

Raadsvoorstel

Agendapunt	: 7
Fase in de beleidscyclus	: Uitvoering (rood)
Onderwerp	: Mobiliteitsplan Oost Gelre 2025-2040 - Visie, ambities en netwerken
Portefeuillehouder	: Wethouder Teselink
Datum B&W-besluit	: 6 mei 2025

Doel

Met dit mobiliteitsplan kan de gemeente de komende jaren goed onderbouwd, met bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak, en op basis van de nieuwste inzichten, toekomstgericht werken aan de mobiliteit binnen de gemeente en in de regio.

Aanleiding

Het Integraal Verkeersprogramma 2014-2024 en de Mobiliteitsupdates voor Lichtenvoorde en Groenlo (2021-2024) zijn inmiddels verouderd en vormen geen toereikende basis meer voor het verkeers- en mobiliteitsbeleid van onze gemeente. Daarom is adviesbureau Royal HaskoningDHV gevraagd om de gemeente te begeleiden bij het opstellen van een nieuw mobiliteitsplan. Voordat de laatste stap – het uitwerken van concrete maatregelen – gezet kan worden, wordt nu eerst gevraagd om het onderdeel 'visie, ambities en netwerken' vast te stellen. Hiermee worden duidelijke kaders gecreëerd voor de verdere invulling van het Mobiliteitsplan Oost Gelre 2025-2040.

Voorstel aan de raad

1. Het Mobiliteitsplan Oost Gelre 2025-2040 - Visie, ambities en netwerken vast te stellen.

Kader

Het collegeakkoord en de individuele verkiezingsprogramma's van de raadsfracties zijn geanalyseerd, evenals de relevante vigerende beleidsplannen op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau, zoals de Omgevingsvisie, Het Strategisch Plan voor Verkeersveiligheid, de Mobiliteitsupdates Groenlo en Lichtenvoorde en het gemeente breed landbouw en vrachtverkeeronderzoek. (Zie ook Bijlage 2, hoofdstuk 3 *Beleidskaders*, hier worden de relevante geldende beleidsplannen geanalyseerd.)

Argumenten

1.1. *We zorgen voor een toekomstbestendig mobiliteitsbeleid.*

Met dit mobiliteitsplan kan de gemeente de komende jaren goed onderbouwd, met bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak, en op basis van de nieuwste inzichten, toekomstgericht werken aan de mobiliteit binnen de gemeente en in de regio.

1.2. *De visie op mobiliteit in de gemeente is vertaald in 11 ambities.*

Te weten:

1. De wegen en locaties met het hoogste verkeersveiligheidsrisico brengen we in beeld en pakken we als eerste aan.
2. Kinderen vanaf 8 jaar fietsen zelfstandig naar school en sport. We brengen in beeld wat we daarvoor moeten doen.
3. Op basis van het STOMP-principe worden de centra van Lichtenvoorde en Groenlo optimaal ingericht voor fietsers en voetgangers.
(STOMP = Stappen, Trappen, OV, Mobiliteitsdiensten en deelmobiliteit, Privé auto)
4. Overall in de kernen geldt 30 km/uur, tenzij
5. Aantrekkelijke bedrijventerreinen
6. Voor de kleine kernen zorgen we voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting, op meerdere manieren.
7. We beperken conflicten tussen landbouwverkeer en fietsers. Op routes in het fietsnetwerk buiten de bebouwde kom heeft de veiligheid voor fietsers prioriteit.

8. We analyseren de routes van het vrachtverkeer en brengen optimalisaties in beeld. In de kernen rijdt alleen vrachtverkeer met herkomst en/of bestemming.
9. Slim omgaan met de beschikbare ruimte
10. Slimme combinaties van vervoerswijzen
11. We stellen randvoorwaarden bij locatie en programma van ruimtelijke ontwikkelingen. Nieuw verkeer mag geen nieuwe verkeersknelpunten of grote veiligheidsrisico's opleveren.

1.3. De visie en ambities zijn vertaald in gewenste netwerken.

Het gaat om netwerken voor fietsers, motorvoertuigen en vrachtverkeer. Ook wordt ingegaan op voetgangers en landbouwverkeer.

1.4. We kunnen gericht maatregelen ontwikkelen.

Met het bepalen van de visie, ambities en netwerken geven we richting aan het uitwerken van concrete maatregelen om het mobiliteitsplan compleet te maken. In het document *Visie, ambities en netwerken* is alvast een doorkijk gegeven naar het verwachte detailniveau van de maatregelen, aan de hand van twee fictieve voorbeelden.

Kanttelingen

1.1. Aan de netwerken is de nieuwe categorie GOW30 toegevoegd.

Met de introductie van de gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW30) is een nieuw type weg met eigen inrichtingseisen opgenomen in het netwerk. In het Integraal Verkeersprogramma 2014-2024 en de Mobiliteitsupdates Groenlo en Lichtenvoorde werd binnen de bebouwde kom nog uitgegaan van de Erftoegangsweg type I. Deze categorie is met de komst van de GOW30 komen te vervallen.

1.2. Dit mobiliteitsplan bevat een vernieuwde kijk op het terugbrengen van 50 km/uur naar 30 km/uur.

Met het vaststellen van de Mobiliteitsupdates voor Groenlo en Lichtenvoorde heeft uw raad eerder ingestemd met het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur op wegen waar fietsers de rijbaan delen met gemotoriseerd verkeer. De introductie van de GOW30 heeft geleid tot een heroverweging van welke wegen het meest geschikt zijn voor een 30 km/uur-inrichting. Deze nieuwe wegcategorie geeft de mogelijkheid om te kiezen voor 30km/uur, tenzij.

Participatie

Een belangrijk onderdeel bij de totstandkoming van dit mobiliteitsplan is participatie. Bij het opstellen van dit mobiliteitsplan zijn daarom verschillende doelgroepen betrokken:

- Individuele inwoners: zij hebben meer dan 700 reacties ingediend (via een digitale kaart op onze website) waarin zij hun wensen, knelpunten en positieve ervaringen met betrekking tot mobiliteit hebben gedeeld;
- Klankbordgroep: bestaande uit diverse belangenverenigingen, zoals dorpsraden, ondernemersverenigingen, vertegenwoordigers van bedrijven, inclusiviteit en hulpdiensten. Deze groep is geconsulteerd tijdens twee bijeenkomsten: één over knelpunten en één over netwerken;
- Gemeenteraad: raadsleden hebben hun eerste denkrichtingen over mobiliteit gedeeld, in twee bijeenkomsten is gesproken over de visie, ambities en netwerken;
- Interne brede projectgroep: beleidsmedewerkers van verschillende disciplines zijn tweemaal geconsulteerd om te zorgen dat het mobiliteitsplan aansluit bij andere beleidsvelden binnen de gemeente.

Uitvoering

Juridische aspecten

Niet van toepassing.

Financiële aspecten

Niet van toepassing.

Personele aspecten

Niet van toepassing.

Communicatie

Op de website van de gemeente is sinds de start van het proces een themapagina ingericht over het mobiliteitsplan. Deze updaten we bij elke vervolgstap.

Bij vaststelling van het mobiliteitsplan informeren we inwoners en andere stakeholders. Dat doen we door het plaatsen van een artikel op onze gemeentepagina's in Elna/Groenlose Gids, op onze website en social media. In dat artikel lichten we de belangrijkste elementen toe, en verwijzen we naar de website voor het complete mobiliteitsplan. Ook informeren we de leden van de klankbordgroep.

Daarbij gaan we ook in op het feit dat het mobiliteitsplan nog wordt gevolgd door een pakket van maatregelen, met daaraan gekoppeld een prioritering. Op het moment dat we daadwerkelijk maatregelen op een bepaalde locatie gaan nemen, doen we dat met participatie van belanghebbenden.

Planning

Na vaststelling van de visie, ambities en netwerken start de uitwerking van het maatregelenpakket. Bij voldoende ambtelijke capaciteit – momenteel staat de functie van verkeerskundige open – ligt het maatregelenpakket in het najaar ter vaststelling voor aan het college. Aansluitend ontvangt de raad hierover bericht, met indien gewenst een mondelinge toelichting tijdens een raadsinformatiebijeenkomst.

Evaluatie

Niet van toepassing.

Bijlage(n)

	<i>Omschrijving</i>	<i>Openbaar</i>	<i>Toelichting</i>
1	Mobiliteitsplan Oost Gelre 2025-2040 - Visie, ambities en netwerken	Ja	
2	Mobiliteitsplan Oost Gelre 2025-2040 - Bijlagen	Ja	

Wij bieden u hierbij een ontwerpbesluit ter vaststelling aan.

Het college van de gemeente Oost Gelre,	
secretaris,	burgemeester,
J.J.L. Heerkens	A.H. Bronsvort