31-2025 - De D66 fractie heeft een nagekomen vraag over de reeds naar het college teruggestuurde Mobiliteitsplan.

Bij de behandeling van de Startnotitie Mobiliteitsplan in april 2024 is door de D66 een fractie een amendement ingediend om het volgende aandachtspunt mee te nemen:

> *Voor niet iedereen is stappen en trappen vanzelfsprekend, daarom is het goed om ook aandacht te hebben voor inclusiviteit. Bijvoorbeeld mobiliteit in de openbare ruimte van rolstoelgebruikers, blinden, doven en andere mindervaliden.*

Het college heeft tijdens de vergadering toegezegd dat de Nota inclusie wordt meegenomen in het nieuwe mobiliteitsplan. Daarom is het amendement niet in stemming gebracht.

In het Mobiliteitsplan is alleen de volgende zin terug te vinden over inclusie:

> *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.*

Vragen

1. Op welke manier is mobiliteit voor rolstoelgebruikers, blinden, doven en andere mindervaliden meegenomen in het Mobiliteitsplan?
2. Kan het college (wederom) toezeggen expliciet en duidelijk het beleidskader voor mobiliteit voor rolstoelgebruikers, blinden, doven en andere mindervaliden mee te nemen in de aangepaste versie het Mobiliteitsplan voordat deze weer aan de raad wordt voorgelegd.

# Raadsmededeling openbaar

| | | |
|---|---|---|
| Nummer | : | 119-2025 |
| Datum | : | 8 oktober 2025 |
| B&W datum | : | |
| Beh. Ambtenaar | : | |
| Portefeuillehouder | : | |
| Onderwerp | : | Mobiliteitsplan |

---

**Aanleiding:**
Tijdens de oordeelsvormende vergadering van dinsdag 16 september 2025 (agendapunt 2) heeft de commissie besloten het mobiliteitsplan en het uitvoeringsprogramma terug te gegeven aan het college. Tegelijkertijd zijn de financiële consequenties voortvloeiend uit het uitvoeringsprogramma 2026-2030 in beeld gebracht. De financiële consequenties zijn opgenomen in het overzicht van ontwikkelingen met financiële gevolgen, dat gelijktijdig met de behandeling van de begroting 2026 als eerste begrotingswijziging ter afweging wordt voorgelegd. De begrotingswijziging 2026 behandeld uw raad op maandag 20 en dinsdag 21 oktober 2025 in de oordeelsvormende vergaderingen.

Naar aanleiding van de bespreking in de commissie en het besluit om het mobiliteitsplan terug te geven aan het college, is besloten het mobiliteitsplan op onderdelen aan te gaan passen. Het aangepaste plan zal vervolgens opnieuw de besluitvormingscyclus ingaan, met als doel behandeling in de raad in december 2025. Tijdens de oordeelsvormende vergadering van 16 september 2025 hebben raadsleden technische vragen gesteld. We hebben geprobeerd deze vragen thematisch te bundelen. Met deze raadsmededeling wordt invulling gegeven aan de behoefte aan verduidelijking en nadere toelichting.

**Inhoud mededeling:**

**Financiële consequenties**
Hoewel het mobiliteitsplan en het bijbehorende uitvoeringsprogramma op dit moment nog niet zijn vastgesteld, zijn de financiële effecten ervan opgenomen in het overzicht van ontwikkelingen met financiële consequenties. Dit overzicht is gelijktijdig met de behandeling van de begroting 2026 ter afweging aan uw raad voorgelegd.

Deze werkwijze is gekozen om in 2026 voortvarend te kunnen starten met de uitvoering van onderdelen uit het uitvoeringsprogramma. Door de benodigde budgetten alvast voorlopig te reserveren in de begroting 2026–2030, kan uitvoering direct na vaststelling worden opgepakt zonder dat een aanvullende begrotingswijziging nodig is. Indien de raad besluit het plan geheel of gedeeltelijk niet vast te stellen, worden de opgenomen budgetten in de begroting dienovereenkomstig aangepast. Mocht deze situatie zich onverhoopt voordoen zal op dat moment bekeken worden hoe dit nader te verwerken in de gemeentelijke begroting.

**Technische vragen Mobiliteitsplan en uitvoeringsprogramma 2026-2030**
Het college is voornemens om, op basis van de ontvangen input van de raad en overige betrokkenen, het mobiliteitsplan op onderdelen aan te passen. De aandachtspunten en inbreng worden in deze raadsmededeling nader toegelicht. Hiermee wordt recht gedaan aan de vragen en zorgen die tijdens de oordeelsvormende vergadering zijn geuit en wordt het plan op zorgvuldige wijze afgerond. Niet alle ingebrachte punten zullen direct worden verwerkt in het mobiliteitsplan. In deze raadsmededeling wordt toegelicht welke punten dat betreft en waarom. Waar mogelijk is daarbij getracht onderscheid te maken tussen opmerkingen en vragen die betrekking hebben op het mobiliteitsplan en die welke thuishoren in het uitvoeringsprogramma, het kan zijn dat er door de strekking van de vragen overlap zit tussen beide.

De volgende onderwerpen t.b.v. het mobiliteitsplan zijn ter sprake gekomen tijdens de oordeelsvormende vergadering:

1. Bereikbaarheid ziekenhuizen
2. Het gemeentelijke hoofdfietsnetwerk uitbreiden met de belangrijke school fietsroute, de Gendringseweg.
3. Autoluw maken van de centra
4. Duurzaamheid wordt vaker benoemd dan verkeersveiligheid.
5. Autogebruik en bereikbaarheid, toets op bereikbaarheid.
6. Autoverkeer verder terugbrengen, de doelstelling dient meer ambitieus te zijn.
7. Fietsroute Lievelde – Lichtenvoorde – Aalten – Bocholt.
8. Parkeerreguleringsmaatregelen Bredevoort
9. Nieuwstraat Dinxperlo 30 km/u
10. Toegankelijkheid
11. Winterswijksestraat
12. Participatietraject

**1. Bereikbaarheid ziekenhuizen**

In het participatietraject is herhaaldelijk contact gezocht met de ziekenhuizen in Winterswijk en Doetinchem om hun input mee te nemen in het mobiliteitsplan. Ondanks meerdere pogingen is er vanuit deze instellingen geen reactie ontvangen. De bereikbaarheid van zorgvoorzieningen, waaronder ziekenhuizen, is echter wel nadrukkelijk meegenomen in het mobiliteitsplan. Zo wordt erkend dat inwoners deels afhankelijk zijn van voorzieningen buiten de gemeentegrenzen en dat regionale verbindingen van essentieel belang zijn. Het behouden en waar mogelijk verbeteren van deze bereikbaarheid en doorstroming is dan ook een belangrijke doelstelling. Daarbij is er aandacht voor zowel de ontwikkeling van het wegennet als voor het openbaar vervoer en de regionale samenwerking.

**2. Het gemeentelijke hoofdfietsnetwerk uitbreiden met de belangrijke school fietsroute, de Gendringseweg.**

De Gendringseweg wordt meegenomen in het te herziene mobiliteitsplan. Zoals opgenomen in het huidige uitvoeringsprogramma wordt op het gemeentelijk hoofdfietsnetwerk een inventarisatie uitgevoerd om de kwaliteit van het netwerk en mogelijke knelpunten in kaart te brengen. Dit onderzoek omvat ook de Gendringseweg.

In de inventarisatie wordt niet alleen gekeken naar de fysieke staat van de wegen en fietspaden. Bij het verbeteren van de Gendringseweg wordt bovendien specifiek rekening gehouden met de veiligheidsproblemen die tijdens de spits ontstaan door het gemengde verkeer van sluipverkeer en schoolgaande fietsers. Het college neemt het verzoek serieus om de weg geschikt te maken als veilige schoolfietsroute, inclusief het verkennen van gescheiden fietsstroken ter hoogte van de versmallingen.

**3. Autoluw maken van de centra Dinxperlo en Aalten**

Uit de klankbordgroep, met onder andere vertegenwoordigers van de ondernemers, kwam nadrukkelijk naar voren dat het volledig autoluw maken van de centra Dinxperlo en Aalten een “brug te ver” is. Voor Bredevoort is wel opgenomen dat het centrum autoluw wordt en parkeren aan de randen plaatsvindt, waarbij de precieze invulling nog nader onderzocht wordt. Het besluit om Bredevoort niet direct autoluw te maken, maar eerst een zorgvuldig onderzoek te doen, is bewust genomen.

We begrijpen het verlangen naar snelle maatregelen en minder onderzoeken, maar het invoeren van parkeerregulering, zoals een vergunningstelsel of blauwe zone, heeft grote impact op bewoners, ondernemers en bezoekers, en vereist daarom een gedegen en participatief proces. Daarbij is het belangrijk om vooraf inzicht te krijgen in de wensen van bewoners en ondernemers, de juridische kaders

rond vergunningen en blauwe zones, en de financiële consequenties van handhaving en administratie. Alleen op basis van een zorgvuldig onderzoek kunnen we de juiste maatregelen kiezen, de juridische en financiële randvoorwaarden inrichten en draagvlak creëren, wat essentieel is voor een succesvolle invoering. Gezien de gevoerde overleggen en de uitkomsten van de klankbordgroep nemen wij het voorstel om de centra Dinxperlo en Aalten autoluw te maken niet mee in de aanpassing van het mobiliteitsplan. Voor deze centra blijft het huidige beleid van kracht en zullen eventuele toekomstige ontwikkelingen zorgvuldig en in overleg met betrokkenen worden beoordeeld.

**4. Duurzaamheid wordt vaker benoemd dan verkeersveiligheid.**

“Argumenten moet je niet tellen, maar wegen.” De term duurzame mobiliteit wordt inderdaad regelmatig genoemd. Dit is een overkoepelende term voor wandelen en fietsen, waarop wij als college willen inzetten. Hierbij worden veilige oversteken, veilige fiets- en wandelverbindingen gerealiseerd. Veiligheid is een belangrijk aandachtspunt in het nieuwe mobiliteitsplan, waarbij ook een risicogestuurde aanpak wordt gehanteerd om aandacht te geven aan de meest kwetsbare verkeerssituaties. Duurzaam verkeersvervoer sluit verkeersveiligheid niet uit; vaak gaan deze twee hand in hand. Hoewel duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid belangrijke thema’s blijven binnen het gemeentelijk beleid, wordt dit specifieke onderwerp niet apart meegenomen in de aanpassing van het mobiliteitsplan. Het college blijft zich inzetten voor deze thema’s binnen de bestaande en toekomstige beleidskaders.

**5. Autogebruik en bereikbaarheid, toets op bereikbaarheid.**

Bij ruimtelijke ontwikkeling is een toets op bereikbaarheid de norm. Voor projecten wordt de toekomstig verwachte verkeersbewegingen die de ontwikkeling met zich meebrengt doorgerekend. Daarnaast is in het mobiliteitsplan het volgende opgenomen: 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. In het beleidskader is onder andere het volgende opgenomen:

- Bereikbaarheid van voorzieningen op pijl houden en bij nieuwe ontwikkelingen verbeteren (inclusief fietsvoorzieningen);
- Bereikbaarheid, toegankelijkheid en verkeersveiligheid op en rondom bedrijventerrein op orde houden.

**6. Autoverkeer verder terugbrengen, de doelstelling dient meer ambitieus te zijn.**

Jaarlijks gaat het KIM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) uit van een autonome groei van het verkeer tussen de 0,5 en 1%. Wij willen met de ambitie van het reduceren van het aantal autoritten met 5% binnen de komende 5 jaar een realistisch maar toch ambitieuze doelstelling neer te zetten. Een hoger ambitieniveau is sympathiek, maar het college acht dit niet haalbaar. Het is om deze reden niet realistisch een hoger ambitieniveau op te nemen in het te herziene mobiliteitsplan.

**7. Fietsroute Lievelde – Lichtenvoorde – Aalten – Bocholt.**

De keuze tussen de Bodendijk / Bocholtsestraatweg en de verlenging van de Bodendijk via de Kiefteweg is een belangrijke overweging voor de verdere inrichting van het fietsnetwerk op het zuidelijke deel van het traject. De Bocholtsestraatweg heeft als voordeel dat hier al een fietspad aanwezig is, wat zorgt voor een vlotte en veilige verbinding voor fietsers. Aan de Bodendijk bevindt zich een fietsstraat, wat het fietscomfort verhoogt.

De provincie Gelderland zou dit jaar starten met de trajectverkenning voor groot onderhoud aan de N819, maar deze verkenning is nog niet uitgevoerd. De Kiefteweg staat voor volgend jaar op de planning voor groot onderhoud; dit is pas recent bekend geworden. Door de onderhoudswerkzaamheden aan de Kiefteweg te benutten en een beroep te doen op de regiodeal, kan een ontbrekende schakel op korte termijn en tegen relatief lage kosten gerealiseerd worden, vooral in vergelijking met de bouw van een fietstunnel aan de Bodendijk. Het asfaltgedeelte van de Kiefteweg staat gepland voor groot onderhoud, het onverharde deel valt hier echter niet onder. De technische uitwerking, ruimtelijke inpassing en het ontwerp van deze route zijn vooralsnog niet afgerond. Daarbij nemen wij de zorgen en opmerkingen over het cultuurhistorische karakter van het huidige pad mee in het vervolg.

De fietsroute Lievelde – Lichtenvoorde – Aalten – Bocholt is formeel opgenomen in het gemeentelijke hoofdfietsnetwerk in het mobiliteitsplan. Hiermee stemt de gemeenteraad in met het tracé als onderdeel van het gemeentelijk beleid. Dit betekent dat de route onderdeel is van de strategische visie op de fietsinfrastructuur binnen de gemeente bij onderhoud en toekomstige aanpassingen.

Tegelijkertijd is deze opname ook een concrete invulling van de regionale ambitie die gezamenlijk met de regio Achterhoek, provincie Gelderland en de grensregio Kreis Borken is afgesproken om een grensoverschrijdend netwerk van snelle fietsroutes te realiseren. Door deze route op te nemen in het gemeentelijke hoofdfietsnetwerk wordt aangesloten bij de mobiliteitstransitie in de Euregio en de doelstellingen uit de Achterhoekvisie 2030.

De uitvoering volgt het principe ‘werk met werk’: noodzakelijke verbeteringen aan het tracé worden zoveel mogelijk meegenomen in lopende onderhoudswerkzaamheden of infrastructurele projecten. Omdat het grootste deel van de route al over bestaande infrastructuur loopt en de fysieke ingrepen beperkt zijn, is een gedetailleerde projectplanning op dit moment nog niet mogelijk. Dit komt voornamelijk doordat de momenten waarop groot onderhoud plaatsvindt nog niet overal bekend of vastgesteld zijn. Hierdoor kan de planning slechts op hoofdlijnen worden aangegeven en vindt verdere uitwerking plaats zodra onderhoudsmomenten duidelijk worden. Het college doet de toezegging om in gesprek te gaan met Barlo’s belang.

**8. Parkeerreguleringsmaatregelen Bredevoort**

Het college is voornemens om de ontvangen input zorgvuldig mee te nemen bij de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan en het uitvoeringsprogramma. Met betrekking tot parkeerreguleringsmaatregelen in Bredevoort begrijpen wij het verlangen naar snelle en concrete acties, maar het invoeren van vergunningen, blauwe zones of combinaties daarvan vereist een gedegen en zorgvuldig onderzoek. Dit is noodzakelijk vanwege de impact op bewoners, ondernemers en bezoekers, en vanwege juridische en financiële aspecten. Participatie van betrokkenen is daarbij cruciaal, zodat draagvlak ontstaat voor deze ingrijpende maatregelen. Bij de parkeerreguleringsmaatregelen in Bredevoort zal worden gehandeld in de geest van het Mobiliteitsplan, maar betreft wel een collegebevoegdheid. We nemen hierom geen extra kaders op in het mobiliteitsplan.

Wij begrijpen het verlangen om snel concrete maatregelen te nemen en het aantal onderzoeken te beperken. Echter, het invoeren van parkeerreguleringsmaatregelen, zoals een vergunningstelsel, blauwe zone of een combinatie daarvan, vereist een zorgvuldig en gedegen onderzoek. Dit is noodzakelijk vanwege de directe impact op bewoners, ondernemers en bezoekers, maar ook vanwege belangrijke juridische en financiële aspecten.
Allereerst is het wensbeeld voor 2035, zoals verwoord door Bredevoorts Belang waarin parkeerdruk tot het verleden behoort, toeristen aan de rand parkeren, bewoners een vergunning hebben en er eenrichtingsverkeer geldt nog niet gerealiseerd. Om dit toekomstbeeld stap voor stap te bereiken, is inzicht nodig in de wensen van bewoners en ondernemers. Wij vinden participatie in deze belangrijk en vinden een dergelijke ingrijpende maatregel niet gewenst zonder daar vooraf nader over in gesprek te gaan met de bewoners/ondernemers en andere belanghebbende.

Daarnaast is het cruciaal om vooraf duidelijkheid te krijgen over de juridische kaders die aan een vergunningstelsel of blauwe zone verbonden zijn. Het opstellen en handhaven van vergunningen vraagt om zorgvuldig beleid en regelgeving, om rechtszekerheid te garanderen en mogelijke bezwaren of procedures te voorkomen.
Ook de financiële consequenties mogen niet onderschat worden. Een vergunningstelsel brengt kosten met zich mee, zoals administratie, handhaving en communicatie. Zonder een goed inzicht in deze kosten en de mogelijke opbrengsten, kan de gemeente voor onverwachte financiële lasten komen te staan.
Kortom, alleen op basis van een gedegen onderzoek kunnen we:

- De juiste maatregel of combinatie van maatregelen kiezen die passen bij de lokale situatie;
- De juridische randvoorwaarden en benodigde regelgeving goed inrichten;
- De financiële gevolgen helder in kaart brengen;
- Draagvlak creëren bij bewoners en ondernemers, wat essentieel is voor een succesvolle invoering.

Een ander ingebracht punt omtrent het parkeren betrof het mogelijk maken van ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot parkeren in Bredevoort. Zo is er in het kader van het centrum van Bredevoort reeds een voorstel ingediend en goedgekeurd om een parkeerfonds nader te onderzoeken en eventueel in te richten. Hiermee worden kleine ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt, ook wanneer het parkeerbeleid nog niet definitief is aangepast. Dit parkeerfonds sluit aan bij de eerder genoemde zorgen en vormt een belangrijke stap in het faciliteren van ontwikkelingen in het oude centrum.

**9. Nieuwstraat Dinxperlo 30 km/u**

Tot slot is de Nieuwstraat in Dinxperlo recent heringericht, waarbij de schoolzone als 30 km/u is ingericht. Het instellen van een 30 km/u zone voor de gehele straat vraagt afstemming met de politie vanwege het belang van handhaving. Het college gaat hierover in gesprek met de politie en andere partijen om te onderzoeken welke veilige en handhaafbare snelheidsmaatregelen passend zijn binnen de huidige inrichting en het verkeersbeeld. In het mobiliteitsplan is het uitgangspunt 30 tenzij al geformuleerd.

**10. Toegankelijkheid**

Naar aanleiding van de oordeelsvormende vergadering van 16 oktober 2025 zijn door D66 twee vragen gesteld. Hieronder beantwoorden wij deze vragen.

Vraag 1: Op welke manier is mobiliteit voor rolstoelgebruikers, blinden, doven en andere mindervaliden meegenomen in het Mobiliteitsplan?

In het mobiliteitsplan is expliciet aandacht voor toegankelijkheid en inclusieve mobiliteit, zoals ook verankerd in het onderliggende beleidskader. De gemeente Aalten koppelt mobiliteit nadrukkelijk aan deelname aan de samenleving en heeft daarom aandacht voor vervoersarmoede én de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Concreet betekent dit dat bij de inrichting van looproutes, fietspaden en oversteken nadrukkelijk rekening wordt gehouden met de behoeften van mensen met een beperking. Denk daarbij aan het verbreden van wandelpaden, het verbeteren van de toplaag voor rolstoelgebruikers en het creëren van veilige en toegankelijke oversteken, bijvoorbeeld rondom verzorgingstehuizen of richting belangrijke voorzieningen zoals scholen, sportlocaties en ov-haltes. Ook bij het ontwikkelen van het toekomstig fietsnetwerk worden kwaliteitseisen gesteld die rekening houden met verschillende type voertuigen, zoals driewielfietsen, bakfietsen, duofietsen en scootmobielen. Daarnaast wordt met flexibele vervoersopties in de regio ingespeeld op toegankelijkheid voor mensen die minder mobiel zijn, zodat ook zij kunnen rekenen op bereikbaarheid en zelfstandigheid.

Vraag 2: Kan het college (wederom) toezeggen expliciet en duidelijk het beleidskader voor mobiliteit voor rolstoelgebruikers, blinden, doven en andere mindervaliden mee te nemen in de aangepaste versie van het Mobiliteitsplan voordat deze weer aan de raad wordt voorgelegd?

Het college is van mening dat het beleidskader voor inclusieve mobiliteit – waaronder mobiliteit voor rolstoelgebruikers, blinden, doven en andere mindervaliden – al goed is geborgd in het mobiliteitsplan en het bijbehorende proces. In het plan is op meerdere onderdelen aandacht voor veilige, toegankelijke infrastructuur en verbindingen, passend bij de uitgangspunten van inclusieve mobiliteit zoals opgenomen in het geldende beleidskader.

Om die reden acht het college verdere explicitering in de aangepaste versie van het mobiliteitsplan niet noodzakelijk. De bestaande uitgangspunten blijven onverminderd van kracht bij de uitwerking en uitvoering van maatregelen.

**11. Winterswijksestraat**

Tevens is de Winterswijksestraat herhaaldelijk benoemd tijdens de oordeelsvormende vergadering. Separaat aan het mobiliteitsplan liep het onderzoek naar de verkeersveiligheid aan de Winterswijksestraat. Derhalve is dit niet meegenomen in het mobiliteitsplan. De uitkomsten van dit onderzoek worden separaat aan de raad aangeboden.

## 12. Participatietraject

Voor de Oordeelsvormende vergadering van dinsdag 16 september 2025 hebben Vereniging Bredevoorts Belang , Lintelo's belang en Barlo’s Belang een inspraaknotitie ingestuurd. Daarbij willen wij de kanttekening plaatsen dat de inhoud van deze inspraaknotities (deels) een bredere perspectief schetst dan de reikwijdte van het Mobiliteitsplan.

De ingebrachte inspraaknotities raken inhoudelijk wel aan het Mobiliteitsplan, maar zijn om uiteenlopende redenen niet (volledig) meegenomen. In sommige gevallen ligt het detailniveau te hoog voor dit beleidskader, terwijl andere punten al separaat zijn opgepakt.
Een deel van deze punten wordt namelijk al apart opgepakt buiten het Mobiliteitsplan. Zo is er in het kader van het centrum van Bredevoort reeds een voorstel ingediend en goedgekeurd om een parkeerfonds in te richten. Hiermee worden kleine ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt, ook wanneer het parkeerbeleid nog niet definitief is aangepast. Dit parkeerfonds sluit aan bij de eerder genoemde zorgen en vormt een belangrijke stap in het faciliteren van ontwikkelingen in het oude centrum. Het Mobiliteitsplan richt zich daarbij vooral op het bredere verkeersbeleid en de inrichting van de openbare ruimte.

Tevens is de Winterswijksestraat herhaaldelijk benoemd tijdens de oordeelsvormende vergadering. Separaat aan het mobiliteitsplan loopt het onderzoek naar de verkeersveiligheid aan de Winterswijksestraat. Derhalve is dit niet meegenomen in het mobiliteitsplan. De uitkomsten van dit onderzoek worden op korte termijn separaat aan de raad aangeboden.
Mobiliteit en specifiek de inrichting wegen(structuur) is een tastbaar onderwerp voor inwoners en zij maken er dagelijks gebruik van. Inwoners voelen zich daarom betrokken. Zeker als het gaat om de verkeersveiligheid. Juist om deze reden heeft het college ervoor gekozen een ‘Startnotitie Mobiliteitsplan Aalten’ ter besluitvorming voor te leggen aan de gemeenteraad. De gemeenteraad heeft deze startnotitie op maandag 22 april 2024 vastgesteld. De diverse belangengroepen waren op beide avonden goed vertegenwoordigd, deze zijn destijds ook benoemd in de startnotitie.
Vanwege de maatschappelijke betrokkenheid omtrent de mobiliteit is in deze startnotitie uitdrukkelijk ingegaan op het proces om te komen tot het mobiliteitsplan en uitvoeringsplan. Participatie van inwoners en diverse belangenverenigingen hebben daarin een belangrijke plek gekregen (hoofdstuk 2). De rol van de belangenverenigingen, evenals andere belanghebbenden, zijn vastgelegd in een krachtenveldanalyse.

Het college is van mening – anders dan de afdronk van de oordeelsvormende vergadering – dat er een zorgvuldig participatieproces heeft plaatsgevonden. Bovendien heeft het college conform de Startnotitie Mobiliteitsplan Aalten gehandeld, die door u raad is vastgesteld.

Tot slot, is er tijdens de oordeelsvormende vergadering aandacht gevraagd voor een verstuurde brief van de St. Jozefschool (2 juli 2025). Het college was ten tijde van de oordeelsvormende vergadering onbekend met deze brief. Dat het college hier niet actief van op de hoogte was, is overigens niet geheel ongebruikelijk. Wanneer de beantwoording afgedaan kan worden, zonder dat hierbij afgeweken hoeft te worden van vastgesteld beleid en/of een standpunt bevat, is de ambtelijke organisatie gemachtigd, zonder tussenkomst van het college, dit af te handelen.

Voor de verstuurde brief van de St. Jozefschool is weldegelijk aandacht geweest. Indien het (juridisch) niet noodzakelijk is, hebben wij de voorkeur om zienswijzen van inwoners, bedrijven of belangenorganisaties te bespreken in het persoonlijk gesprek. In het geval van de brief van de St. Jozefschool is er een persoonlijk gesprek gevoerd met de directeur van de school en de beleidsmedewerker Mobiliteit. Inmiddels zijn er ook al aanpassing uitgevoerd om de schoolzone duidelijker zichtbaar te maken. Verdere maatregelen worden in een vervolggesprek met de directeur besproken, één en ander is afhankelijk van financiële middelen. Gezamenlijk is geconcludeerd dat de wandelroute voor de schoolgaande kinderen verbetering behoeft.

Het college is niet voornemens om, anders dan in door uw raad vastgestelde (participatie)proces (Startnotitie), in te richten om te komen tot een nieuw voorstel aan de gemeenteraad.

De volgende onderwerpen zijn ter sprake gekomen in relatie tot het uitvoeringsprogramma

13. Vertaling STOMP-principe naar het uitvoeringsprogramma komt onvoldoende tot uiting.
14. Kiefteweg verhardingskeuze
15. Geen concrete actie t.a.v. verkeersarmoede

**13. Vertaling STOMP-principe naar het uitvoeringsprogramma komt onvoldoende tot uiting**

Het STOMP-principe vormt een belangrijk inhoudelijk uitgangspunt bij de totstandkoming van zowel het mobiliteitsplan als het uitvoeringsprogramma. In de uitwerking van het uitvoeringsprogramma wordt prioriteit gegeven aan maatregelen die lopen en fietsen stimuleren. Deze maatregelen dragen bij aan een duurzame, gezonde en toegankelijke leefomgeving en sluiten aan bij bredere beleidsdoelen, zoals klimaatadaptatie, gezondheid en verkeersveiligheid.

Tegelijkertijd blijven maatregelen gericht op het verbeteren van verkeersveiligheid met aantoonbare urgentie, bijvoorbeeld op locaties met een verhoogd risico op ongevallen of een grote maatschappelijke impact, hoog op de agenda staan. Bij de selectie en fasering van maatregelen is daarnaast nadrukkelijk gekeken naar de samenloop met andere ruimtelijke ontwikkelingen of gepland groot onderhoud. Door maatregelen te integreren in bestaande projecten ontstaat meerwaarde, worden middelen efficiënter ingezet en kunnen werkzaamheden gecombineerd worden uitgevoerd. Ook de beschikbaarheid van cofinanciering of subsidies is een belangrijke factor: maatregelen waarvoor externe financiering mogelijk is, behouden eerder hun plek in de planning. Daarnaast is de beschikbare ambtelijke capaciteit en inzet van invloed op het uitvoeringsprogramma. Het bepalen van prioriteiten en de fasering van projecten houdt rekening met de beschikbare personele en organisatorische middelen om uitvoering effectief en efficiënt te kunnen realiseren. Kortom, de keuzes die zijn gemaakt binnen het uitvoeringsprogramma bij een beperkt budget zijn niet willekeurig. Ze zijn gebaseerd op inhoudelijke relevantie (zoals het STOMP-principe), financiële haalbaarheid, maatschappelijke impact en het participatieve proces dat voorafging aan het mobiliteitsplan.

**14. Kiefteweg verhardingskeuze**

De technische uitwerking, ruimtelijke inpassing en het ontwerp van deze route zijn vooralsnog niet afgerond. Daarbij nemen wij de zorgen en opmerkingen over het cultuurhistorische karakter van het huidige pad mee in het vervolg.

**15. Geen concrete actie t.a.v. verkeersarmoede**

Wij zijn echter van mening dat het mobiliteitsplan niet de juiste plek is om armoedeproblematiek integraal te adresseren. Tegelijkertijd erkennen wij dat mobiliteit een rol kan spelen binnen bredere armoedevraagstukken. Daarom werken we, wanneer er signalen zijn dat mobiliteit een belemmerende (financiële) factor vormt, integraal samen met onze collega's die verantwoordelijk zijn voor het armoedebeleid. Vanaf 2026 gaan wij met de doorontwikkeling van financiële bestaanszekerheid verder onderzoeken wat rondom (lokaal en regionaal) vervoer, in relatie tot 'vervoersarmoede', de (inhoudelijke en financiële) mogelijkheden zijn.