

Raadsvoorstel

Onderwerp	Mobiliteitsprogramma Oldambt 2025 – 2035
Datum beeldvormende raadsbijeenkomst	18 februari 2026
Datum raadsvergadering	4 maart 2026
Zaaknummer	9552-2026
Steller	Ruurdjan Bakker
Medeverantwoordelijke(n)	Douwe Oosterkamp
Portefeuillehouder(s)	Ger Klein en Jurrie Nieboer

Eerdere besluitvorming en/ of vastgesteld beleid	n.v.t.
Voorgesteld raadsbesluit	De raad besluit: - Het Mobiliteitsprogramma Oldambt 2025 – 2035 vast te stellen
Samenvatting	Het huidige Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan dateert uit 2011. Het beleidskader hiervan is toe aan actualisatie vooral om weer aan te kunnen sluiten op het nieuwe landelijke en provinciale beleid. Ook zijn er veel ruimtelijke plannen in voorbereiding die om nieuw mobiliteitsbeleid vragen. Daarom is er behoefte aan nieuw mobiliteitsbeleid, vormgegeven in een nieuw Mobiliteitsprogramma. Het Ontwerp-Mobiliteitsprogramma is op 11-11-2025 door het college vrijgegeven voor ter visie legging. Het stuk heeft ter visie gelegen van 20 november 2025 t/m 31 december 2025. In deze periode zijn drie zienswijzen binnengekomen. Deze zienswijzen zijn van dien aard dat het Ontwerp-Mobiliteitsprogramma alleen met betrekking tot openbaar vervoer (Hoofdstuk 5.4) is aangepast.
Bijlage(n)	1. Mobiliteitsprogramma Oldambt 2. Reactienota op zienswijzen Mobiliteitsprogramma Oldambt
AVG	Alle stukken zijn AVG-proof.

TOELICHTING

Inleiding

Het huidige Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan dateert uit 2011. Nieuw mobiliteitsbeleid is nu nodig omdat de manier waarop mensen en goederen zich verplaatsen snel verandert en het oude beleid vaak niet meer aansluit bij de huidige en toekomstige uitdagingen. Ook het aansluiten bij landelijk en provinciaal beleid is een belangrijke reden net als veel ruimtelijke plannen die in voorbereiding zijn en om nieuw mobiliteitsbeleid vragen. De belangrijkste specifieke redenen waarom nieuw mobiliteitsbeleid nodig is, zijn de volgende: duurzaamheid en klimaatdoelen, bereikbaarheid en verkeersdruk, leefbaarheid en gezondheid, technologische veranderingen, ruimtelijke ordening en stedelijke groei én gelijke toegang en sociale inclusie.

Het Ontwerp Mobiliteitsprogramma Oldambt 2025-2035 is gebaseerd op zes mobiliteitsprincipes:

1. gezonde mobiliteitsvormen op 1;
2. verkeersveiligheid: de basis op orde;
3. waarborgen balans mobiliteit en kwaliteit leefomgeving;
4. elk dorp verbonden d.m.v. sterke mobiliteitsnetwerken;
5. een toegankelijke openbare ruimte voor iedereen;
6. slim en schoon reizen.

Ad. 1: Gezonde mobiliteitsvormen zoals lopen en fietsen krijgen prioriteit in het nieuwe mobiliteitsbeleid. Dit past bij het moderne mobiliteitsbeleid waarbij brede welvaart- waarvan gezondheid een belangrijk onderdeel is – het uiteindelijke doel is. Dit houdt in dat bij de inrichting van infrastructuur, beleidsvorming en investering het belang van fietsers en wandelaars voorop wordt gezet.

Ad. 2. Het verbeteren van de verkeersveiligheid draagt bij aan de gezondheid van inwoners en aan de leefbaarheid. De overheid is er samen met de samenleving verantwoordelijk voor dat bewoners en bezoekers zich in de openbare ruimte veilig kunnen verplaatsen. Een dalende trend in het aantal verkeersslachtoffers is daarom een belangrijk doel. Een nieuwe invalshoek voor verkeersveiligheid is 'risicogestuurd werken'. Ongevallen uit het verleden hebben veel data opgeleverd. Op basis hiervan zijn risico's in beeld gebracht. Met de risicogestuurde aanpak wordt vervolgens gekeken waar de kans op een ongeval het grootst is. Daar worden vervolgens maatregelen getroffen. Voorkomen is beter dan genezen.

Ad. 3. Gemeente Oldambt moet een prettige omgeving zijn om in te wonen, werken en recreëren. De beschikbare openbare ruimte is schaars en de ruimte voor gemotoriseerd verkeer is nu relatief groot. Daarom moet ook vanuit mobiliteit worden bijgedragen aan een leefbare omgeving, waarbij de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de leefomgeving gewaarborgd dient te worden. Minder oppervlakte zoals wegen en parkeerterreinen en meer ruimte voor groen zorgen tevens voor minder (stedelijke) hitte en minder luchtvervuiling. Een scheiding van kort-/langparkeren is een middel om de leefbaarheid en economische vitaliteit te waarborgen. Op deze scheiding van kort-/langparkeren kan met diverse maatregelen worden gestuurd variërend van eenvoudig uit te voeren maatregelen zoals goede bewegwijzering tot ingrijpendere maatregelen zoals de invoering van blauwe zônes. In het nog op te stellen uitvoeringsprogramma centrum Winschoten wordt vastgelegd welke maatregelen op het sturen van lang-/kort parkeren noodzakelijk zijn voor het centrum van Winschoten wil de leefbaarheid en economische vitaliteit geborgd kunnen worden.

Ad. 4. Om de bereikbaarheid op peil te houden zijn goede verbindingen met de dorpen belangrijk. Voorzieningen met een sterke regionale functie, zoals een ziekenhuis, zwembad of school, moeten voor zoveel mogelijk inwoners/bezoekers goed bereikbaar zijn. Hoewel daartoe de inzet van actieve mobiliteit en gezonde mobiliteitsvormen belangrijk is, blijft de auto een noodzakelijk vervoermiddel voor de vervoersvraag van onze inwoners. Om een prettige woonomgeving te zijn om in te wonen, te werken en te recreëren is het van belang dat er een goede balans is tussen zowel goede fiets-, OV-, als autoverbindingen.

Ad. 5. Een toegankelijke openbare ruimte in gemeente Oldambt betekent dat de omgeving zo is ontworpen dat iedereen, ongeacht leeftijd, fysieke gesteldheid, er gebruik van kan maken. Daartoe dient ingezet te worden op toegankelijkheid om daarmee bij te dragen aan het gevoel van gemeenschap en gelijkwaardigheid in Oldambt.

Ad. 6. Met slim en schoon reizen wordt een toekomstbestendige manier van vervoer bedoeld, waarbij onze verplaatsingen steeds minder invloed hebben op het milieu. Drie belangrijke uitgangspunten voor slim en schoon reizen zijn het voorkomen van onnodige verplaatsingen, het veranderen van vervoermiddelen en het verschonen van vervoermiddelen. Daartoe wordt ingezet op zo veel mogelijk fossielvrije interne verplaatsingen in Oldambt.

Motivatie

Zoals ook in de inleiding vermeld, is het belangrijk dat de gemeente Oldambt beschikt over vastgesteld nieuw mobiliteitsbeleid, beleid dat aansluit bij het actuele Rijksbeleid en provinciaal beleid. Verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid zijn daar de belangrijke thema's bij de invulling van toekomstige ruimtelijke plannen.

Het Mobiliteitsprogramma Oldambt 2025-2035 is tot stand gekomen op basis van (data van) de huidige situatie, participatie middels ongeveer 800 enquêtes, ongevallen- en mobiliteitstrends, provinciaal- en Rijksbeleid, gesprekken met ondernemers uit Winschoten-centrum, Wijkplatform Centrum Winschoten, ambtenaren van gemeente Oldambt, belangenpartijen zoals de Fietzersbond, VVN, LTO Noord etc. en 2 raadsbijeenkomsten. Daarbij is het Mobiliteitsprogramma Oldambt 2025-2035 ontwikkeld middels de zes mobiliteitsprincipes die bij 'inleiding' nader zijn omschreven.

Ten behoeve van de vaststelling van het Mobiliteitsprogramma Oldambt 2025 – 2035 door de gemeenteraad is formele inspraak nodig. Het Ontwerp-Mobiliteitsprogramma heeft daarom van 20 november t/m 31 december 2025 ter visie gelegen. In deze periode zijn drie zienswijzen binnengekomen. De ambtelijke reacties hierop zijn weergegeven in een reactienota. De zienswijzen zijn van dien aard dat het Ontwerp-Mobiliteitsprogramma alleen is aangepast met betrekking tot openbaar vervoer (zie Hoofdstuk 5.4). De indieners van de zienswijze zullen als zodanig beantwoord worden. Ook zal naar hen inhoudelijk worden ingegaan op de zienswijzen.

Vier van de mobiliteitsprincipes betreffen niet direct op zichzelf staande infrastructurele maatregelen, maar hebben a.) meer betrekking op multidisciplinaire ruimtelijke projecten waarin die principes worden vertaald (bijvoorbeeld meer aandacht voor het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a service, particuliere auto) bij de herinrichting van de openbare ruimte, b.) maatregelen gericht op stimuleren van duurzame vervoersvormen en c.) maatregelen gericht op beter faciliteren van de fietser. Deze maatregelen staan dus niet op zichzelf, maar maken deel uit van een groter geheel. Deze maatregelen worden daarom niet als zodanig opgenomen in uitvoeringsprogramma's, maar komen als uitwerking terug in ruimtelijke en onderhoudsprojecten.

Na de vaststelling door de gemeenteraad wordt als volgende stap uitvoering gegeven aan het vastgestelde beleid. Hiertoe worden twee uitvoeringsprogramma's ontwikkeld: één voor Winschoten-centrum en één voor de rest van de gemeente. Indien nodig worden college en/of gemeenteraad hierover geïnformeerd.

Risicoparagraaf

Voor het verkrijgen van draagvlak is het in het participatieproces gebruikelijk dat een Ontwerp-Mobiliteitsprogramma ter visie wordt gelegd, de indieners van zienswijze een reactie hierop krijgen én het ontwerpplan hier eventueel op aangepast wordt. Aan deze voorwaarden is voldaan.

Alternatieve keuzes of scenario's

n.v.t.

Betrokkenheid (externe) partners

Het participatietraject is een belangrijk onderdeel van het Plan van Aanpak van het Mobiliteitsprogramma. Er is een digitale enquête uitgezet (respons ongeveer 800 stuks), een trendatelier met ambtenaren gehouden en stakeholdersessies met de SOCW, provincie, OV-bureau, Fietzersbond, Veilig Verkeer Nederland, politie, Cumela (belangenvereniging van Loonwerkers) en LTO Noord Nederland. Ook met u als gemeenteraad hebben verschillende bijeenkomsten plaatsgevonden.

Consequenties

De uitvoering van het mobiliteitsbeleid brengt met zich mee dat de beschikbare gemeentelijke personele capaciteit kritisch wordt beoordeeld. Aangezien het Mobiliteitsprogramma een horizon kent tot 2035, is het van belang dat genoemde uitvoeringsprogramma's en de beschikbare capaciteit in onderlinge samenhang en balans worden gezien. Indien nodig zal een gemeentelijk voorstel voor extra capaciteit worden ontwikkeld.

Met betrekking tot de uitvoeringsagenda's voor Winschoten-centrum én overig Oldambt dient rekening te worden gehouden met implementatie van de zes mobiliteitsprincipes. Daarom zal niet alleen met team BORGG, maar ook met interne en externe stakeholders, participanten etc. structureel overleg en afstemming plaatsvinden.

Zoals verwacht mag worden, hebben maatregelen voortvloeiend uit het beleid positieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid. De samenleving als geheel zal daar de (financiële) vruchten van plukken.

Vervolg

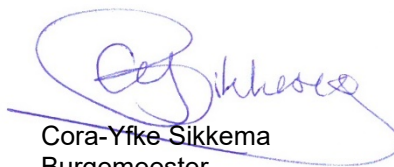
Na vaststelling door de gemeenteraad moet het nieuwe mobiliteitsbeleid geconcretiseerd worden in maatregelen. Daartoe worden twee uitvoeringsprogramma's ontwikkeld: één voor Winschoten-centrum en één voor de rest van de gemeente. Ook zal het nieuwe mobiliteitsbeleid tot uiting komen in (groot) onderhoud aan de infrastructuur, verkeerseducatie e.d.

Winschoten, 27 januari 2026

Burgemeester en wethouders van de gemeente Oldambt,



Berinda Aukema
Secretaris



Cora-Yfke Sikkema
Burgemeester

Datum raadsvergadering 4 maart 2026	Agendapunt	Zaaknummer 9552-2026
Onderwerp Mobiliteitsprogramma Oldambt 2025 – 2035.		

De raad van de gemeente Oldambt,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 27 januari 2026

Besluit

- Het Mobiliteitsprogramma Oldambt 2025 – 2035 vast te stellen

Winschoten, 4 maart 2026

De raad van de gemeente Oldambt,

Jelte van der Meer
Griffier

Cora-Yfke Sikkema
Voorzitter