties) vinden het belangrijk dat de gemeente goed bereikbaar blijft, zowel voor bewoners als bezoekers. Daarnaast is er een wens om meer ruimte voor lopen binnen de kernen te realiseren. Er moet prioriteit liggen bij het verbeteren van het fietsnetwerk tussen dorpen. Voor het verbeteren van verkeersveiligheid is vooral aandacht voor kinderen belangrijk. Bij parkeren vindt men het belangrijk dat het tot bepaalde hoogte gefaciliteerd blijft voor bepaalde doelgroepen. Met een herinrichting en een eventuele blauwe zone kan minder parkeren in en nabij het centrum worden georganiseerd. Flexibele diensten zoals ZOOV kunnen nog verbeteren, er is een verwachting dat de motivatie om deelmobiliteit te gebruiken laag is. Vanuit de toeristische sector komt steeds meer kritiek over het openbaar vervoer in de gemeente, zo ontbreken er bijvoorbeeld taxi diensten.

Bredevoorts belang
De bewonersorganisatie Bredevoorts Belang heeft een toekomstvisie opgesteld. In dit proces is er uitgebreid input opgehaald bij veel bewoners. Om die reden nemen we de inhoud van de toekomstvisie ook mee in dit mobiliteitsplan. Er zijn diverse wensen vanuit de bewonersorganisatie en de werkgroep verkeer bekend, waaronder:

- De verkeersveiligheid vergroten: Door het instellen van 30 km/u binnen de bebouwde kom; Onderzoek naar eenrichtingsverkeer in het oude centrum; Aanpassen Winterwijksestraat.
- Autoluw centrum, weren van campers, bezoekers parkeren aan de randen, eventueel door middel van extra plekken.
- Ov verbeteren: Busverbinding Winterswijk door bestaande buslijn uitbreiden; Ov in de weekenden.
- Uitbreiden en verbeteren onderhoud wandel- en fietspaden: Toplaag wandelpaden aanbrengen; Verbreden wandelpaden om toegankelijkheid te verbeteren; Uitbreiden netwerk, bijvoorbeeld langs de beek.
- Anticiperen op nieuwbouwplannen

4.5 Conclusies en uitdagingen voor de toekomst

De gemeente Aalten heeft als landelijke gemeente te maken met een bepaalde mate van **autoafhankelijkheid**. Dit is ook terug te zien in cijfers rondom autobezit en -gebruik. Tegelijkertijd zijn er ambities om duurzame mobiliteit te stimuleren. Een belangrijke en logische stap is om auto's een minder dominante plek te geven waardoor er meer ruimte ontstaat voor alternatieve vervoersmiddelen, aangenaam verblijven en natuur. Ook in het elektrificeren van het wagenpark kunnen stappen worden gezet waarvoor betrouwbare en beschikbare laadinfrastructuur een aandachtspunt is. De gemeente is hier al mee aan de gang en zet deze trend voort. Bij nieuwe plannen is laadinfrastructuur de standaard. Voor het verminderen en verduurzamen van autogebruik is het belangrijk dat er samenwerking wordt gezocht met grote werkgevers en ondernemers in de regio.

De gemeente heeft binnen haar eigen grenzen verschillende voorzieningen, die binnen korte reistijd bereikbaar zijn. Toch blijven inwoners ook afhankelijk van buurgemeenten en steden (over de landgrens), zoals Winterswijk, Bocholt of Doetinchem. De bereikbaarheid van ziekenhuizen in deze regio is hier een belangrijk onderdeel van, aangezien veel inwoners medische zorg buiten de gemeentegrenzen zoeken. De toegankelijkheid van zorgvoorzieningen, zowel met de auto als met het openbaar vervoer, moet dan ook goed worden meegenomen in toekomstige plannen.

Deze **regionale verbindingen en regionale samenwerking zijn essentieel** en belangrijk om in toekomst op pijl te houden en te onderzoeken hoe deze kunnen worden verbeterd. Onder andere de **bereikbaarheid op peil houden** is een belangrijke doelstelling. De verkeersaantallen op de provinciale wegen zullen naar verwachting gestaag verder toenemen, aansluiting op het lokale wegennet en grootschalige ontwikkelingen dienen goed meegenomen te worden in de planvorming. Ook het ov-netwerk speelt een belangrijke schakel voor bereikbaarheid. Samen optrekken en van elkaar leren gebeurt al veel in de regio en zal de komende jaren ook belangrijk blijven.

Tegelijkertijd heeft de gemeente zelf een aantal kleinere kernen die op een redelijke fietsafstand van elkaar liggen (5 tot 15 km). Zeker met de opkomst van de elektrische fiets zijn hiermee de meeste locaties binnen de gemeente goed bereikbaar. Naast de regionale verbindingen is het daarom erg belangrijk dat de interne fietsverbindingen van goede kwaliteit zijn en dat **de positie van de fietser op de weg verbetert** zowel binnen als buiten de kernen. Dit vraagt om het aanpassen van infrastructuur, het toevoegen van fietsparkeervoorzieningen en het verbeteren van bestaande verbindingen zoals de noord-zuid fietsverbinding Lichtenvoorde Aalten Bocholt. Het aanwijzen van een hoofdfietsnet inclusief kwaliteitseisen kan hier invulling aan geven.

De verkeersveiligheid in de gemeente heeft te maken met een aantal knelpunten en problematiek die in de toekomst moet worden aangepakt. Zo heeft Aalten te maken met diverse kwetsbare verkeersdeelnemers (kinderen, ouderen en fietsers). **Extra aandacht voor deze kwetsbare verkeersdeelnemers en verkeerseducatie** en voorzieningen, zoals scholen en verzorgingstehuizen, is daarom belangrijk. Het gaat hierbij niet alleen om het verbeteren van veiligheid, maar ook het stimuleren van gezonde, actieve vervoersmiddelen onder deze kwetsbare doelgroepen. Gevaarlijke situaties ontstaan zowel door gedrag, bijvoorbeeld snelheidsovertredingen, als door confrontaties tussen langzaam verkeer en auto's of tussen landbouwvoertuigen en vrachtverkeer. Heroverweging in regelgeving en inrichting zijn in de toekomst nodig om deze problematiek op te lossen.

Een belangrijke ontwikkeling daarbij is de snelheidsverlagig binnen de bebouwde kom met de nieuwe wegcategorie GOW30. Daarnaast is een belangrijke overweging in de toekomst het bepalen van **de ruimte voor parkeren bij huidige (en toekomstige) voorzieningen**. Op diverse locaties in de gemeente zorgt foutparkeren of parkeerdrukte voor onoverzichtelijke of onveilige situaties. Tegelijkertijd is het waarborgen van de bereikbaarheid van voorzieningen een belangrijke wens voor de toekomst. Het optimaliseren van het huidige vergunningensysteem, het beperken van parkeerruimte rondom scholen of het invoeren van parkeerregulering kan hier in de toekomst oplossingen voor bieden. Ook een bezoekersaanpak kan hierin een belangrijke rol spelen, waarbij bijvoorbeeld wordt ingezet op het maken van een duurzame reis of routering voor parkeerplekken.

5. TOEKOMSTVISIE: EEN VEILIG, GEZOND EN DUURZAAM MOBILITEITSSYSTEEM

Gemeente Aalten streeft naar een toekomst waarin mobiliteit veiliger, gezonder, duurzamer en aangenamer is voor alle generaties. Ons mobiliteitssysteem van 2040 behoudt én versterkt de bereikbaarheid van de dorpskernen en belangrijke voorzieningen. De negatieve effecten op de leefbaarheid zoals onveiligheid, geluid- en andere overlast worden zoveel mogelijk weggenomen. Dit bereiken we vooral door de dominante positie van de auto te verminderen en de positie van de voetganger en fietser te verbeteren. In 2040 leggen de bewoners van Aalten korte afstanden zoveel mogelijk te voet of per fiets af, en wordt voor de (middel)lange afstanden gebruik gemaakt van het regionale ov of de (elektrische) auto.

Als auto's een minder dominante plek innemen, ontstaat er meer ruimte voor alternatieve vervoersmiddelen, aangenaam verblijven en natuur. Wij volgen hierbij het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten en de Privéauto). Meer ruimte voor voetgangers en fietsers op de wegen en de ontwikkeling van een hoogwaardig fietsnetwerk dragen bij aan een veiliger en duurzamer mobiliteitssysteem. Daarnaast kan een betrouwbaar ov-netwerk met flexibele vervoersopties inspelen op de reizigersbehoefte. Voor de kleine kernen en landelijke gebieden blijft de bereikbaarheid met (elektrische) auto belangrijk.

5.1 Hoe passen we het STOMP-principe toe in de gemeente Aalten?



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 voor doelgroepen met een fysieke-, mentale- en (audio)visuele beperking. De kernen en winkelgebieden van de dorpen worden zoveel mogelijk ingericht voor de voetganger. Richting voorzieningen en op het bedrijventerrein is er aandacht voor prettige looproutes.



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.



Mobiliteitsdiensten: 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.

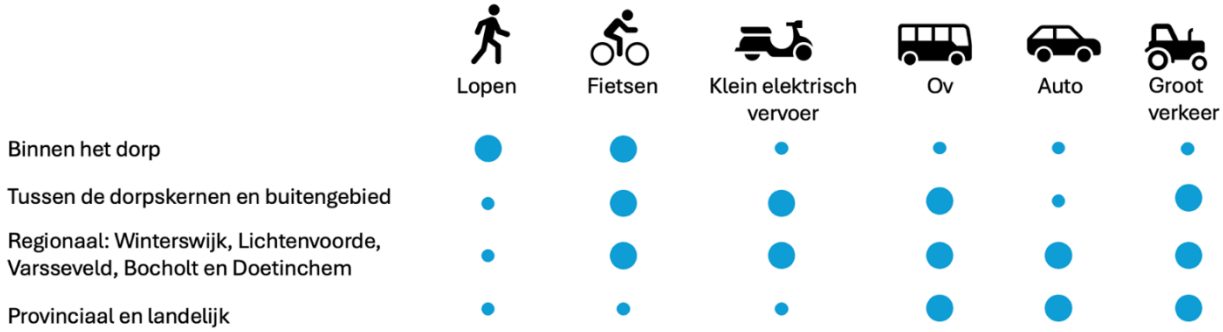


Privéauto: Voor reizen op grotere afstand blijft de privéauto een belangrijk vervoersmiddel. We zorgen dat de hoofdwegen binnen de gemeente goed aangesloten zijn op het lokale wegennetwerk. Voor parkeren zetten we in op zoveel mogelijk parkeren aan de randen van de dorpscentra.

In de praktijk betekent het STOMP-principe dat bepaalde vervoersmiddelen op bepaalde plekken voorrang krijgen ten opzichte van andere vervoersmiddelen. De ruimte zal grotendeels toegankelijk blijven voor alle soorten vervoersmiddelen, maar er wordt wel onderscheid gemaakt in de prioriteit. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de fysieke ruimte die het vervoersmiddel inneemt, de infrastructurele inrichting, voorrang en waar we als gemeente op zullen inzetten als het gaat om stimulering.

Het STOMP-principe geldt met name in de kernen en op afstanden tot 15 kilometer. We houden rekening met de landelijke context van de gemeente, waarin veel inwoners in het buitengebied wonen. Voor deze gebieden blijft de auto een noodzakelijke schakel in de mobiliteit. We bieden daarom maatwerk, met realistisch blik kijken we naar de toepasbaarheid van STOMP in verschillende woon- en leefomgevingen. Duurzame initiatieven worden gestimuleerd, zonder de bereikbaarheid van het buitengebied uit het oog te verliezen.

Hoe ziet de reis in de toekomst eruit?
Als we als gemeente gaan voor een veilig, duurzaam en gezond mobiliteitssysteem hoe vertaalt zich dat in de dagelijkse reizen die bewoners en bezoekers van onze gemeente maken.



We volgen het STOMP-principe en aan de hand van een aantal verschillende soorten reizen omschrijven we hoe de reis van de toekomst eruit komt te zien.



Naar werk

Circa 15.000 inwoners van de gemeente Aalten vertegenwoordigen de beroepsbevolking. Dit betekent flink wat woon-werk verkeer. Een gedeelte van deze mensen werkt in de buurt, zoals op het bedrijventerrein 't Broek. Tegelijkertijd zijn er ook veel forenzen die bijvoorbeeld naar Winterswijk of Doetinchem reizen voor werk. Voor beide werkplekken geldt dat een duurzame reis de voorkeur heeft. Deze zien er alleen wel anders uit.

Voor forenzen die binnen de gemeente of op korte afstand over de gemeentegrens werken is de (elektrische) fiets of speedpedelec het belangrijkste vervoersmiddel. Het regionale fietsnetwerk zorgt voor snelle en veilige verbindingen met woon- en werklocaties. Het openbaar vervoer biedt in combinatie met deelmobiliteit een alternatief als het slecht weer is. Daarnaast zullen mensen die ver van ov-haltes wonen ook de (elektrische) auto gebruiken.

Voor forenzen die buiten de gemeente of op grote afstand werken is de treinverbinding vanuit Aalten en de auto het belangrijkste vervoersmiddel. Er is een soepele en veilige overstap mogelijk op de trein door voldoende en passende parkeermogelijkheden voor de auto en de fiets. In voor- en natransport richting het treinstation wordt de (elektrische) fiets intensief gebruikt. De (elektrische) auto wordt met name gebruikt door bewoners die verder van het station in Aalten wonen en op werklocaties zitten met een beperkte ov-verbinding.

Bij de (door)ontwikkeling van bedrijventerrein en andere belangrijke werklocaties staat duurzaamheid hoog op de agenda, dus ook voor duurzame vervoersmiddelen is meer ruimte. Veilige wandelroutes op bedrijventerreinen voor een gezonde lunch wandeling zijn hier een onderdeel van. Ondernemers en grote werkgevers dragen bij aan duurzaam woon-werk verkeer, onder andere met fietsstimulering, elektrificatie van het wagenpark, laadmogelijkheden voor elektrische auto's en fietsen en inzetten op carpoolen en/of deelmobiliteit.



Naar onderwijs

Een andere belangrijke reis die veel inwoners maken is naar onderwijs. Dit kan gaan om de basisschool, middelbare school of een studie. De duurzame reis staat hierbij centraal. Met onderwijs zien we dat de reis steeds een stapje langer wordt. Kinderen gaan meestal naar de bassischool in de buurt, maar de middelbare school zit nog maar op enkele locaties, en voor hoger onderwijs moet je buiten de gemeente zijn. Naarmate je ouder wordt krijg je bovendien steeds meer reismogelijkheden. We willen in de toekomst zorgen dat men zoveel mogelijk duurzaam (blijft) reizen tijdens de schoolcarrière.

Rondom schoolomgevingen is het zo veilig mogelijk ingericht voor voetgangers en fietsers. Er is beperkt ruimte voor de auto, door middel van een afzetplek in de buurt. De fiets- en wandelroutes richting de school zijn aangenaam en veilig door goede aansluiting op de woonwijken, voldoende oversteekvoorzieningen en een lage snelheid voor gemotoriseerd vervoer. Scholen en ouders hechten belang aan de waarde van actieve mobiliteit, naast een duurzame en veilige optie is het ook belangrijke om kinderen te stimuleren meer te bewegen. Op scholen is veel aandacht voor het thema verkeersveiligheid en er zijn verschillende verkeerseducatieprogramma's die kinderen volgen.

Middelbare scholieren uit Dinxperlo, Bredevoort, de Heurne, Lintelo, Ijzerlo en Aalten gaan dagelijks op de fiets naar school. Ofwel binnen de gemeente in Aalten of daarbuiten in Lichtenvoorde, Winterswijk, Silvolde of Doetinchem. Voor sommige scholieren een flink aantal fietskilometers. Met de elektrische fiets blijft deze reis goed mogelijk. In het regionale fietsnetwerk is er extra aandacht voor veilige schoolroutes, waardoor de scholieren prettig kunnen fietsen. Door educatieprogramma's is er in de regio en op de scholen zelf aandacht voor veilige verkeersdeelname en gebruik van de e-bike.

Voor hoger onderwijs zijn studenten uit de gemeente aangewezen op buurgemeenten of steden, zoals Winterswijk, Doetinchem, Arnhem, Nijmegen of Enschede. Het ov is het belangrijkste vervoersmiddel. Er is een soepele en veilige overstap mogelijk op de trein door voldoende en passende parkeermogelijkheden voor de fiets en een goede aansluiting met de bus. Vraagafhankelijk vervoer biedt een oplossing voor studenten die buiten de grotere kernen van Aalten wonen.



Voor boodschappen, sporten of familiebezoek

Naast werk en onderwijs zijn er ook allerlei andere dagelijkse of wekelijkse bewegingen in de gemeente, zoals de weekboodschappen, voetbaltraining of op bezoek bij opa en oma. In de toekomst maken inwoners van de gemeente bewuste vervoerskeuze voor deze ritjes. Waarbij de fiets wordt gezien als logische keuze: gezond en duurzaam. De auto wanneer het nodig en ook af en toe het ov.

Er is in de dorpskernen, bij supermarkten en aan de randen voldoende (fiets)parkeergelegenheid, ook zijn er openbare laadplekken voor elektrische auto's en e-bikes. Een stukje lopen naar de winkel is niet erg, maar voor de grote boodschappen is er ruimte om met de auto te komen. Daarnaast biedt de bakfiets voor sommige gezinnen een goed alternatief. In de dorpscentra en het winkelgebied is er veel ruimte voor voetgangers en is toegankelijk ingericht voor bijvoorbeeld scootmobiel en driewielfiets. Het is prettig verblijven in de centra. Bij voorzieningen zijn voldoende fietsparkeervoorzieningen voor verschillende soorten fietsen.
Sociale activiteiten, zoals een bezoek aan opa en oma of buurtfeesten, gebeuren zoveel mogelijk met de fiets. Rondom verzorgingstehuizen is veel aandacht voor veilige voetgangerssituaties en toegankelijkheid met rollator of scootmobiel. Een ritje op de duofiets zorgt voor beweging onder ouderen. Gezinnen en individuen vervangen hun tweede auto steeds vaker door een deelauto voor boodschappen of een dagje weg, wat een efficiënte en milieuvriendelijke optie is. Zeker naar de sport staat de fiets op één, want dit is alvast een goede warming-up. Voor een uitwedstrijd is meestal wel de auto nodig, met carpoolen en deelauto's als oplossingen.



Om te recreëren

De recreatieve infrastructuur wordt gebruikt door zowel toeristen als recreanten, waarbij recreanten niet alleen bezoekers van buiten de plaats zijn, maar ook inwoners van Aalten. In de toekomst wordt de gemeente en omgeving nog aantrekkelijker voor de duurzame recreant. Fietsen en wandelen worden gestimuleerd door een netwerk van veilige en thematische routes, die niet alleen een sportieve beleving bieden, maar ook de rijke natuur en historie van de omgeving in de schijnwerpers zetten.

Het historische centrum van Bredevoort blijft een aantrekkingskracht uitoefenen voor zowel bezoekers als inwoners, terwijl ook de naastgelegen Slingeplas op warme dagen populair blijft. Bezoekers, maar ook lokale recreanten, die de mogelijkheid hebben om met de fiets of het openbaar vervoer te komen, worden hierin gestimuleerd en gefaciliteerd. Dit gebeurt bijvoorbeeld door een goede aansluiting van de busverbinding in Bredevoort op de trein in Aalten en door voldoende fietsparkeerplekken bij de Slingeplas.

Het faciliteren van parkeergelegenheid blijft belangrijk, maar gebeurt op een gematigde manier, waarbij met routering zowel bezoekers als inwoners richting parkeerplekken aan de rand van de dorpscentra of recreatiegebieden worden geleid. Deze benadering zorgt ervoor dat zowel bewoners als bezoekers optimaal kunnen genieten van alles wat de gemeente Aalten te bieden heeft, met behoud van ruimte en respect voor natuur en cultuur.
.



Als logistiek of landbouw

Gemeente Aalten heeft een aantrekkelijk ondernemersklimaat, tegelijkertijd is duurzaamheid en veiligheid een belangrijke ambitie. Niet alleen onder de gemeente, maar ook bedrijven en de agrarische sector hebben deze doelstelling.

Bedrijven stappen in verband met klimaatdoelstellingen steeds meer over op elektrische voertuigen. Hierdoor is er minder uitstoot, waardoor de lucht in de gemeente schoner wordt. Voor bezorging van pakketjes in de dorpscentra worden steeds meer duurzame, elektrische opties beschikbaar. Ook zijn er pakketkluizen zodat er minder logistiek verkeer door de centra rijdt. Bedrijventerreinen zetten daarnaast in op de duurzame reis, door voldoende en veilige stalling voor e-bikes en speedpedelecs.

Ook in de agrarische sector speelt verduurzaming van voertuigen. Om de veiligheid van langzaam verkeer in combinatie met landbouw verkeer te garanderen zijn aanpassingen gedaan in de routering van landbouw verkeer in samenwerking met de sector. In de toekomst is vrachtverkeer nog steeds aanwezig, maar waar knelpunten ontstaan monitoren we de situatie en nemen mogelijk maatregelen aan de hand van CROW richtlijnen.

5.2 Welke beleidsuitgangspunten volgen we in de toekomst?

1. **Bereikbaarheid**
   - Voor de autobereikbaarheid maken we zoveel mogelijk gebruik van de bestaande infrastructuur van provinciale wegen als primaire ontsluitingswegen door de gemeente. Daarnaast speelt het beheren en onderhouden van de bestaande infrastructuur een belangrijke rol in het behouden van kwaliteit van het bestaande wegennetwerk.
   - Bij nieuwe grootschalige ontwikkelingen wordt op voorhand rekening gehouden met het STOMP-principe. Loopverbindingen richting voorzieningen zijn toegankelijk en er is aandacht voor veilige en snelle fietsverbindingen, naast autobereikbaarheid.
   - Er is rondom belangrijke voorzieningen (winkelcentra, scholen, verzorgingstehuizen, sportaccommodaties, ziekenhuizen) extra ruimte voor voetgangers en aandacht voor een toegankelijke inrichting.

2. **Duurzame mobiliteit**
   - We verbeteren de bereikbaarheid van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen door een proactief plaatsingsbeleid te hanteren.
   - We bevorderen het gebruik van duurzame vervoersmiddelen zoals fietsen, wandelen, en openbaar vervoer. Onder andere door in wegontwerp meer ruimte te bieden aan deze vervoersmiddelen.
   - Er wordt gestreefd om binnen de grote kernen Aalten, Dinxperlo en Bredevoort het aantal autoritten te reduceren met 5% binnen de komende 5 jaar (van 2025 naar 2030).
   - We faciliteren de overgang naar elektrisch vervoer door het uitbreiden van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Hierin werken we proactief. Zeker bij nieuwbouwlocaties.
   - Bij het herinrichten van straten of plekken wordt waar mogelijk klimaatadaptatieve maatregelen genomen, zoals bepaald soort groen toevoegen, aanpassing van verlichting en waterdoorlatende bestrating.
   - We gaan logistiek, pakketdiensten en bevoorrading slimmer organiseren. We sluiten als gemeente hiervoor aan bij de regionale aanpak en faciliteren waar gewenst pakketkluizen.
   - We zetten in op een werkgeversaanpak in samenwerking met de regio 8RHK en bedrijven waarbij onder andere het stimuleren van de fiets als vervoersmiddel voor woon-werk verkeer centraal staat. Daarnaast wordt het gebruik van het ov gestimuleerd.

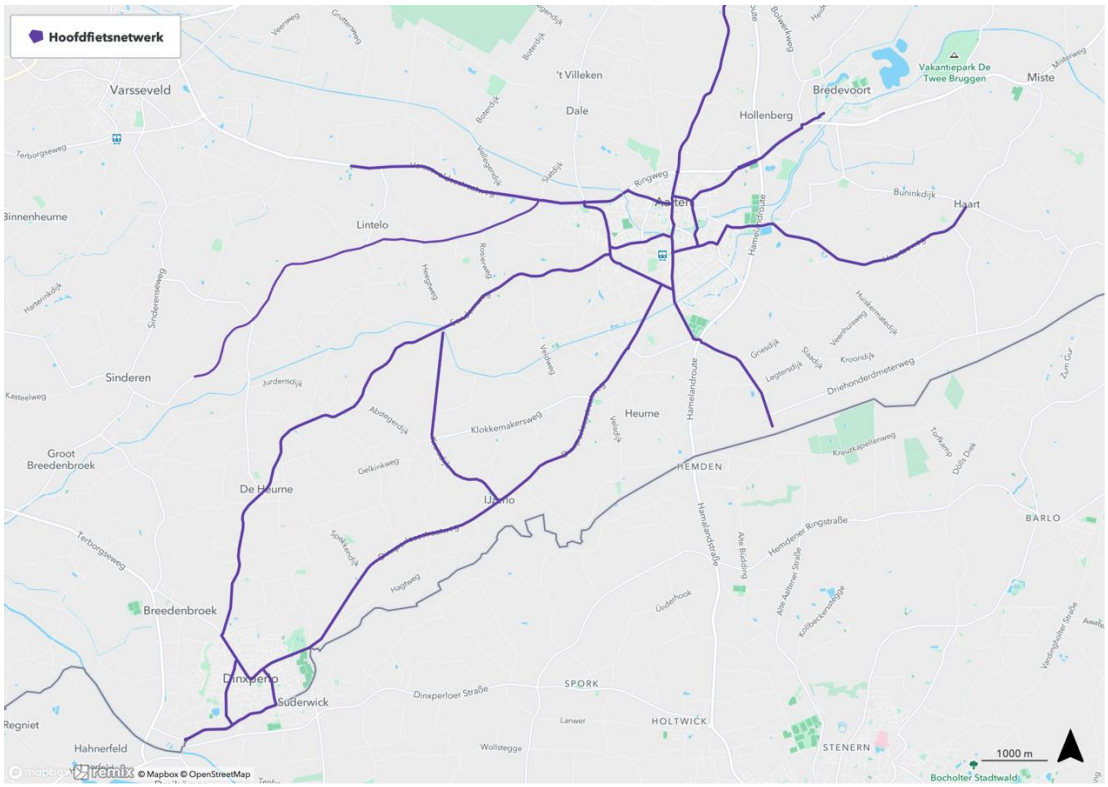
3. **Verkeersveiligheid**
   - We werken met de risico-gestuurde aanpak om de verkeersveiligheid in de centra, woonwijken en buitengebieden te verbeteren. We pakken de komende jaren met prioriteit een aantal kruispunten of risico locaties aan. Een risico score hoger dan 0.6 geeft aanleiding voor eventuele maatregelen. Dit zorgt voor een afwegingskader bij klachten en meldingen.
   - Op locaties waar de werkelijk gereden snelheid (V85) 10 km/u hoger ligt dan de maximumsnelheid, en dit leidt tot onveilige situaties, brengen we in kaart welke maatregelen er mogelijk zijn om de snelheid sterker af te dwingen.
   - We werken met het principe ’30 tenzij’ voor wegen binnen de bebouwde kom. We gaan verschillende wegen aanpassen van GOW 50 naar GOW 30 met een passende, verkeersveilige inrichting.
   - We hebben nadrukkelijk aandacht voor het verbeteren van de veiligheid van langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) in combinatie met groot verkeer

(landbouw- en vrachtvoertuigen). Er is pas sprake van een knelpunt wanneer het aandeel zwaar verkeer boven de 8% komt.

- Rondom schoolomgevingen en verzorgingstehuizen worden aanpassingen gedaan om verkeersveiligheid te stimuleren. Onder andere in samenwerking met scholen wordt gekeken naar de (her)inrichting van schoolzones. Het halen en brengen met de auto wordt zoveel mogelijk ontmoedigd.
- We sluiten aan bij landelijke en regionale bewustwordingscampagnes om inwoners en weggebruikers te informeren over verkeersveiligheid en verantwoord rijgedrag te bevorderen, bijvoorbeeld BOB, MONO, Doortrappen, Licht Aan campagne. Kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers, kinderen en ouderen) krijgen extra aandacht in de verkeersveiligheidsaanpak. Hierin wordt actief geparticipeerd.
- Locaties waar sociale veiligheid een probleem vormt, bijvoorbeeld bij tunnels of in het buitengebied, worden aangepakt. Onder andere het toevoegen van kantmarkering of aanpassing van de verlichting.

4. Langzaam verkeer: fietsen en lopen

- We wijzen een gemeentelijk hoofdfietsnetwerk (zie figuur 7) aan binnen en tussen de dorpen en belangrijke voorzieningen. Op dit netwerk gelden aanvullende kwaliteitseisen. De komende jaren zetten we in op het verbeteren van deze routes voor fietsers. Ook krijgen fietsers zoveel mogelijk voorrang waar mogelijk ten opzichte van gemotoriseerd verkeer.
- We ontwikkelen en verbeteren fiets- en wandelroutes om het gebruik van deze actieve vervoersmiddelen te stimuleren. Hierbij zorgen we voor veilige, comfortabele en aantrekkelijke routes die voldoen aan de richtlijnen.
- Bij het herontwerp van straten en pleinen in de dorpskernen bieden we meer ruimte en geven we meer voorrang aan voetgangers en fietsers, waardoor deze groepen prioriteit krijgen in het straatbeeld en doorstroming.
- We inventariseren ontbrekende schakels in het wandelnetwerk richting voorzieningen en waar mogelijk worden extra wandelvoorzieningen aangelegd.
- We verbeteren de toegankelijkheid en kwaliteit van looproutes voor doelgroepen met een fysieke-, mentale- en (audio)visuele beperking richting voorzieningen en ov-haltes. Onder andere door de oversteekvoorziening(en) veilig en toegankelijk in te richten.
- We voegen fietsparkeerplekken toe op locaties met belangrijke voorzieningen, zoals ov-haltes, scholen, winkels, sportfaciliteiten en toeristische locaties. We houden rekening met verschillende soorten fietsen, bijvoorbeeld bakfietsen of driewielfietsen.
- Kleine infrastructurele aanpassingen zoals het weghalen van obstakels, vergevingsgezinde randen of onderhoudsmaatregelen op het fietspad worden met prioriteit uitgevoerd.
- Fiets- en wandelverbindingen richting voorzieningen waar veel kwetsbare doelgroepen naartoe reizen, worden nader in kaart gebracht. Waar benodigd worden maatregelen genomen. Hierbij kan gedacht worden aan het verbeteren van fiets- en wandelroutes rondom sportaccommodaties, wandelverbindingen vanaf seniorencomplexen richting de centra.
- Door het vaststellen van kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk wordt er gewerkt aan toegankelijkheid voor verschillende soorten fietsen of voertuigen op het fietspad, zoals de bakfiets, driewielfiets, duofiets of scootmobiel.



Figuur 7: Gemeentelijk hoofdfietsnetwerk

5. **Regionale ov-netwerk**
    - We zetten in op een verbetering van betrouwbaarheid, frequentie en kwaliteit van bestaande ov-verbindingen. Dit doen we door actief te overleggen met de ov-vervoerder.
    - De gemeente Aalten wil de mobiliteit voor mensen met een laag inkomen verbeteren, met bijzondere aandacht voor bereikbaarheid, betaalbaarheid van vervoer en sociale inclusie, ondanks beperkte middelen.
    - In samenwerking met buurgemeenten en de regio stimuleren we deelvervoersoplossingen zoals deelauto's, deel(bak)fietsen en deelscooters. In eerste instantie op locaties bij ov-knooppunten.
    - We verbeteren de overstap van de fiets op het ov door het toevoegen of verbeteren van fietsparkeerplekken bij het treinstation Aalten en een aantal bushaltes.
    - We zorgen ervoor dat ov-haltes toegankelijk zijn voor alle bevolkingsgroepen, inclusief ouderen en mensen met een beperking.
    - We zetten in op uitbreiding van een vraaggestuurd vervoerssysteem voor diverse doelgroepen woonachtig in de kleine dorpskernen en buitengebied. Het gaat bijvoorbeeld om het inzetten van een belbus. Daarnaast is het combineren van WMO-vervoer met regulier ov een belangrijke oplossing voor bepaalde doelgroepen. De gemeente Aalten werkt al samen met ZOOV en ZOOV Op Maat om inwoners die minder mobiel zijn of in kleinere kernen wonen te voorzien van passend en vraagafhankelijk vervoer. Met name ZOOV Op Maat biedt uitkomst voor mensen zonder eigen vervoer of toegang tot regulier openbaar vervoer, door flexibel vervoer van deur tot deur mogelijk te maken.
    - Daarnaast houdt de gemeente de regionale en provinciale ontwikkelingen rondom mobiliteit en vervoersarmoede nauwlettend in de gaten. Waar

mogelijk sluiten we hierbij aan, terwijl we lokaal inzetten op het verstevigen van bestaande voorzieningen en het verbeteren van bereikbaarheid voor kwetsbare groepen.
- Mobiliteit kan en rol spelen binnen de bredere armoedevraagstukken en kan de bestaanszekerheid van inwoners aantasten. Wanneer mobiliteit een belemmerende (financiële) factor vormt, zetten wij in op integrale samenwerking tussen de verantwoordelijken van het armoedebeleid. Om te onderzoeken wat rondom (lokaal en regionaal) vervoer, in relatie tot 'vervoersarmoede', de (inhoudelijke en financiële) mogelijkheden zijn.
- De gemeente participeert in GOAN, waarmee een geïntegreerd, duurzaam en flexibel mobiliteitssysteem ontstaat dat de toegankelijkheid, efficiëntie en gebruiksvriendelijkheid van openbaar vervoer voor alle inwoners ook voor doelgroepen met een fysieke-, mentale- en (audio)visuele beperking verbetert.

6. Parkeren

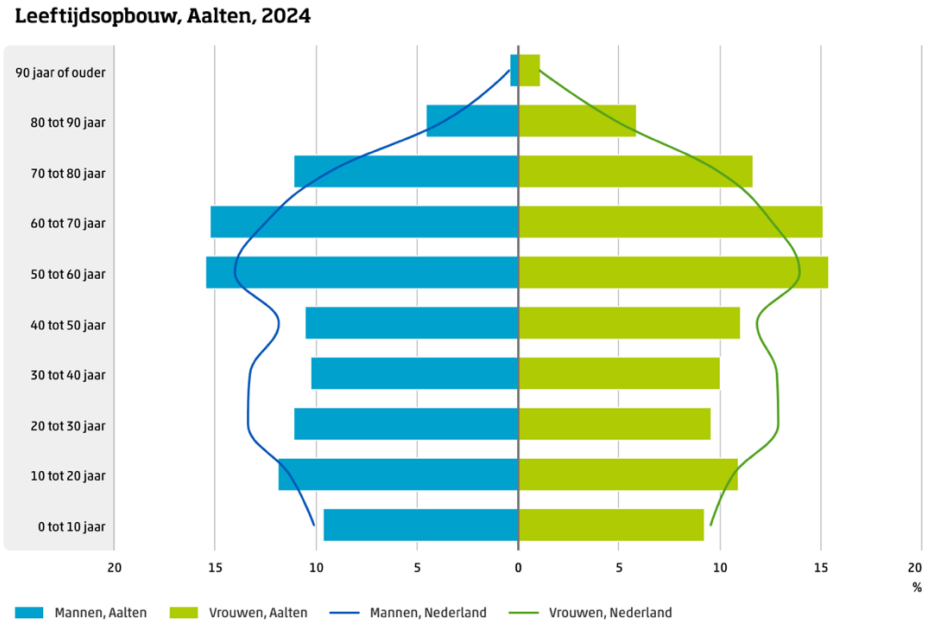
- Parkeren bij voorzieningen blijft belangrijk, zodat de bereikbaarheid op peil blijft. Daar waar er goede en duurzame alternatieven beschikbaar zijn, worden parkeermogelijkheden, mits nodig, beperkt.
- In de dorpskernen komen geen nieuwe parkeerplaatsen bij en wordt gekeken waar mogelijk om een aantal parkeerplaatsen op te heffen ten behoeve van meer groen, verblijfruimte of fietsparkeerplaatsen.
- Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen wordt waar mogelijk een lagere parkeernorm (minimaal CROW-normen) gehanteerd. De toevoeging op het huidige parkeerbeleid is dat dubbelgebruik van parkeerplaatsen hiermee mogelijk wordt.
- Op het moment is er nog geen gemeentelijk parkeerfonds opgericht. Voor ruimtelijke ontwikkeling, met name in de centra, kan het parkeerfonds een uitkomst bieden. Er wordt onderzocht of een parkeerfonds uitkomst kan bieden.
- We sturen aan op parkeren aan de randen door bezoekers met de juiste bewegwijzering. Daarnaast sturen we op het aantrekken van de duurzame recreant zodat parkeerdrukte vanuit bezoekers afneemt. Parkeerreguleringsmaatregelen dienen nader onderzocht te worden.
- Het centrum van Bredevoort wordt autoluw, parkeren gebeurt aan de randen. Hoe dit autoluw vorm moet krijgen wordt nader onderzocht. Er wordt onderzocht welke gevolgen het autoluw maken van het centra heeft voor de parkeerdruk in omliggende straten.

6. UITVOERINGSPROGRAMMA

Het bijbehorende uitvoeringsprogramma wordt separaat van het mobiliteitsplan aangeleverd.

7. BIJLAGEN

BIJLAGE A: Trends en ontwikkelingen



Figuur 1: Leeftijdsopbouw gemeente Aalten (bron: CBS)

BIJLAGE B: Beleidsanalyse

Nationaal

Met de ondertekening van het **Klimaatakkoord** (2016) zet de Nederlandse overheid in op het verminderen van de CO2-uitstoot in 2030 met 49%. Verduurzaming van mobiliteit is daarom steeds belangrijker en met de gevolgen voor het klimaat zelfs noodzakelijk. Dit betekent bijvoorbeeld het verduurzamen van het wagenpark van bedrijven, het faciliteren van autodelen, het uitbreiden van laadinfrastructuur en publieksvoorlichting over het verduurzamen van personenmobiliteit. Ook bewustwording en vaker gebruik maken van duurzame alternatieven als de fiets horen hierbij.

De Rijksoverheid heeft daarnaast een nieuwe weg ingeslagen met het **Strategisch Plan Verkeersveiligheid – SPV** (2018). Met het SPV wordt landelijk een nieuwe impuls gegeven aan verkeersveiligheidsbeleid. Het SPV kent een nulambitie: ‘elke verkeersslachtoffer is er één te veel’. Er wordt onder andere ingezet op een risicogestuurde, proactieve en integrale aanpak. Het SPV is geen pakket aan maatregelen maar een visie op een nieuwe aanpak. Structurele aandacht voor verkeersveiligheid in uitvoeringsprogramma’s is nodig en het verminderen van de grootste risico’s vergroot de verkeersveiligheid.

In de **Mobiliteitsvisie 2050** (2023) worden de belangrijkste hoofdlijnen benoemt waarmee de Rijksoverheid het integrale mobiliteitsbeleid van de toekomst gaat vormgeven. Deze hoofdlijnen zijn:

- Integrale doelen voor bereikbaarheid;
- Het inzetten van de juiste mobiliteit op de juiste tijd en plaats;

- Een mobiliteitssysteem dat voldoet aan de normen voor duurzaamheid, gezonde leefomgeving en veiligheid;
- Een gebiedsgerichte uitwerking van deze hoofdlijnen.

Provinciaal en regionaal

Provinciaal

Met de **Visie voor een bereikbaar Gelderland** (2020) zet de provincie Gelderland zich in voor veilige, snelle, betaalbare en klimaat neutrale verplaatsingen. Met een focus op stedelijke netwerken wordt de reiziger centraal gesteld en verleid om de slimste en schoonste keuzes te maken om door het netwerk te reizen. Er wordt gewerkt aan een balans tussen investeren in infrastructuur en inzet op slim gebruik. Hubs met verschillende vervoersmiddelen vormen hierbij een schakel in het netwerk.

In het beleidskader voor **Programma Bereikbaar Gelderland** wordt aangegeven hoe de provincie de komende jaren de bereikbaarheid op peil wil houden, onder andere door te kijken naar bereikbaarheid in combinatie met de woonopgave van de provincie. Daarnaast wordt er gefocust op de fiets voor de korte afstanden en het bevorderen van het gebruik van het openbaarvervoer op langere afstanden.

Ook in de **uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit Gelderland** wordt volop ingezet op de fietser, onder andere door het versterken van het hoofdfietsnet Gelderland, de bereikbaarheid van kleine kernen verbeteren voor lopen, fietsen en ov en het tegengaan van vervoersarmoede (fietsarmoede). Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid geeft de provincie een financiële impuls en speelt een rol in het monitoren en evalueren van de effecten.

Regionaal

De regio Achterhoek heeft in het **Uitvoeringsplan Mobiliteit** (2019) vastgesteld welke acties in de regio worden genomen om tot duurzame, betrouwbare en slimme vervoersvoorzieningen te komen in 2030. Het gaat hierbij onder andere om fietsstimulering, een regionale werkgeversaanpak (waarbij werkgevers en werknemers worden gestimuleerd om duurzaam of anders te reizen), het verbeteren van de doorstroming op het hoofdwegennet, het verbeteren van (landgrensoverschrijdende) ov-verbindingen en het verder uitwerken en stimuleren van MAAS-concepten in de regio. MAAS staat voor Mobility as a Service en houdt in dat er een systeem of applicatie is waarop diverse soorten vervoer aangeboden worden. Er zijn veel verschillende applicaties in gebruik in Nederland, een meer eenduidige aanpak is een wens vanuit de regio.

Wat betreft de regionale verkeersaanpak zijn er ook plannen voor de belangrijkste wegen in de Achterhoek (A12 en A/N18). Voor de N313 en N318 zijn er aanpassingen bij diverse fietsoversteken gepland. Verder wordt er ingezet op een hoogwaardig fietsnetwerk met snelle en veilige routes. Onder andere een tracé tussen Lichtenvoorde – Aalten – Bocholt. Tot slot wil de regio ook werk maken om een sluitend en dekkend netwerk voor Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties (LZV's) te maken. Dit netwerk zal uiteindelijk ook grensoverschrijdend moeten worden. Dit netwerk wordt vergroot omwille van besparingen rondom kosten en uitstoot.

In de **Visie Openbaar Vervoer Netwerk voor de Regio Achterhoek** staan kaders voor de nieuwe ov-concessie Achterhoek-Rivierenland vanaf 2026. Een belangrijk streven is duidelijkheid en betrouwbaarheid voor reizigers in het ov. Vergrijzing en het onder druk staan van buslijnen heeft een stijgende vraag van ZOOV en WMO-vervoer tot gevolg. Een herziening van het totale aanbod van ov is nodig voor de huidige mobiliteitswensen. Het integreren van ZOOV met ov en het gebruik van één reisproduct is onderdeel daarvan. Verder is het voor het regionale netwerk belangrijk dat de treinverbinding tussen Arnhem en Winterswijk goed op elkaar aansluit en op de busverbindingen Doetinchem – Terborg – Dinxperlo en Aalten –

Bocholt. Daarnaast wordt er een ambitie uitgesproken voor het opzetten van een flexibel vervoerssysteem in Bredevoort en tussen Aalten en Dinxperlo.

In januari 2025 heeft de Regio Achterhoek een plan van aanpak gepubliceerd voor **Publieke Mobiliteit**. Hiermee wordt de ambitie uitgesproken om een toegankelijk, betaalbaar en flexibel vervoerssysteem voor alle reizigers. Er wordt gestreefd naar een integraal aanbod dat voor iedereen werkt. Het "Bus Agile" concept, met flexibele haltes, biedt een oplossing om kosten te besparen en de kwaliteit van het vervoer te verbeteren. MaaS wordt verder uitgewerkt onder de naam GAON. GAON is een mobiliteitsplatform in de Achterhoek dat verschillende vormen van vervoer, zoals treinen, bussen, deelauto's, deelfietsen en ritdelen, combineert in één app. Het MaaS-platform wordt geïntegreerd met bestaande systemen, zodat reizigers eenvoudig alle vervoersopties kunnen plannen, boeken en betalen via één app.

Gemeente

In 2010 is het **Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)** voor de gemeente Aalten geactualiseerd en vastgesteld. Hierin staan beleidsambities tot 2020. Het voorliggende mobiliteitsplan dient als de opvolger van het GVVP. Echter zijn een gedeelte van de doelstellingen uit het GVVP nog steeds relevant. In het beleidsdocument ligt de focus op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid:

- De bereikbaarheid moet voornamelijk verbeterd worden voor de fiets en het ov. Voor autoverkeer is het belangrijk dat er betere spreiding is van parkeervoorzieningen in en rondom het centrum van de kern Aalten.
- Verkeersveiligheid is een belangrijk thema in het GVVP. De nadruk ligt op de inrichting van een Duurzaam Veilige infrastructuur. Daarnaast is er aandacht voor schoolzones.
- De leefbaarheid mag door nieuwe ontwikkelingen en door eventuele aanpassingen van de verkeersstructuur niet verslechteren.

In de **beleidsnota Fiets** (2013) zijn diverse beleidsregels opgenomen voor de fiets in de gemeente Aalten. Er is al een hoog fietsgebruik in de gemeente[4]. In de beleidsnota Fiets is het doel uitgesproken om dit verder uit te breiden. Om deze ambitie te halen zijn er diverse beleidsregels opgenomen. In de huidige situatie zijn verschillende beleidsregels nog steeds relevant, onder andere:

- Het verbeteren van de samenhang, veiligheid, comfort, aantrekkelijkheid en directheid van het fietsnetwerk;
- Hinder voor fietsers bij reconstructies, herinrichtingen en omleidingen zoveel waar mogelijk te beperken.
- Bij nieuwe ontwikkelingen moet meer aandacht komen voor fietsparkeren;
- Gedragsverandering stimuleren onder bewoners, door uitlichten voordelen fietsen en voorbeeldfuncties;
- Het tegengaan van confrontatie tussen landbouwverkeer en fietsverkeer;
- Inzetten op een verbetering van de fiets ten opzichte van de auto.

In de **Beleidsregel Parkeernormen** van de gemeente zijn de parkeernormen opgenomen. Door de algemene ontwikkeling van een stijging in de parkeerdruk speelt parkeren een steeds prominentere rol bij het bereikbaar houden van het centrum. Tegelijkertijd is het minimaliseren van overlast, door bijvoorbeeld foutparkeren ook een belangrijk uitgangspunt. In de beleidsregels is opgenomen dat een parkeerfonds wordt ingericht. Op het moment is er nog geen gemeentelijk parkeerfonds opgericht. Voor ruimtelijke ontwikkeling, met name in de centra, kan het parkeerfonds een uitkomst bieden. Dit verdient nadere uitwerking.

[4] Fietsgrebruik ligt in Aalten gemiddeld 2% hoger dan in Nederland (CBS, 2023)

Om invulling te geven aan de opgave uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) heeft de gemeente Aalten een **Laadvisie** opgesteld in 2021. De ambitie van de gemeente die is om te zorgen voor een betrouwbaar, veilig, betaalbaar en dekkend netwerk van laadinfrastructuur voor zowel de gebruikersgroepen personenvervoer en doelgroepenvervoer (ZOOV e.d.).
Er wordt ingezet op proactieve plaatsing van palen en samenwerking met bewoners, netbeheerders en de (markt) partijen die laadinfrastructuur plaatsen.

Verlichting zorgt voor verkeers- en sociale veiligheid. In het **beleidsplan 'Licht in de gemeente Aalten'** worden kaders gesteld voor verlichting in de openbare ruimte, zoals langs fietsinfrastructuur en wegen. De gemeente heeft als doel minder gebieden te verlichten. Ook wil de gemeente het licht beter verdelen, waardoor minder lantaarnpalen benodigd zijn om hetzelfde stuk te verlichten. Vooral in het buitengebied wordt zeer terughoudend gebruik gemaakt van verlichting, met uitzondering van schoolroutes. Dit om onnodig verlichten te voorkomen en te voldoen aan geldende wetgeving rondom natuurbescherming.

De gemeente Aalten heeft recentelijk twee onderzoeken uitgevoerd om de huidige verkeerssituatie in beeld te brengen:

- **Onderzoek 50-30**: De gemeente Aalten gaat de komende jaren een groot aantal gebiedsontsluitingswegen afwaarderen van 50 km/u naar 30 km/u, met de nieuwe wegcategorie GOW30. Een maatregel waarmee een herkenbaarder wegbeeld wordt gerealiseerd. Het doel is om het aantal ongevallen te verminderen en de algemene verkeersveiligheid te verbeteren.
- **Parkeeronderzoek Bredevoort**: In april en mei 2024 is een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd in en rondom het centrum van Bredevoort. Hieruit bleek dat de parkeerdruk over het totale onderzoeksgebied laag is maar in het centrumgebied sprake is van straten met een overbelaste parkeersituatie. In de schil centrum en rest bebouwde kom is nog veel restcapaciteit te vinden. De parkeergelegenheid bij de Slingeplas was niet deel van het studiegebied maar biedt ook parkeergelegenheid nabij het centrum op relatief korte afstand.

Parallel aan het proces van het mobiliteitsplan wordt de **omgevingsvisie** voor de gemeente Aalten opgesteld. Hierin landen beleidsdoelen voor de langere termijn, waarbinnen wordt aangegeven welke resultaten op korte termijn worden behaald. De beleidsdoelen uit dit mobiliteitsplan maken deel uit van de omgevingsvisie. Verkeer heeft invloed op verschillende ontwikkelingen in de gemeente. Andersom heeft de ontwikkeling van de omgeving, woningen, duurzaamheid en economie en toerisme ook invloed op de verkeersstromen binnen en buiten de gemeente. Er is al veel bestaand beleid binnen de gemeente en het mobiliteitsplan bouwt voort op dit beleid. Daarbij wordt ingespeeld op recentelijke ontwikkelingen en de actualiteit.

In het **Raadsprogramma 2022-2026** worden verschillende ambities uitgewerkt op thema's. Verkeer of mobiliteit komt niet expliciet terug als thema, maar heeft invloed op de uitwerkingen ervan. Het mobiliteitsplan zal dan ook bijdragen aan de verschillende ambities, zoals:

- Een veilige, vitale en aantrekkelijke leefomgeving, waar men zich veilig te voet, met de fiets, auto of ov, tussen bestemmingen kan verplaatsen. Duurzame mobiliteitsoplossingen hebben een voorkeur.
- Het verbeteren van goede verbindingen zoals de A18 of de provinciale wegen en ov, omdat deze belangrijk zijn voor de bereikbaarheid en leefbaarheid.
- Het realiseren van (intern)nationale duurzaamheids- en klimaatdoelstellingen.
- Een gezonde en sociale samenleving waarin alle inwoners mee kunnen doen, waarbij oog is voor betaalbaarheid en toekomstbestendigheid.
- Het bieden van een aantrekkelijk ondernemersklimaat voor onder andere agrarische bedrijven, MKB, industrie en de vrijetijdssector.
- Het verbeteren van het aanbod van sport, cultuur en recreatievoorzieningen voor zowel bewoners als bezoekers.

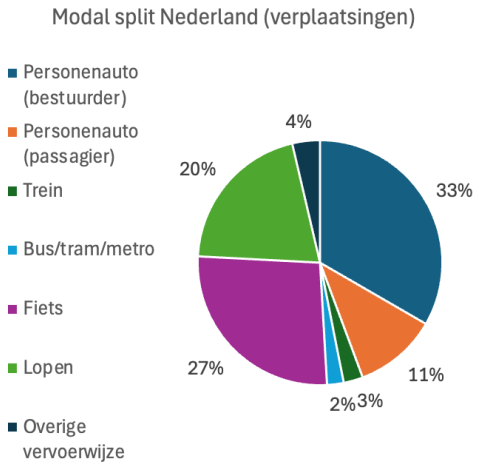
Er zijn een aantal relevante zaken in het huidige gemeentelijk beleid:

- **Wonen**: In de Woonvisie 2021-2026 zijn afspraken gemaakt om de ambitie voor de woningmarkt te bereiken tot 2026. Volgens de Woningbouwstrategie uit 2021 is er een woningbouwopgave van circa 820 woningen voor de komende 10 jaar. De vraag naar woningen zal zich concentreren in de hoofdkernen Aalten, Dinxperlo en Bredevoort. Een aandachtspunt is de toegankelijkheid voor mensen met een beperkte fysieke gesteldheid en de bereikbaarheid van voorzieningen van belang.
- **Recreatie en toerisme**: In de beleidsnota vrijetijdseconomie (2021) zijn diverse routestructuren opgenomen. Met name de investeringen in de recreatieve voetgangers en fietsers is relevant voor het mobiliteitsplan. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om verbetering van veiligheid en comfort van halfverharde (fiets)paden, aandacht voor het mountainbikeroutenetwerk en de optimalisering van bewegwijzering.
- **Economie**: Bij de ontwikkeling van huidige en toekomstbestendige bedrijventerreinen dient parkeren als een belangrijk aandachtspunt te worden beschouwd. Hierbij moet rekening worden gehouden met aspecten zoals bermparkeren en het parkeren door vrachtwagens in de avonduren en weekenden. Daarnaast zijn ook de bereikbaarheid, de toegankelijkheid en de verkeersveiligheid op en rondom bedrijventerreinen en winkelgebieden cruciaal. Zo blijkt bijvoorbeeld dat er op sommige bedrijventerreinen een wandelroute ontbreekt. Ook de drukte op de N318 en de overlast van vrachtverkeer dat door de kernen rijdt, zijn aandachtspunten die verdere beleidsmatige afweging vereisen.
- Het laatste parkeeronderzoek in de kern Aalten dateert van 2019. Sinds dat moment hebben zich diverse veranderingen voorgedaan, zoals de realisatie van de parkeerkelder onder de Albert Heijn. Om de actuele situatie goed in kaart te brengen en in te spelen op de nieuwe ontwikkelingen, wordt het wenselijk geacht om een actualisatie van dit parkeeronderzoek uit te voeren.
- Er is tevens een potentiële koppeling te maken met de realisatie van de snelle fietsverbinding Lichtenvoorde-Aalten-Bocholt, waarbij specifieke knelpunten met betrekking tot het parkeren langs de route mogelijk geïdentificeerd kunnen worden. Bovendien zou het parkeeronderzoek kunnen worden gecombineerd met een vergroeningstraject, zodat er zowel voor parkeervoorzieningen als voor groene infrastructuur een geïntegreerde oplossing kan worden gevonden.
- Het is derhalve van belang dat deze onderzoeken in een logische volgorde worden uitgevoerd: eerst het parkeeronderzoek, gevolgd door het opstellen van een inrichtingsplan, waarmee zowel de parkeerbehoeften als de ruimtelijke kwaliteit en vergroening in het centrum van Aalten optimaal kunnen worden afgestemd.
- **Duurzaamheid:** Aalten maakt onderdeel uit van het VNG-netwerk ‘Gemeenten4GlobalGoals’. Als gemeente hebben we taak om uitvoering te geven aan de SDG's en dat kunnen we middels ons mobiliteitsbeleid op deze en deze manier oppakken. Mobiliteit kan bijdragen aan de doelen van de SDG’s, zoals een duurzame en veilige leefomgeving. Ook heeft de verdeling van mobiliteit invloed op toegankelijkheid en kansengelijkheid. Duurzame mobiliteit is essentieel om CO^2-uitstoot te verminderen.
- **Gezondheid, sociaal domein en sport:** Mobiliteit is belangrijk omdat de fysieke bereikbaarheid en toegankelijkheid van woningen en (sport)voorzieningen van belang is. Verschillende sporten worden in de openbare ruimte in de gemeente beoefend waarvoor er regelmatig gebruik wordt gemaakt van wandel- en fietspaden zowel binnen als buiten de bebouwde kom en bos(paden). Belangrijke factoren om prettig te kunnen bewegen en sporten in de openbare ruimte zijn toegankelijkheid van fiets- en wandelpaden, verkeersveiligheid, aantrekkelijke omgeving en aanwezigheid van veel groen. De gemeente wil dit blijven faciliteren. De bereikbaarheid van sportvoorzieningen is ook een aandachtspunt als het gaat om parkeren en verkeersveiligheid van en naar de voorzieningen.

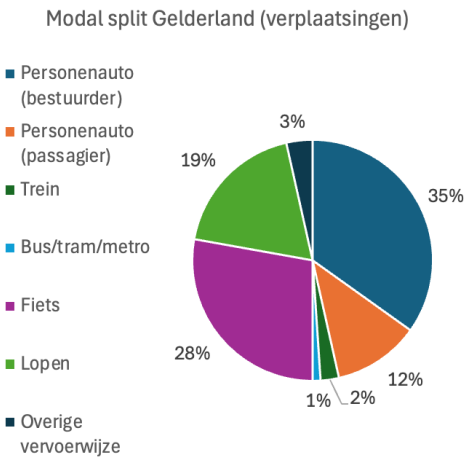
Kinderen vallen onder de groepen kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers. Plekken waar deze groepen veel komen zijn onder andere (basis)scholen, speeltuinen, sportverenigingen en kinderopvang.

- **Van Armlastig naar Armslag**
  De Achterhoek is niet het meest toegankelijke stukje Nederland. Niet overal rijden bussen of treinen en het reizen met het OV is kostbaar. Veel inwoners hebben daarom een auto. Dit is geen overbodige luxe zonder bank of ziekenhuis in de directe omgeving. Mensen zonder auto en zonder middelen voor het OV zijn voor vervoer buiten het dorp afhankelijk van familie of vrienden. In Aalten zelf wordt door de werkgroep een krapte ervaren op het gebied van parkeerplaatsen voor mensen die slecht ter been zijn. Vanwege de beperkte bereikbaarheid in de Achterhoek zou je kunnen stellen dat het hebben van een auto een basisbehoefte is. Veel minima met een auto zouden een andere inwoner zonder auto graag een lift willen geven maar worden hierin beperkt doordat zij geen onkostenvergoeding mogen vragen. Overweeg de invoer van een Achterhoek-kaart, dit is een kortingskaart voor het OV Achterhoek breed.
- De gemeente Aalten werkt al samen met ZOOV en ZOOV Op Maat om inwoners die minder mobiel zijn of in kleinere kernen wonen te voorzien van passend en vraagafhankelijk vervoer. Met name ZOOV Op Maat biedt uitkomst voor mensen zonder eigen vervoer of toegang tot regulier openbaar vervoer, door flexibel vervoer van deur tot deur mogelijk te maken.
- Daarnaast houdt de gemeente de regionale en provinciale ontwikkelingen rondom mobiliteit en vervoersarmoede nauwlettend in de gaten. Waar mogelijk sluiten we hierbij aan, terwijl we lokaal inzetten op het verstevigen van bestaande voorzieningen en het verbeteren van bereikbaarheid voor kwetsbare groepen.
- **Biodiversiteitsplan:** In het kader van bermbeheer is in het biodiversiteitsplan opgenomen dat verkeersveiligheid voorop staat, gevolgd door verhoging van de biodiversiteit. Daarnaast wordt aangegeven dat gezocht moet worden naar de combinatie tussen groen en parkeren, bijvoorbeeld door groene parkeerplaatsen te realiseren.

BIJLAGE C: Analyse vertrekpunt



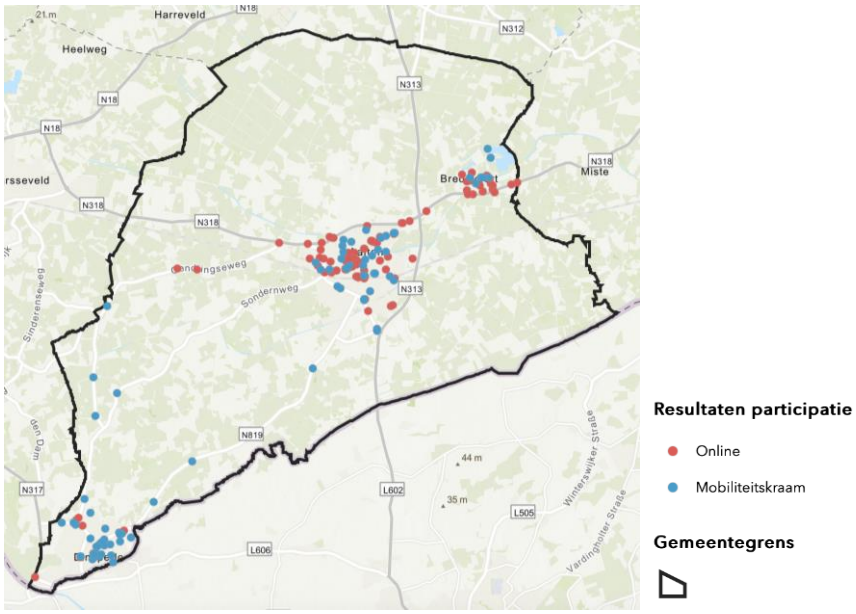
Figuur 4. Bron: CBS 2023



Figuur 5. Bron: CBS 2023

Tabel 1: verkeersveiligheidsrisico's

	Onderwerp	Analyse
	Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers	Het aantal verplaatsingen dat in Aalten met de fiets wordt gemaakt ligt hoger dan in heel Nederland. Vergeleken met de landelijke percentages heeft de gemeente Aalten een hoge demografische druk, groene druk en grijze druk. In 2024 was de groene druk 38% en de grijze druk 44%.
	Infrastructuur	Uit de analyse van de telgegevens blijkt dat de intensiteiten op de gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom niet extreem hoog zijn (maximaal circa 5.000 mtv/etm).
	Weginrichting	Het merendeel van de 30 km/u wegen heeft een passende inrichting wat betreft verkeersveiligheid. Op de 50 km/u wegen is op veel locaties en wegen geen passende inrichting wat betreft verkeersveiligheid. De 60km/u wegen scoren redelijk op basis van inrichting voor verkeersveilige wegen. Afhankelijk van de functie en intensiteiten op een weg is het aan te raden om minimaal (rode) fietsstroken aan te brengen of een aparte fietsvoorziening te realiseren. In de gemeente heeft een groot gedeelte van de 50km/u wegen dit momenteel niet. Met de afwaardering van diverse wegen van 50 km/u naar 30 km/u kan dit verkeersveiligheidsrisico deels worden weggenomen.
	Snelheid	Snelheidsovertredingen komen in de hele gemeente voor. Zware snelheidsovertredingen vinden vooral plaats op 60 km/uur-wegen.
	Verkeersslachtoffers	Kwetsbare en onervaren deelnemers, zowel wat betreft leeftijd (jongeren in de leeftijd 12 tot en met 24 jaar) als vervoerswijzen (voetgangers en fietsers), betreffen een groot aandeel van de verkeersslachtoffers. De meeste ongevallen vinden op kruispunten en rechte wegen. Er is ongeveer een gelijke verdeling tussen ongevallen op 50 km/uur-wegen (548 ongevallen) en 60 km/uur-wegen (509 ongevallen). Ook op 80 km/uur-wegen ligt het aandeel hoog (408 ongevallen).



Figuur 6. Resultaten participatie 'prik op de kaart'

Tabel 2: Input bewoners

Onderwerp	Input
Verkeersveiligheid	Op verschillende locaties ontstaan er conflicten bij gelijkwaardige kruispunten in de kernen door onduidelijke en onoverzichtelijke verkeerssituaties. Binnen en buiten de kernen zijn er zorgen over verkeersdrukte op bepaalde wegen en rondom scholen waar kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers samenkomen. Er zijn zorgen over gevaarlijk gedrag en het overtreden van de snelheidslimiet van verschillende weggebruikers zoals te hard rijden, waarbij er vraag is naar handhaving op dergelijk gedrag. Het overtreden van de snelheidslimiet is vooral een probleem buiten de bebouwde kom, waar het vaker voorkomt.
Voetganger en fietser	Er is vraag naar veilige en directe fiets- en voetgangersvoorzieningen. De input die is gegeven gaat onder andere om ontbrekende schakels in voetgangers- en fietsverbindingen. Wegen oversteken wordt op bepaalde locaties als lastig ervaren door verkeersdrukte en fietsen in het buitengebied op niet-gescheiden fietsvoorzieningen wordt als gevaarlijk ervaren. De toegankelijkheid van voetgangersvoorzieningen in de centra is ook een aandachtspunt.
Openbaar vervoer	Er is behoefte aan ov-verbindingen door en naar andere kernen en daarmee het bereikbaar houden van de kernen en voorzieningen zoals het gemeentehuis, ziekenhuis in Winterswijk en onderwijsinstellingen in de regio. De aansluitingen van trein en bus en ov-diensten in de avond en nacht zijn hierbij aandachtspunten. Het behoud van landgrensoverschrijdend ov is ook benoemd.
Parkeren	Parkeren voor bezoekers moet worden gefaciliteerd maar kan meer op afstand van de centra, bijvoorbeeld naar de randen van de kern. Extra verkeersdrukte ontstaat door parkeren rondom scholen, tijdens de markt in Dinxperlo en het oude centrum van Bredevoort. Onder de bewoners is een wens om iets te doen aan foutparkeren door auto's voor de toegankelijkheid van fiets- en voetgangersvoorzieningen en overzichtelijkheid van kruisingen. Er is vraag naar voldoende invalideparkeerplaatsen in het centrum en op andere logische locaties, bijvoorbeeld bij voorzieningen. Voldoende fietsparkeervoorzieningen bij winkelgebieden en andere belangrijke voorzieningen is daarnaast een aandachtspunt.