AMENDEMENT

Initiatiefnemer(s): Forum voor Democratie

Mede indieners:

Titel amendement: Behoud 50 km/u, parkeercapaciteit en schrappen deelmobiliteit en autobeperkingen

Betreft raadsvoorstel: Mobiliteitsvisie gemeente Almelo (D/26/874844),

---

De raad van de gemeente Almelo, in vergadering bijeen d.d. 6 oktober 2026, gezien het raadsvoorstel Mobiliteitsvisie gemeente Almelo (D/26/874844),

Constaterende dat:

- dat het college in het raadsvoorstel 'Mobiliteitsvisie gemeente Almelo' (D/26/874844) voorstelt om de Mobiliteitsvisie (D/26/902858) en acht leidende principes vast te leggen, waaronder 'Mobiliteitshubs als overstappunten' en 'Parkeerstrategie: flexibel en divers';
- dat uit de gemeentebrede enquête onder 620 inwoners (Mobiliteitsvisie, p. 16) blijkt dat deelmobiliteit van alle thema's het laagst scoort op belang (rapportcijfer 5,4) en beoordeling (4,5), terwijl bereikbaarheid per auto (7,7) en parkeren (7,4) als hoogste prioriteiten worden gewaardeerd;
- dat uit ODiN-cijfers (Mobiliteitsvisie, p. 25) blijkt dat Almelo een uitgesproken autostad is, waar 55% van alle verplaatsingen per auto plaatsvindt tegenover 42% landelijk;
- dat in de Mobiliteitsvisie (p. 32) letterlijk wordt gesteld dat deelmobiliteit in middelgrote steden economisch lastig is en dat beleid om privéautogebruik minder aantrekkelijk te maken de business case kan verbeteren;
- dat de Mobiliteitsvisie (p. 32) voorziet in experimenten met technologische snelheidsbegrenzing zoals Intelligent Speed Assistance (ISA) om snelheden in voertuigen af te dwingen;
- dat de Mobiliteitsvisie (p. 37 en 53) voorstelt om bij nieuwbouw en verdichting lagere parkeernormen toe te passen in ruil voor deelmobiliteit;
- dat snelheidsverlagingen naar 30 km/u op wijkontsluitingswegen (Mobiliteitsvisie, p. 28 en 56) worden gebaseerd op een theoretische risico-gestuurde aanpak in plaats van op feitelijke, geregistreerde ongevallenlocaties;
- dat de Mobiliteitsvisie (p. 59) voorstelt om openbare parkeerplaatsen op straat terug te brengen, de tweede bewonersvergunning fors duurder te maken en vergunningen te maximeren tot één of twee per huishouden;

Overwegende dat:

- dat de auto voor een meerderheid van de Almelose huishoudens en ondernemers noodzakelijk is om werk, voorzieningen en sociale contacten te bereiken;
- dat het onwenselijk is om via gemeentelijk beleid privéautogebruik doelbewust minder aantrekkelijk te maken teneinde een commerciële markt voor deelmobiliteit te creëren;
- dat het verlagen van de snelheid op gebieds- en wijkontsluitingswegen van 50 km/u naar 30 km/u zonder aantoonbare ongevallencijfers leidt tot vertraging en sluipverkeer door woonstraten;
- dat het toepassen van lagere parkeernormen bij nieuwbouw en het maximeren van bewonersvergunningen leidt tot hoge parkeerdruk in omliggende wijken;
- dat technologische dwangmiddelen in voertuigen, zoals ISA, een ongeoorloofde inbreuk vormen op de autonomie en bewegingsvrijheid van automobilisten;
- dat infrastructuur en parkeercapaciteit op orde moeten zijn voordat nieuwe woningen worden opgeleverd;

Besluit:

Het ontwerpraadsbesluit te wijzigen, zodat:

- Aan beslispunt 1 wordt toegevoegd: "met dien verstande dat in de Mobiliteitsvisie (D/26/902858) het minder aantrekkelijk maken van privéautogebruik wordt geschrapt, de sanering van openbare parkeerplaatsen op straat vervalt, deelmobiliteit en mobiliteitshubs als beleidsdoel worden geschrapt, de inzet op lagere parkeernormen bij woningbouw vervalt, vergunningenplafonds en tariefsverhogingen voor tweede bewonersvergunningen worden geschrapt, gemeentelijke bemoeienis met voertuigbegrenzing (zoals ISA) wordt uitgesloten, en wijkontsluitingswegen behouden

blijven op 50 km/u tenzij snelheidsverlagingen aantoonbaar noodzakelijk zijn op basis van geregistreerde ongevalsdata en plaatsvinden met instemming van omwonenden"
- In beslispunt 2, "Mobiliteitshubs als overstappunten" wordt vervangen door "Behoud van directe bereikbaarheid en eigen vervoer"
- In beslispunt 2, "Parkeerstrategie: flexibel en divers" wordt vervangen door "Parkeerstrategie: expliciet behoud van de bestaande parkeercapaciteit en voldoende parkeergelegenheid bij woningen en voorzieningen"
- Aan beslispunt 2 wordt toegevoegd: "waarbij de principes 'Gedragsbeïnvloeding' en 'Innovaties' strikt worden afgebakend tegen betutteling, dwangmiddelen en technologische voertuigbeperkingen zoals ISA"
- Aan beslispunt 3 wordt toegevoegd: "waarbij bij de uitwerking van het mobiliteitsplan en overige ontwikkelplannen een verplichte inzet op deelmobiliteit en mobiliteitshubs wordt uitgesloten, geen openbare parkeerplaatsen worden gesaneerd, 50 km/u op gebieds- en wijkontsluitingswegen als norm behouden blijft, en het uitgangspunt 'infrastructuur en parkeren vóór woningbouw' bindend wordt verankerd"

‘

Toelichting:
Vrijheid en zelfbeschikking zijn in Nederland een groot goed. De keerzijde van vrijheid is vaak wanneer jouw vrijheid de veiligheid van een ander in gevaar brengt. Toch kan er in dit geval een makkelijk onderscheid gemaakt worden. De voorgenomen visie bevat veel vrijheidsbeperkende maatregelen terwijl de baten in vorm van veiligheidsbevorderingen niet onderzocht zijn. Vrijwel alle ongevallen die in de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden in het verkeer worden veroorzaakt door weggebruikers die zich niet aan de geldende regels houden. Een verdere aanscherping van deze regels zal daarom ook niet voor een daling in het aantal ongelukken zorgen. Er bestaat zelfs de kans dat door de extra maatregelen weggebruikers zich minder aan deze regels gaan houden om zij niet het gevoel hebben dat deze regels ergens voor dienen. Deze mismatch kan daarom ook een aanleiding zijn voor roekeloos gedrag. Onze visie is daarom ook, geen verdere betutteling waar de huidige mobiliteit werkt en alleen daar waar echt nodig te kijken naar passende veiligheidsoplossingen.