Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

RAPPORT

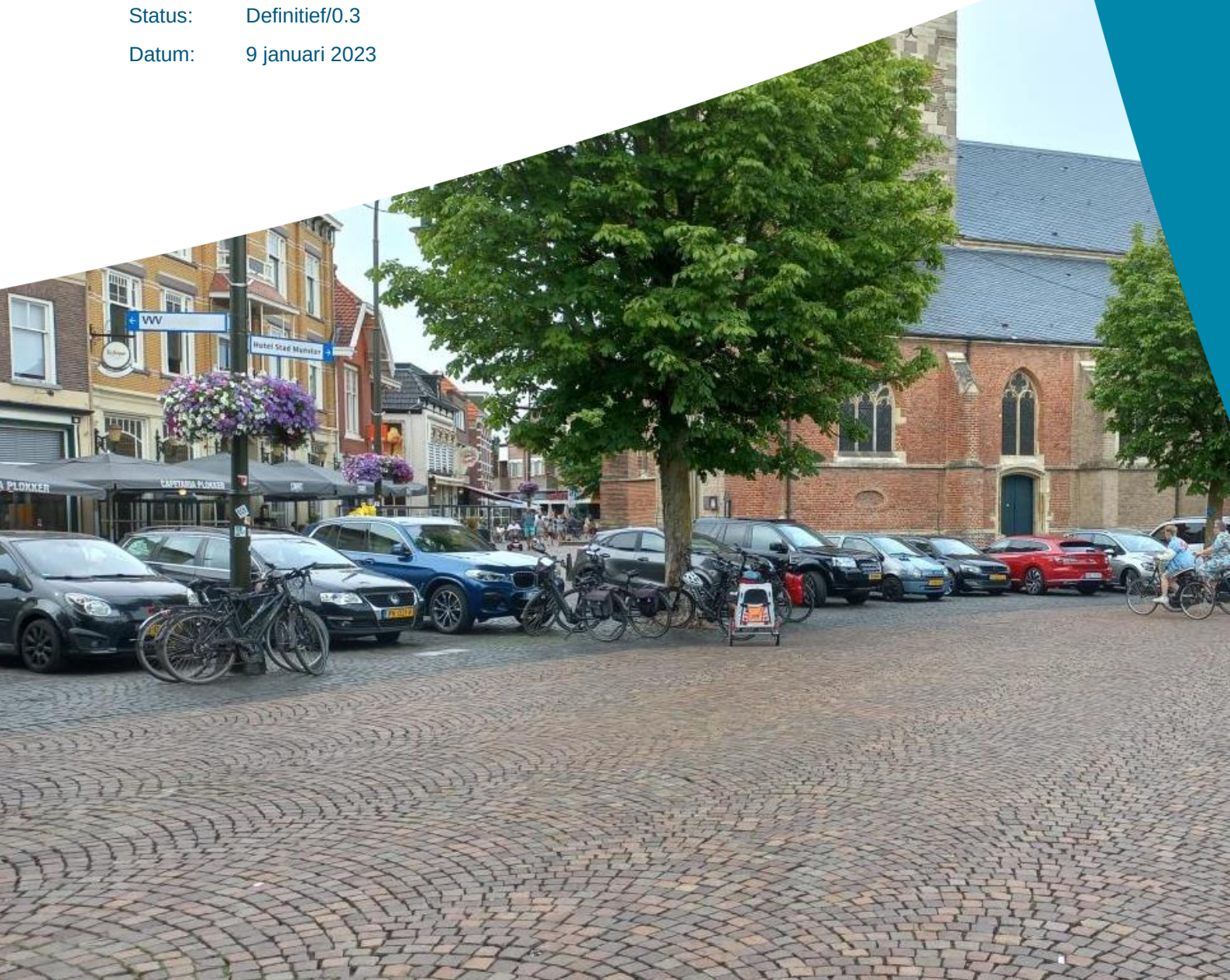
Verkeerskundig onderzoek Markt Winterswijk

Klant: Gemeente Winterswijk

Referentie: BI6003-101-100-R001-F0.3

Status: Definitief/0.3

Datum: 9 januari 2023



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Jonkerbosplein 52
6534 AB Nijmegen
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 70 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Verkeerskundig onderzoek Markt Winterswijk

Referentie: BI6003-101-100-R001-F0.3
Status: 0.3/Definitief
Datum: 9 januari 2023
Projectnaam: Onderzoek verkeersluw maken Markt Winterswijk
Projectnummer: BI6003

Classificatie

Open

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	**Inleiding**	**2**
1.1	Aanleiding	2
1.2	Onderzoeksvraag	4
1.3	Leeswijzer	4
2	**Gemeentelijk beleid**	**5**
3	**Huidige situatie**	**6**
3.1	Verkeersstructuur	6
3.2	Verkeerstroom over de Markt	6
3.3	Bevoorrading	8
3.4	Parkeren	8
3.5	Gebruik Markt	14
3.6	Ruimtelijke ontwikkelingen	19
4	**Scenario's herinrichting Markt**	**20**
4.1	Overzicht scenario's	20
4.2	Scenario 1: Optimale bereikbaarheid Markt	20
4.3	Scenario 2: Betere voetgangersverbinding noord- en zuidzijde Markt	21
4.4	Scenario 3: Voetgangersgebieden volledig aaneengesloten	27
5	**Effectenanalyse**	**29**
5.1	Effect verkeerscirculatie	29
5.2	Effect verdwijnen parkeerplaatsen Markt in scenario 3	35
5.3	Integrale beoordeling	35
6	**Conclusie en aanbevelingen**	**40**

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Winterswijk heeft een centrum dat vele lokale, regionale en Duitse bezoekers trekt. Overal in en om het centrum zijn diverse gratis parkeerterreinen op korte loopafstand van de centrumvoorzieningen. De automobilist is daarmee welkom in Winterswijk.

Om het centrum verder te versterken heeft de gemeente Winterswijk samen met belanghebbenden een centrumvisie ontwikkeld. De herinrichting van de Markt vormt een onderdeel van dit plan. De ruimte op de Markt is beperkt en het huidige gebruik is divers: er vinden warenmarkten en evenementen plaats en er zijn terrassen en parkeervoorzieningen voor fietsers en auto's. Daarnaast maakt de Markt onderdeel uit van de verkeerstructuur in het centrum. In de centrumvisie van Winterswijk is de verkeersproblematiek als volgt omschreven: *"Op de markt zijn er verschillende verkeersbewegingen, met verschillende gebruikers: voetgangers, fietsers, autoverkeer, parkeervoorzieningen, warenmarkt en horecaterrassen. Dit zit elkaar op bepaalde momenten in de weg, in gemak, veiligheid en gebruik van de beperkte ruimte. Er is overlast van geparkeerde fietsen en de bestrating is niet voor iedereen toegankelijk. De gemeente Winterswijk wil dit beter inrichten en organiseren."*

De Markt is populair. Velen willen er op hun eigen manier gebruik van maken. Om te ondernemen, om zich te verplaatsen, om even uit te rusten, om inkopen te doen, om te genieten, om te bevoorraden, om van het ene deel van het centrum naar het andere te komen, of om er te wonen. Ieder wil dat op zijn eigen manier, en ieder heeft zijn eigen favoriete of belangrijke plek. Het is daarmee een smeltkroes van belangen. Reden voor de gemeente om zich af te vragen hoe ze al die belangen op verschillende momenten een eigen, passende plaats kan geven. Daarbij komt de vraag aan bod hoe de gemeente het verkeer zou moeten organiseren. Welke verkeersdeelnemers mogen op welke momenten welke delen van de Markt gebruiken?



Figuur 1: Verkeersbehoeftes Markt



Figuur 2: Ruimtevraag weekmark, winkelbezoek en terrassen Markt

De gemeente Winterswijk heeft al maatregelen genomen om de centrumbeleving te verbeteren. Zo hebben het Vrijheidspark en de Notaristuin de afgelopen jaren al een metamorfose gekregen, en is het parkeren aan de noordzijde van de Markt in de zomermaanden opgeheven. Daarnaast is een centrumvisie opgesteld waarin de ambitie is uitgesproken dat Winterswijk een centrum wil dat voor iedere leeftijdscategorie aantrekkelijk is, zowel voor jong als voor oud. Ook na sluitingstijd van de winkels moet het centrum haar sfeer behouden. In het centrum dient het authentieke, historische Winterswijk op een creatieve en subtiele manier ervaren te worden. *"De gemeente ziet de markt als het centrale druktepunt van het stervormige centrum. De centrale ontmoetingsplek waar de verschillende winkelstraten naartoe leiden, met de kerktoren als karakteristiek baken. Het biedt een krachtige mix van verschillende functies, zoals de warenmarkt, gevarieerde horeca, winkels, kerk en evenementen."* Hierdoor staat de nut en noodzaak van verkeer op de Markt ter discussie. Daarom is in voorliggend rapport onderzocht wat de effecten zijn als de Markt anders wordt ingericht.



Figuur 3: Overzichtskaart Markt Winterswijk

1.2 Onderzoeksvraag

De gemeente Winterswijk wil bepalen wat de meest passende verkeerssituatie is op de Markt. Wat passend is hangt af van de ambities die de gemeente met ten aanzien van de Markt heeft. Om dit nader te verkennen zijn twee verkeerskundige ingrepen zijn bestudeerd, en vergeleken met de huidige situatie. Onderzocht is:

- welke effecten een wijziging van de doorgaande verkeersroute heeft en of deze acceptabel zijn, daarbij rekening houden met verschillende momenten in het jaar (warenmarkt, evenement, seizoen);
- of er in verschillende verkeerssituaties al dan niet verkeerstoenames ontstaan;
- of en waar er parkeercapaciteit beschikbaar is om bij het eventueel (gedeeltelijk) opheffen van de parkeerplaatsen op de Markt deze te compenseren;
- hoe het fietsparkeren en de fietsstromen geborgd kunnen worden;
- hoe de bereikbaarheid voor aanwonenden en de bevoorrading van winkels en horeca geborgd wordt;
- welke alternatieve oplossingen denkbaar zijn en wat daarvan de effecten zijn.

1.3 Leeswijzer

Het voorliggende rapport is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 beschrijft het gemeentelijk verkeersbeleid en de centrumvisie van Winterswijk.
- Hoofdstuk 3 geeft inzicht in de huidige verkeersituatie en het gebruik van de Markt.
- In hoofdstuk 4 zijn verschillende scenario’s geschetst voor de herinrichting van de Markt vanuit verschillende verkeerskundige invalshoeken.
- Hoofdstuk 5 beschrijft de verkeerskundige effecten van de verschillende scenario’s.
- In het afsluitende hoofdstuk 6 zijn de eindconclusies beschreven en verdere aanbevelingen.

2 Gemeentelijk beleid

Er is een korte beleidsanalyse uitgevoerd. Hierin is het Verkeersstructuurplan 2010 Winterswijk[1] en de Centrumvisie 'Hart van Wenters'[2] bestudeerd.

Verkeersstructuurplan 2010 Winterswijk
In het verkeersstructuurplan 2010 zijn enkele problemen en ambities voor de Markt benoemd. Beschreven is dat er op de Meddosestraat vooral op Marktdagen overlast is van geparkeerde fietsen. Op die dagen zijn de parkeervoorzieningen voor fietsers niet toereikend. Inmiddels is er in de zomerperiode een tijdelijke fietsenstalling gecreëerd aan de noordzijde van de Markt. Verder staat beschreven dat er één groot voetgangersgebied gecreëerd kan worden als het parkeren van de Markt verdwijnt. De beoogde maatregelen voor de Markt zijn in het verkeersstructuurplan: herinrichten, autovrij maken, voetgangersgebieden samenvoegen en voldoende kwalitatief goede fietsenstallingen aanbrengen. In het verkeerstructuurplan zijn de effecten van deze maatregelen verder niet onderzocht. Het voorliggende onderzoek gaat hier wel nader op in.

Centrumvisie 'Hart van Wenters'
In de Centrumvisie 'Hart van Wenters' staat de toekomstvisie van het centrum beschreven als een levendig centrum. De gemeente wil een centrum dat voor iedere leeftijdscategorie aantrekkelijk is, zowel voor jong als voor oud. Ook na sluitingstijd van de winkels moet het centrum haar sfeer behouden. In het centrum dient het authentieke, historische Winterswijk op een creatieve en subtiele manier ervaren te worden. De markt vormt het centrale druktepunt van het stervormige centrum. De centrale ontmoetingsplek waar de verschillende winkelstraten naartoe leiden, met de kerktoren als karakteristiek baken. Het biedt een krachtige mix van verschillende functies, zoals de warenmarkt, gevarieerde horeca, winkels, kerk en evenementen.

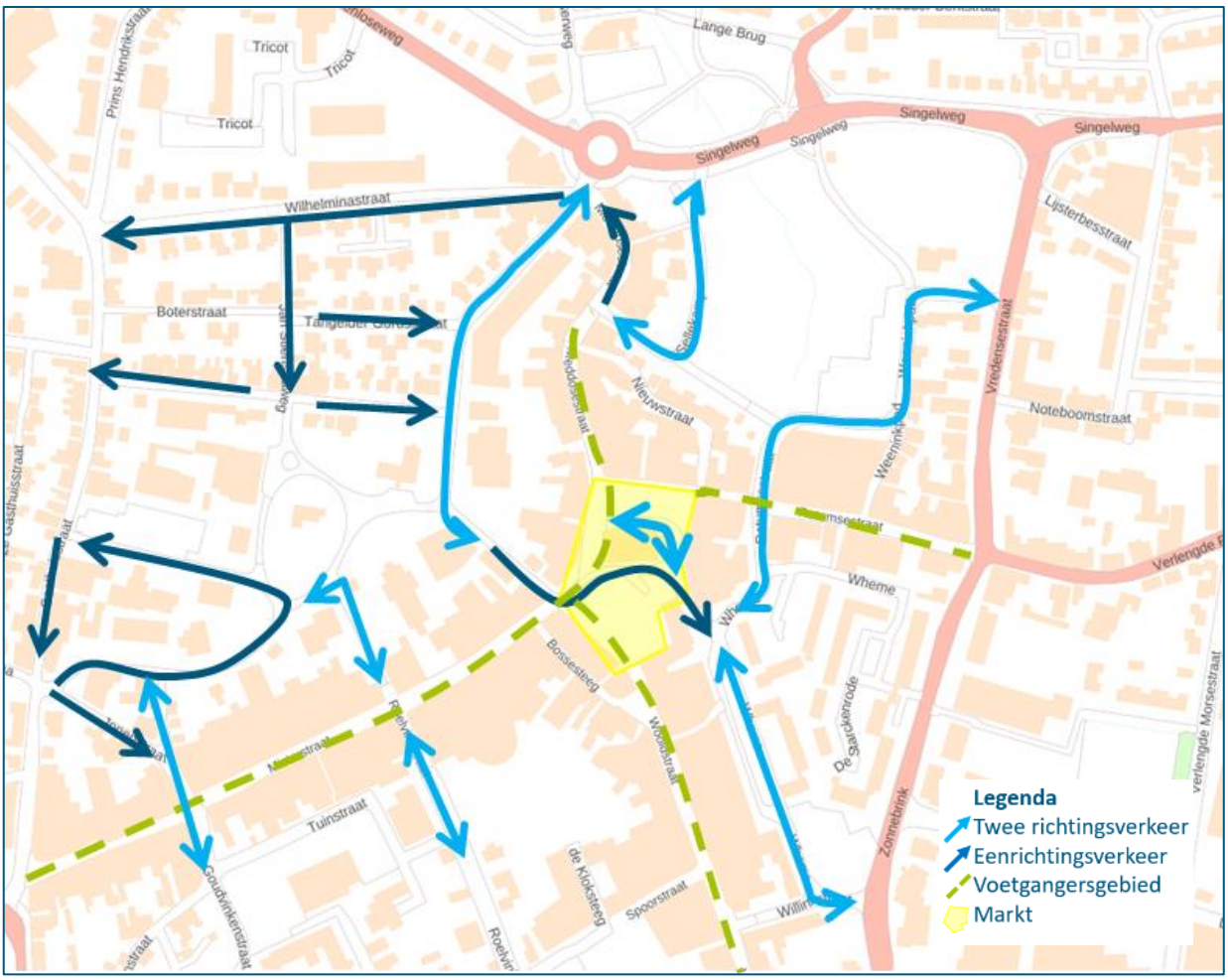
Er zijn veel groepen gebruikers van de verkeersruimte op de Markt: voetgangers, fietsers, rijdende auto's, stilstaande auto's (in- en uitstappen, laden en lossen, en parkeren), warenmarkt, evenementen en horecaterrassen. Dit zit elkaar op bepaalde momenten in de weg: in gemak, veiligheid en gebruik van de beperkte ruimte. Er is overlast van geparkeerde fietsen en de bestrating is niet voor iedereen toegankelijk. Bij verbeterpunten van de inrichting van de Markt wordt gestreefd naar een betere verbinding tussen de Noord- en Zuidzijde van de Markt en betere verbindingen van de Markt met de aanloopstraten. Daarnaast wordt de Markt ervaren als een groot, kaal plein waarbij meer sfeer en groen gewenst is.

[1] *Verkeerstructuurplan 2010 Winterswijk "Voortvarend verder", Akertech, kenmerk 2009123 RP 01 MW*
[2] *Centrumvisie gemeente Winterswijk 'Hart van Wenters' 2021*

3 Huidige situatie

3.1 Verkeersstructuur

Figuur 4 geeft een overzicht van de huidige verkeerscirculatie in het centrum van Winterswijk. Momenteel loopt er een éénrichtingsweg van het noordwesten naar het zuidoosten over de Markt. Via een tweerichtingsweg over de markt kan autoverkeer de noordkant van de Markt bereiken.



Figuur 4: Verkeerscirculatie centrum Winterswijk

Om als automobilist vanaf de parkeerring bij de Markt te komen is de Burgemeester Bosmastraat de enige mogelijkheid. Het wegrijden vanaf de Markt naar de parkeerring kan via de Wheme of het Weeninkpad. De woonwijken aan de westzijde van het centrum kennen een structuur met verschillende eenrichtingswegen. De Gasthuisstraat vormt geen directe doorgaande noord-zuid verbinding in twee rijrichtingen. Vanaf het zuiden kan alleen via het Vrijheidspark naar het noorden gereden worden.

3.2 Verkeerstroom over de Markt

Verkeerstellingen

Er zijn diverse tellingen beschikbaar van de hoeveelheid verkeer dat over de Markt rijdt. In het kader van de herinrichting van het Vrijheidspark zijn twee tellingen uitgevoerd t.h.v. van de Markt. Er is een telling

uitgevoerd in het eenrichtingsgedeelte van de Torenstraat voorafgaand aan de afsluiting van het Vrijheidspark van vrijdag 4 juni 2021 t/m maandag 21 juni 2021. Er zijn toen 929 motorvoertuigen (mvt) per werkdag en 1637 fietsers per werkdag geteld. Voor de afsluiting van het Vrijheidspark is ook een herkomst-bestemmingsonderzoek uitgevoerd ter hoogte van het eenrichtingsgedeelte van de Wheme (uitgang Markt) van maandag 19 juli t/m zondag 25 juli 2021. Hierin zijn 597 mvt per werkdag geteld. Deze tellingen zijn tijdens de coronapandemie uitgevoerd. Mogelijk wijken de tellingen af van de huidige situatie.

Na de afsluiting van het Vrijheidspark is er ook een herkomst – bestemmingsonderzoek uitgevoerd (op dezelfde locaties als voor de afsluiting) van maandag 27 september t/m zondag 3 oktober 2021. Er zijn toen 689 mvt per werkdag geteld.

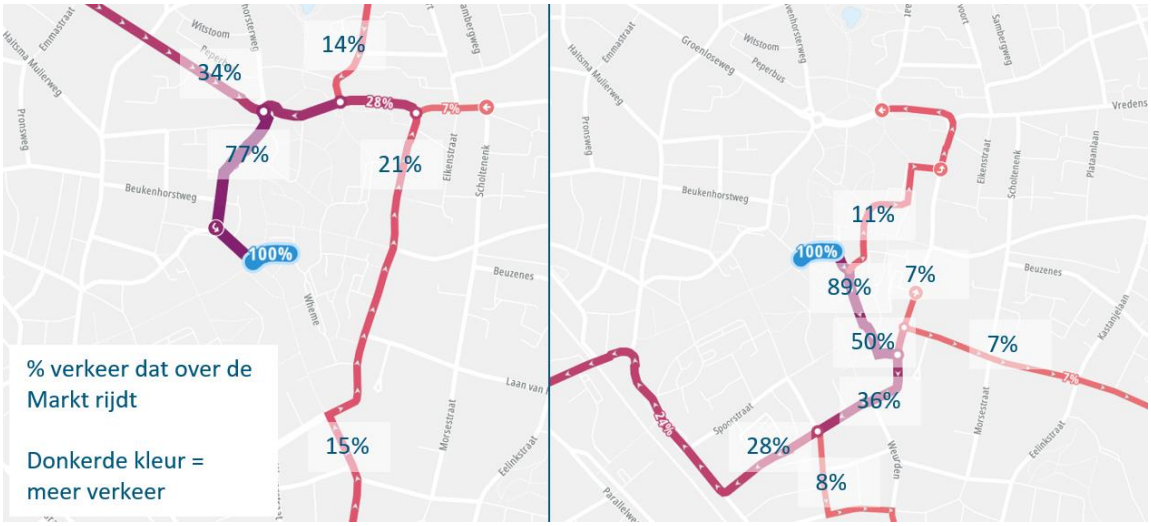
Tabel 1: Tellingen verkeer over de Markt

Datum telling	Aantal motorvoertuigen per etmaal
vrijdag 4 juni 2021 t/m maandag 21 juni 2021	929 mvt
maandag 19 juli t/m zondag 25 juli 2021	597 mvt
maandag 27 september t/m zondag 3 oktober 2021	689 mvt

Er zijn diverse tellingen uitgevoerd op verschillende tijdstippen en met verschillende meet methodes. Een onderzoek met een telslang is meestal betrouwbaarder dan een herkomst – bestemmingsonderzoek. De meting in de Torenstraat in juni 20201 is op die wijze uitgevoerd, en geeft het hoogste aantal motorvoertuigen. In deze rapportage wordt daarom als worst case aanname verder gerekend met de telling van juni 2021 toen er 929 motorvoertuigen over de Markt rijden. Er worden in 2022 door de gemeente Winterswijk nog nieuwe tellingen uitgevoerd, om de actuele verkeersdruk nog beter in beeld te krijgen.

Herkomst en bestemming

Er is Floating Car Data (data ingewonnen via telefoonsignalen en navigatieverbindingen) beschikbaar van de verkeerstroom over de Markt. Deze data geeft inzicht in de herkomsten en bestemmingen van verkeer dat over de Markt rijdt. In Figuur 5 is deze data gepresenteerd. De data geeft een beeld van de verderop gelegen herkomstgebieden en bestemmingen. Uit de beschikbare data valt af te leiden dat ongeveer 23% van het verkeer komt uit de woonwijken ten westen van de Markt. Ongeveer 39% heeft een bestemming rond de Wheme.

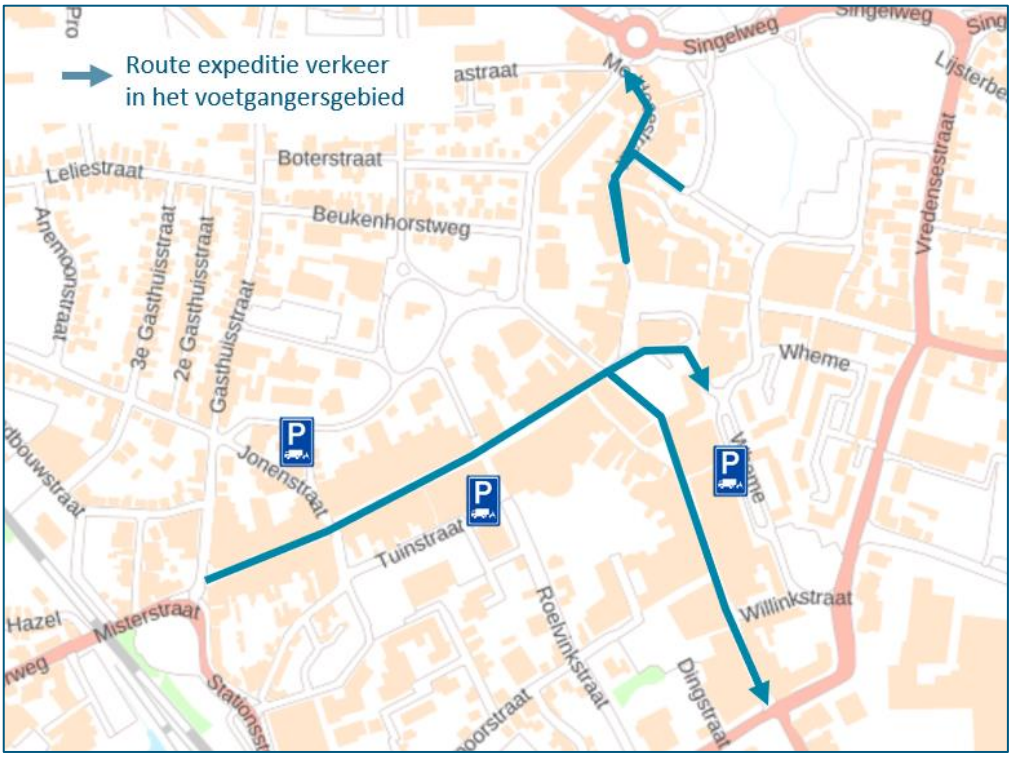


Figuur 6: Herkomsten (links) en bestemmingen (rechts) van verkeer op de Markt, gemiddelde weekdag tussen 1/3/2022 en 6/6/2022 tussen 15 en 18 uur (Bron: TomTom)

3.3 Bevoorrading

Op de Markt gelden momenteel geen expeditietijden. Vrachtwagens kunnen de gehele dag laden en lossen op de parkeerplaatsen, op of naast de rijbaan. Dit is niet mogelijk gedurende de weekmarkt.
In het voetgangersgebied rondom de Markt gelden wel venstertijden. Deze zijn van maandag tot en met vrijdag van 00:00 tot 12:00 uur en van 18:00 tot 24:00 uur. In het weekend is het niet toegestaan om te laden en lossen in de winkelstraten.

Expeditieverkeer in de Meddosestraat rijdt achteruit de winkelstraat in via de Sellekamp. Expeditieverkeer uit de Misterstraat rijdt richting de Markt en vervolgt de route over de Wheme en de Wooldstraat. Expeditieverkeer naar de Wooldstraat rijdt aan via de Torenstraat en de Markt. Daarnaast zijn er ook laad- en los locaties waar expeditieverkeer 24 uur per dag kunnen laden en lossen. Deze zijn weergegeven in Figuur 7.



Figuur 7: Laad en loslocaties rond de Markt

3.4 Parkeren

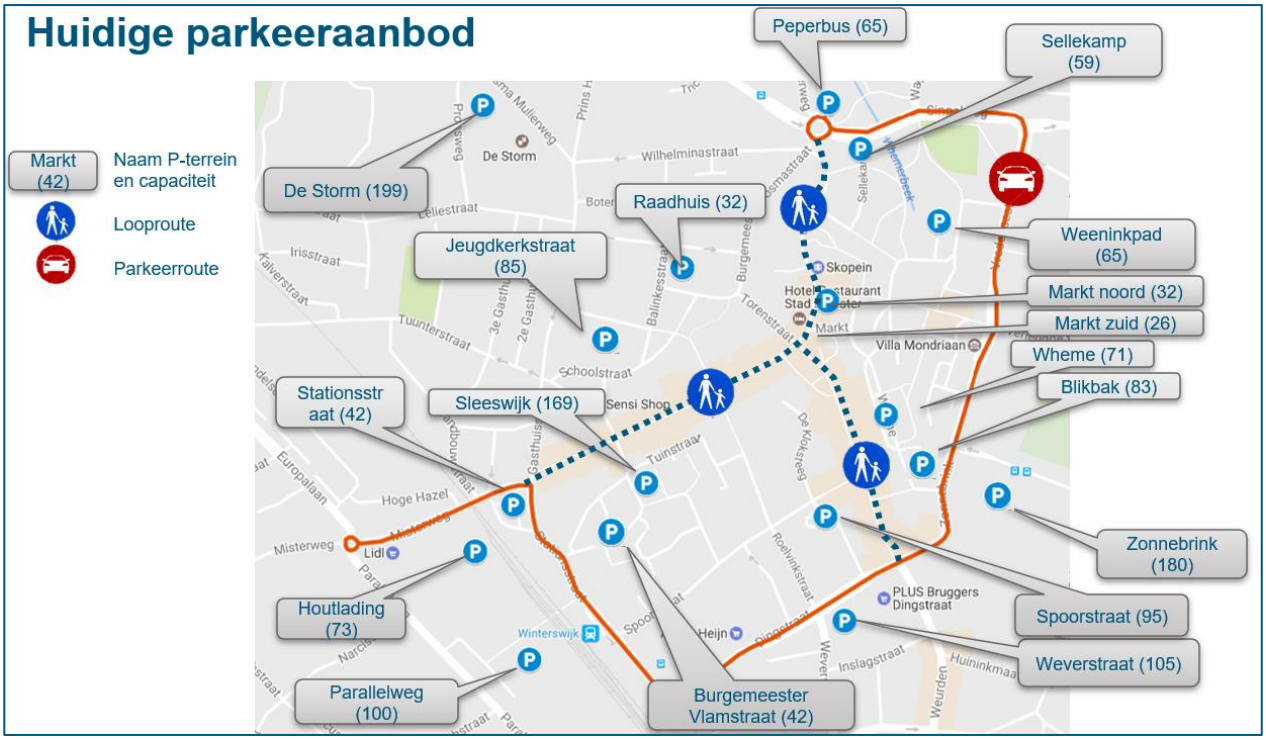
3.4.1 Parkeercapaciteit

Op dit moment zijn er diverse parkeerplaatsen langs de parkeerring van Winterswijk. Figuur 8 geeft een overzicht van alle parkeerplaatsen in het centrum van Winterswijk. In totaal zijn dat 2.100 parkeerplaatsen.

Op de Markt zijn 32 parkeerplaatsen aanwezig aan de noordzijde en 26 parkeerplaatsen aan de zuidzijde. Dit is 2,7% van het totale parkeerareaal in het centrum van Winterswijk. Deze zijn gelegen in de blauwe

zone waar maximaal 2 uur geparkeerd mag worden. In de zomerperiode is het parkeren op de noordzijde van de Markt verboden. De parkeerplaatsen worden dan omgevormd tot fietsenstallingen.

Er zijn verschillende parkeerterreinen gelegen in de directe omgeving van de Markt zoals Raadhuis, Blikbak, Wheme, Raadhuis, Zonnebrink en Weeninkpad.



Figuur 8: Huidig parkeeraanbod openbare parkeerplaatsen centrum Winterswijk[3]

Op de Markt is ook een ingang tot de parkeergarage Markthoek gelegen. Dit is een parkeergarage met 20 parkeerplaatsen voor uitsluitend bewoners. Daarnaast is er een parkeergarage onder het gemeentehuis voor bewoners van de appartementen en werknemers van de gemeente Winterswijk. Er zijn in totaal 88 parkeerplaatsen gereserveerd voor de gemeente waarvan er 8 gereserveerd voor elektrische voertuigen en 11 parkeerplaatsen worden gebruikt als opslag of voor handhaving. Er zijn nog 69 parkeerplaatsen gereserveerd voor de gemeente niet gebruikt worden in de avonden en het weekend. De gemeente verleent onder voorwaarden al toegang aan ondernemers en hun medewerkers. Maar er is nog capaciteit over. Daarom is het goed te bekijken of en hoe het gebruik nog geïntensiveerd kan worden.

3.4.2 Parkeerbezetting

Er zijn diverse parkeeronderzoeken uitgevoerd in 2018 en 2022 om een beeld te krijgen van de parkeerbezetting.

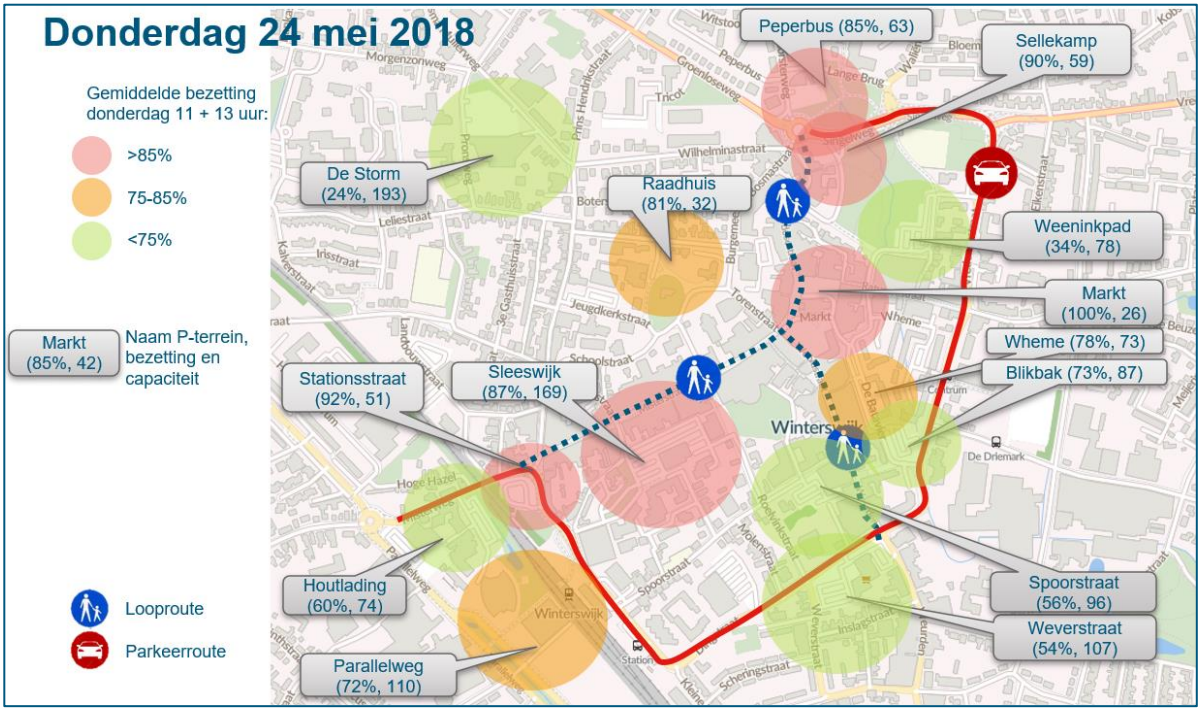
Parkeertelling 2018
In 2018 is er een parkeeronderzoek uitgevoerd op donderdag 24 mei 2018 en op zaterdag 26 mei 2018. Dit is uitgevoerd in onderstaand gebied.

[3] *Uitvoeringsprogramma Parkeren Winterswijk 2020-2030, Royal HaskoningDHV kenmerk TPBH3204-100-100R001F01 d.d. 08-07-2020*



Figuur 9: Gebied parkeeronderzoek Winterswijk 2018[4]

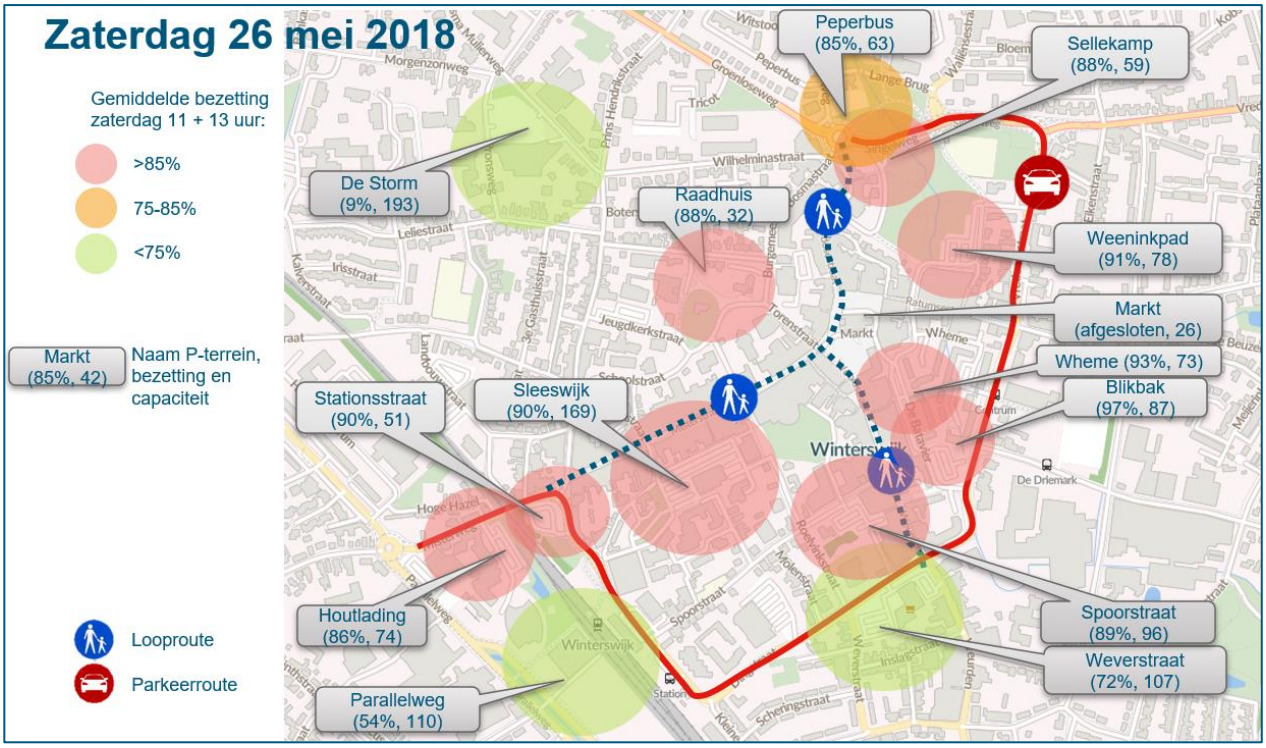
De gemiddelde parkeerbezetting op een donderdag in 2018 is weergegeven in onderstaande figuur. De parkeerbezetting van de parkeerterreinen op en rondom de Markt is hoger vergeleken met de parkeerterreinen aan de parkeerroute. Er zijn verschillende parkeerterreinen met een parkeerbezetting lager dan 75%. De gemiddelde parkeerbezetting op alle onderstaande getelde terreinen tussen 11:00 en 13:00 uur op donderdag bedraagt 64%.



Figuur 10: Gemiddelde parkeerbezetting donderdag 24 mei 2018[5]

[4] *Parkeeronderzoek Centrum Winterswijk mei 2018, Bureau de Groot Volker, kenmerk 181181-02*
[5] *Uitvoeringsprogramma Parkeren Winterswijk 2020-2030, Royal HaskoningDHV kenmerk TPBH3204-100-100R001F01 d.d. 08-07-2020*

Onderstaand figuur geeft een overzicht van de gemiddelde parkeerbezetting op zaterdag 26 mei 2018 tussen 11:00 en 13:00 uur. Het is aanzienlijk drukker op deze zaterdag vergeleken met een de donderdag. Op alle terreinen binnen de parkeerroute ligt de bezettingsgraad boven de 75%. De bezettingsgraad bij De Storm (9%) en Parallelweg (54%) is substantieel lager. De gemiddelde parkeerbezetting op alle onderstaande getelde terreinen tussen 11:00 en 13:00 uur op zaterdag bedraagt 72%.

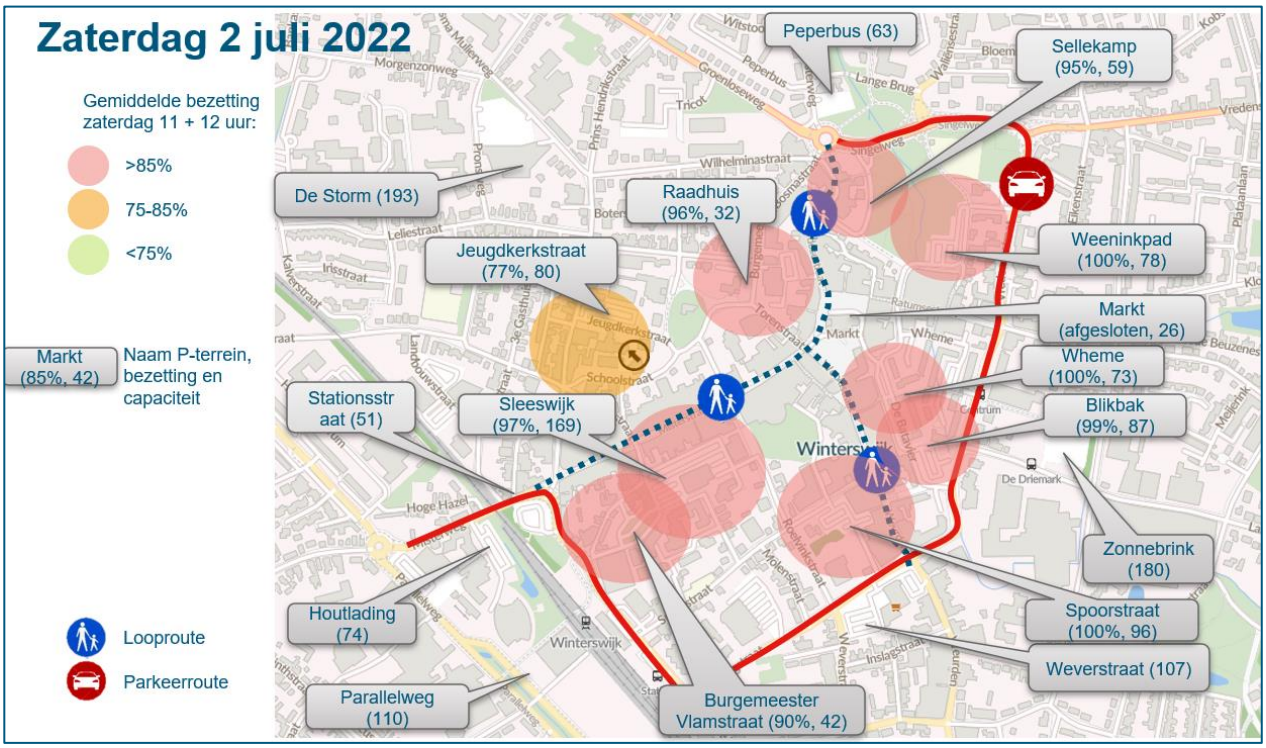


Figuur 11: Gemiddelde parkeerbezetting zaterdag 26 mei 2018[6]

Parkeertelling 2022

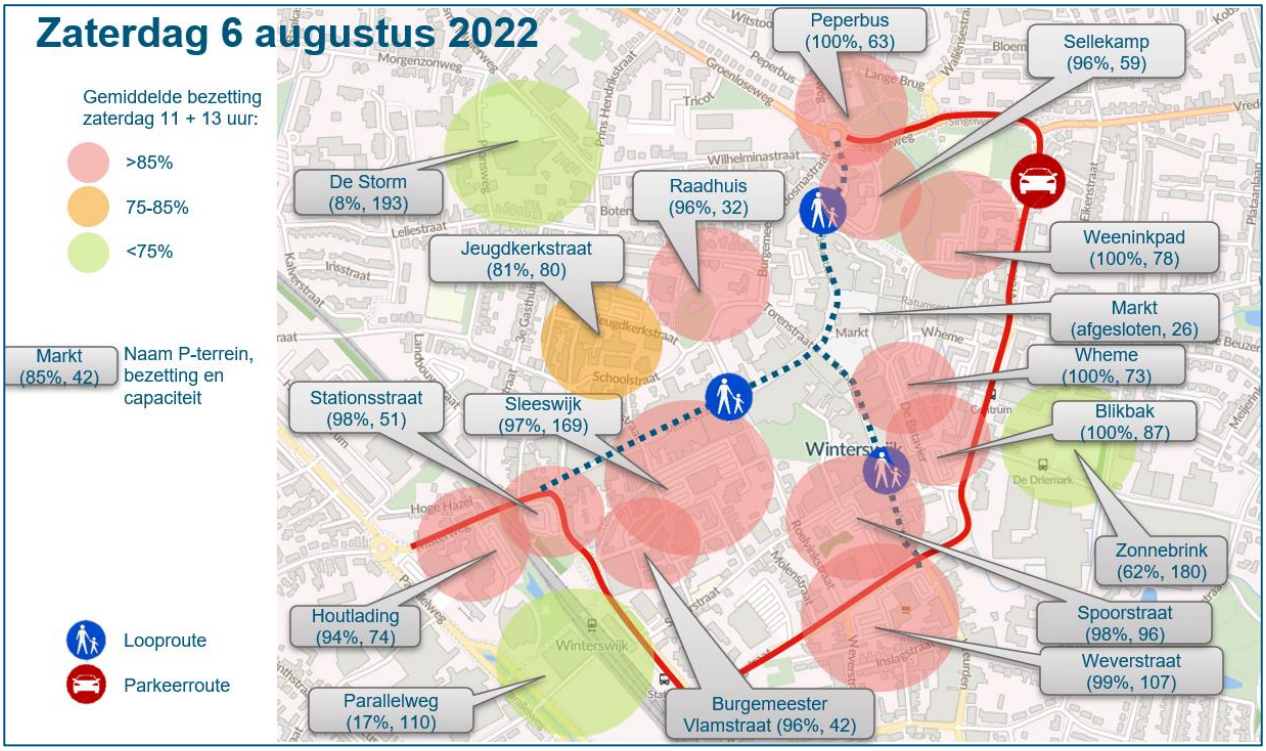
In 2022 zijn er twee parkeertellingen uitgevoerd. Op zaterdag 2 juli 2022 zijn enkel de parkeerterreinen geteld die direct rond de Markt liggen, zie de bezetting in Figuur 12. Deze telling is uitgevoerd tussen 11:00 en 13:00 uur. Bij de parkeerplaats Sellekamp waren er werkzaamheden waardoor de parkeercapaciteit tijdelijk verminderd was. Ook viel op dat er zoekverkeer is rondom de parkeerplaatsen waarbij auto's wachten op een parkeerterrein totdat er een parkeerplaats vrij is. Er is een hogere parkeerbezetting ten opzichte van 2018. Vergeleken met 2018 was er een hogere parkeerbezetting op de parkeerterreinen Spoorstraat en Weeninkpad. Een aantal terreinen is in de afgelopen jaren heringericht, waarbij de parkeercapaciteit vergroot is. Dit betreft de terreinen Jeugdkerkstraat, Burgemeester Vlamstraat en Raadhuis. De parkeerplaatsen die in het Vrijheidspark aanwezig waren zijn vervallen, en vervangen door de parkeervoorziening Jeugdkerkstraat. De gemiddelde parkeerbezetting van de in Figuur 12 getelde terreinen is 95%. Het is daarom gemiddeld genomen drukker dan in 2018. Hierbij moet wel de kanttekening vermeld worden dat niet exact dezelfde terreinen als in 2018 zijn geteld. Als er enkel gekeken wordt naar de terreinen die in 2018 t.o.v. 2022 onveranderd zijn dan is de parkeerbezetting gestegen van 93% naar 99%.

[6] *Uitvoeringsprogramma Parkeren Winterswijk 2020-2030, Royal HaskoningDHV kenmerk TPBH3204-100-100R001F01 d.d. 08-07-2020*



Figuur 12: Gemiddelde parkeerbezetting zaterdag 2 juli 2022

Op zaterdag 6 augustus 2022 is er opnieuw een parkeertelling uitgevoerd (zomervakantieperiode). Toen zijn dezelfde terreinen als in 2018 geteld, aangevuld met de terreinen die de afgelopen jaren zijn toegevoegd. De telling is op dezelfde tijdstippen uitgevoerd als in 2018 (om 11 en 13 uur). Bij de parkeerplaats Sellekamp waren er wederom werkzaamheden waardoor de parkeercapaciteit tijdelijk verminderd was. Daarnaast waren er ook voorbereidingen voor een evenement waardoor de parkeercapaciteit verminderd was. Ook op deze zaterdag werd weer veel zoekverkeer waargenomen. Daarnaast viel op dat er relatief veel campers op de parkeerplaatsen stonden. Deze zijn in juli niet geobserveerd. Ten opzichte van 2018 is er een toename van de parkeerbezetting op de parkeerplaatsen Peperbus, Blikbak, Spoorstraat, Weverstraat en Stationsstraat. Er is nog vrije capaciteit op de grotere en iets verderop gelegen parkeerterreinen Parallelweg, De Storm en Zonnebrink (ongeveer 350 parkeerplaatsen). De gemiddelde parkeerbezetting van de in Figuur 13 weergegeven terreinen is 75%. Als er enkel gekeken wordt naar de terreinen die in 2018 t.o.v. 2022 onveranderd zijn dan is de parkeerbezetting gestegen van 71% naar 74%. Op basis hiervan gaan we er in deze studie van uit dat de gemiddelde parkeerbezetting tussen 2018 en 2022 op alle parkeerterreinen met 3 procentpunt is gestegen.



Figuur 13 Gemiddelde parkeerbezetting zaterdag 6 augustus 2022

In onderstaande tabel is een overzicht weergegeven van de parkeerbezettingen op de verschillende telmomenten op alle parkeerterreinen.

Tabel 2 Parkeerbezetting per parkeerterrein

Parkeerterrein	Capaciteit	Parkeerbezetting			
		Donderdag 24-mei-18	Zaterdag 26-mei-18	Zaterdag 2-jul-22	Zaterdag 6-aug-22
Peperbus	64	85%	85%	-	100%
Weeninkpad	65	34%	91%	100%	100%
Wheme	74	78%	93%	100%	100%
Blikbak	85	73%	97%	99%	100%
Weverstraat	107	54%	72%	-	99%
Spoorstraat	95	56%	89%	100%	98%
Sleeswijk	170	87%	90%	97%	97%
Burgemeester Vlamstraat	42	-	-	90%	96%
Stationsstraat	51	92%	90%	-	98%
Houtlading	78	60%	86%	-	94%
Torenstraat	4	90%	120%	100%	100%
Sellekamp	59	90%	88%	95%	96%
Raadhuis	24	-	-	96%	96%
Jeugdkerkstraat	95	63%	96%	77%	81%
Parkeerplaats station	112	72%	54%	-	17%
Parkeerterrein Schouwburg	199	24%	9%	-	8%
Zonnebrink	180	-	-	-	62%

3.5 Gebruik Markt

3.5.1 Winterperiode

De openbare ruimte op de Markt wordt gedurende de winter anders benut dan in de zomer. Figuur 14 geeft een overzicht van het functioneren van de Markt in de winter. Er zijn verschillende functies zoals woningen, horeca en winkels aanwezig. Daarnaast loopt er een doorgaande weg over de Markt. Het is toegestaan om te parkeren aan de noord- en zuidzijde van de Markt voor een periode van maximaal 2 uur. In de voetgangersgebieden is het toegestaan om te fietsen, behalve tijdens winkeltijden in de Wooldstraat en Misterstraat. Aan de randen van de Markt is beperkte ruimte gereserveerd voor terrassen.



Figuur 14: Gebruik Markt in de winter

3.5.2 Zomerperiode

Jaarlijks van 1 april tot 4 oktober is het verboden om te parkeren aan de noordzijde van de Markt. Dit is in het seizoen dat de terrassen uitgebreid mogen worden. Er zijn dan grotere terrassen vergeleken met de winterperiode. De parkeergarage Markthoek blijft bereikbaar voor bewoners en het laden en lossen blijft toegestaan aan de noordzijde van de Markt. Degenen die een ontheffing van de blauwe zone hebben voor deze zijde van de Markt hebben een vervangende ontheffing gekregen voor het parkeren aan de zuidzijde van de Markt. Op dit moment zijn er 17 ontheffingen afgegeven voor parkeren op de zuidzijde van de Markt. Er worden ter plaatse van de parkeervoorzieningen aan de noordzijde van de Markt fietsenstallingen geplaatst. Figuur 14 geeft de situatie in de zomer weer.



Figuur 15: Gebruik Markt in de zomer

3.5.3 Weekmarkt

Op woensdag en zaterdag is er een weekmarkt aanwezig op de Markt. Op woensdag is de weekmarkt van 9:00 – 13:00 uur in de winter en tot 14:00 uur in de zomer. Dan is er enkel een weekmarkt aan de zuidzijde van de Markt. De weg is dan afgesloten voor al het verkeer. Ook is het niet mogelijk om te parkeren op de Markt. Bewoners naar de parkeergarage Markthoek mogen tegen de richting in rijden naar de parkeergarage. Expeditieverkeer vanuit de Misterstraat kan wegrijden via de Wooldstraat. Het is toegestaan om te fietsen als er weekmarkt is. De fietsenstalling aan de noordzijde van de Markt is toegankelijk. De terrassen zijn ook op woensdag aanwezig.



Figuur 16: Gebruik Markt in de zomer tijdens de woensdag weekmarkt

Op zaterdag is de weekmarkt van 09:00 – 16:00 in de winter en 17:00 uur in de zomer. De weekmarkt vindt plaats aan de noord- en zuidzijde van de Markt. Tijdens de Markt wordt de fietsenstalling aan de noordzijde van de Markt weggenomen. Bewoners naar de parkeergarage Markthoek mogen via de Meddosestraat naar de parkeergarage rijden. Op zaterdag is geen expeditieverkeer toegestaan op de markt. Het is toegestaan om te fietsen als er weekmarkt is. Op de plaats van de fietsenstalling aan de noordzijde van de Markt is er Markt. Ook zijn de terrassen kleiner zoals in de winterperiode.



Figuur 17: Gebruik Markt in de zomer tijdens de zaterdag weekmarkt

3.5.4 Evenementen

Er worden regelmatig evenementen georganiseerd op de Markt. De evenementen hebben een effect op verkeer. Er zijn vier soorten evenementen waarbij een deel van de Markt is afgesloten namelijk

1. Noordzijde Markt afgesloten (rood, zie Figuur 18)
2. Zuidzijde Markt afgesloten waarbij er geen parkeren is maar rijbaan is toegankelijk (blauw, zie Figuur 18)
3. Zuidzijde Markt afgesloten waarbij er geen parkeren is en de rijbaan niet toegankelijk is (blauw en paars, zie Figuur 18)
4. Volledige Markt afgesloten (rood, blauw en paars, zie Figuur 18)

Elk evenement is uniek en heeft op details weer net een andere opzet. De exacte verkeerseffect en verschillen dan ook per evenement. Bij elk evenement beoordeelt de gemeente Winterswijk welke afsluitingen en verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn.



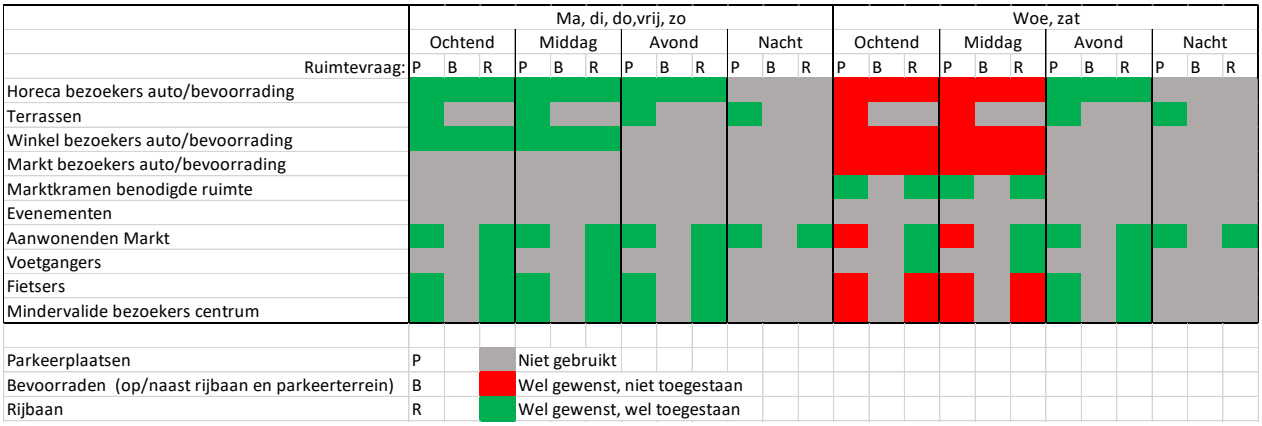
Figuur 18: Gebruik Markt tijdens evenementen

3.5.5 Tijd-ruimte diagram

Uit de figuren 13 t/m 17 blijkt al dat er een grote ruimtevraag is op de Markt vanuit verschillende functies en doelgroepen. Om de verschillende wensen per tijdsmoment nader inzichtelijk te maken is een tijd-ruimte diagram gemaakt. Hierin staat aangegeven op welke tijdstippen welke functies een ruimtevraag hebben. Zo heeft de weekmarkt een ruimtevraag op woensdag en zaterdagochtend. Terrassen hebben daarentegen een ruimtevraag als de horeca geopend is. Er zijn 17 ontheffingen afgegeven aan bewoners om te parkeren op de Markt. Deze bewoners hebben een vaste ruimtevraag voor parkeren en mogen gebruik maken van de rijbaan om bij hun woning te komen.

Er zijn conflicten tussen de ruimtevraag van verschillende doelgroepen en de beschikbare ruimte. Daarom zijn er op dit moment al bepaalde maatregelen genomen. Zo is de Markt tijdens de weekmarkt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Het tijd-ruimte diagram heeft als doel om de behoeften en conflicten inzichtelijk te maken van de verschillende doelgroepen.

Los van de in het diagram opgenomen conflicten zijn er ook conflicten tijdens het wisselen van de functies. Zo zijn er in de huidige situatie klachten dat ondernemers de terrassen willen uitstallen terwijl de marktondernemers nog niet hebben opgeruimd. Als het marktplein na afloop van de markt wordt schoongemaakt komen bijvoorbeeld ook de veegwagens direct in conflict met de nog volop aanwezig voetgangers en fietsers op de Markt.



Figuur 19: Tijd-ruimte diagram Markt

3.6 Ruimtelijke ontwikkelingen

In gemeentelijke stukken zijn wensen genoemd die mede invloed kunnen hebben op het aantal en de locatie van parkeervoorzieningen. Het project WoooW (Cultuurkwartier) en de structuurvisie van 2011 (zichtbaar maken van de Wheme) zijn daarvan de meest nabijgelegen voorbeelden. Die ontwikkelingen doorlopen een eigen besluitvormingstraject, en de gemeente beschouwt ook de herinrichting van de Markt als een apart spoor, namelijk uit de Centrumvisie. De effecten van deze ruimtelijke ontwikkelingen zijn daarom in voorliggende studie buiten beschouwing gelaten.

4 Scenario’s herinrichting Markt

4.1 Overzicht scenario’s

Met behulp van het tijd-ruimte diagram zijn er drie scenario’s gemaakt vanuit verschillende invalshoeken:

- **Scenario 1** is de huidige situatie waarbij er geen wijzigingen zijn. Kenmerk voor dit scenario is de **optimale bereikbaarheid** van de functies op en rondom de Markt.

- **Scenario 2** zet in op een **betere verbinding tussen de voetgangersgebieden aan de noord- en zuidzijde van de Markt**. Dit is ook beschreven als ambitie in de centrumvisie. Hierbij wordt het doorgaand centrumverkeer van de Markt gehaald, maar blijft een autoroute over de Markt en het parkeren behouden. Verder komen er expeditietijden voor het laden en lossen op de Markt.

- In **scenario 3** worden de **voetgangersgebieden volledig aaneengesloten**. Hierbij verdwijnt naast het doorgaand verkeer ook de parkeerfunctie op de Markt. Ook in dit scenario zijn expeditietijden nodig voor het expeditie verkeer.

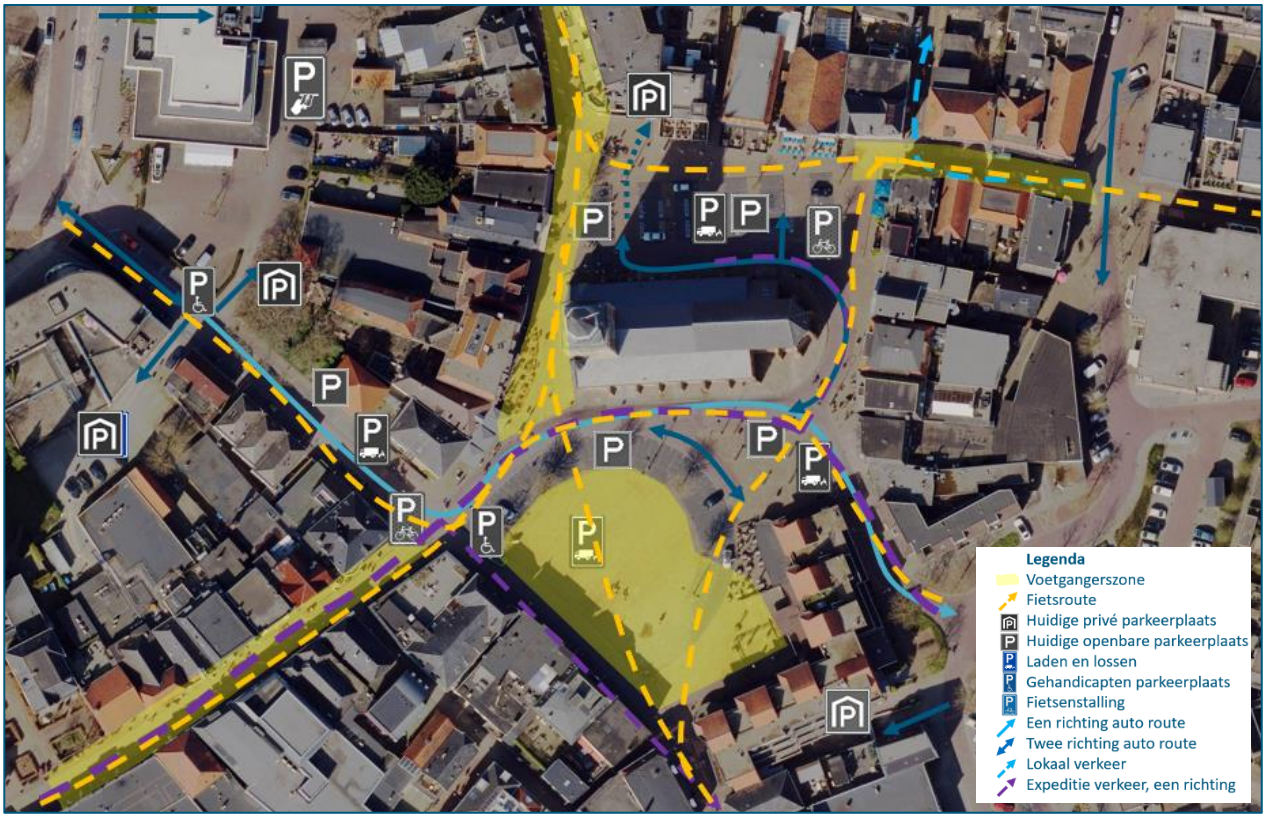
Aspect	Scenario 1: Optimale bereikbaarheid Markt	Scenario 2: Betere voetgangers-verbinding noord- en zuidzijde Markt	Scenario 3: Voetgangersgebieden volledig aaneengesloten
Voetgangersgebied	Voetgangersgebied onderbroken door rijbaan Markt	Voetgangersgebied noord-zuid verbonden	Voetgangersgebied volledig aaneengesloten en vergroot rondom Kerk
Parkeren	Handhaven bestaande parkeervoorzieningen noord- en zuidzijde	Handhaven parkeercapaciteit. Locatie parkeren verandert mogelijk wel vanwege herinrichting Markt.	Geen parkeren
Laden en lossen	Laden en lossen de hele dag toegestaan	Laden en lossen grote vrachtwagens tijdens expeditietijden. Kleiner expeditieverkeer de hele dag toegestaan	Laden en lossen tijdens expeditietijden
Doorgaand verkeer	Doorgaand centrumverkeer via Markt toegestaan	Doorgaand centrumverkeer via parkeerring	Doorgaand centrumverkeer via parkeerring
Parkeerverkeer	Verkeer naar diverse parkeerterreinen in centrum via de Markt	Enkel verkeer op de Markt voor het daar gelegen parkeerterrein	Geen parkeerverkeer toegestaan

Tabel 3: Kenmerken van de scenario's

4.2 Scenario 1: Optimale bereikbaarheid Markt

Scenario 1 is het handhaven van de huidige situatie. Hierbij worden er geen wijzigingen in de verkeerstructuur en parkeervoorzieningen doorgevoerd. Centrumbezoekers kunnen op de Markt gratis parkeren (max. 2 uur). De parkeerterreinen aan de oostrand van het centrum zijn bereikbaar vanaf de westzijde van het centrum.

In dit scenario blijft er een doorgaande weg over de Markt aanwezig, waardoor de voetgangersgebieden niet aaneengesloten zijn. Daarbij is de voetganger en fietser in reguliere situaties ondergeschikt op het gemotoriseerd verkeer op de Markt. Wel is met een andere inrichting mogelijk om de Markt verkeersveiliger in te richten. Ook kan er gekozen worden voor andere verharding en inrichting, zodat oneffenheden en obstakels zo veel mogelijk vermeden worden en de toegankelijkheid toeneemt.
Het gemotoriseerd verkeer blijft aanwezig op de Markt. Hierdoor zijn er conflictpunten met de verkeerstromen van het langzaam verkeer en levert dit een risico op qua verkeersveiligheid. Ook worden bewoners en bezoekers niet gestimuleerd om met de fiets te komen.



Figuur 20: Scenario 1: Optimale bereikbaarheid Markt

4.3 Scenario 2: Betere voetgangersverbinding noord- en zuidzijde Markt

Om de voetgangers meer ruimte te geven op de Markt zijn er twee keuzemogelijkheden; of het parkeren verdwijnt (scenario 2a) of de doorgaande route voor centrumverkeer wordt afgesloten (scenario 2b). Hierna zijn beide scenario's verkend.

Scenario 2a: Opheffen parkeerplaatsen
In het scenario 2a verdwijnen de parkeerplaatsen en blijft de route voor doorgaand verkeer over de Markt behouden. Hierdoor neemt het voetgangersgebied in omvang toe maar blijven de voetgangersgebieden niet met elkaar verbonden. Om ervoor te zorgen dat mindervalide bezoekers de voorzieningen aan de Markt goed kunnen blijven bereiken wordt geadviseerd om parkeerplaatsen voor mindervaliden aan de randen van de Markt te realiseren. Daarnaast blijven in dit scenario nog verschillende opties open ten aanzien van de wijze waarop het laden en lossen wordt ingericht in combinatie met een herinrichting van de Markt en fietsparkeren.

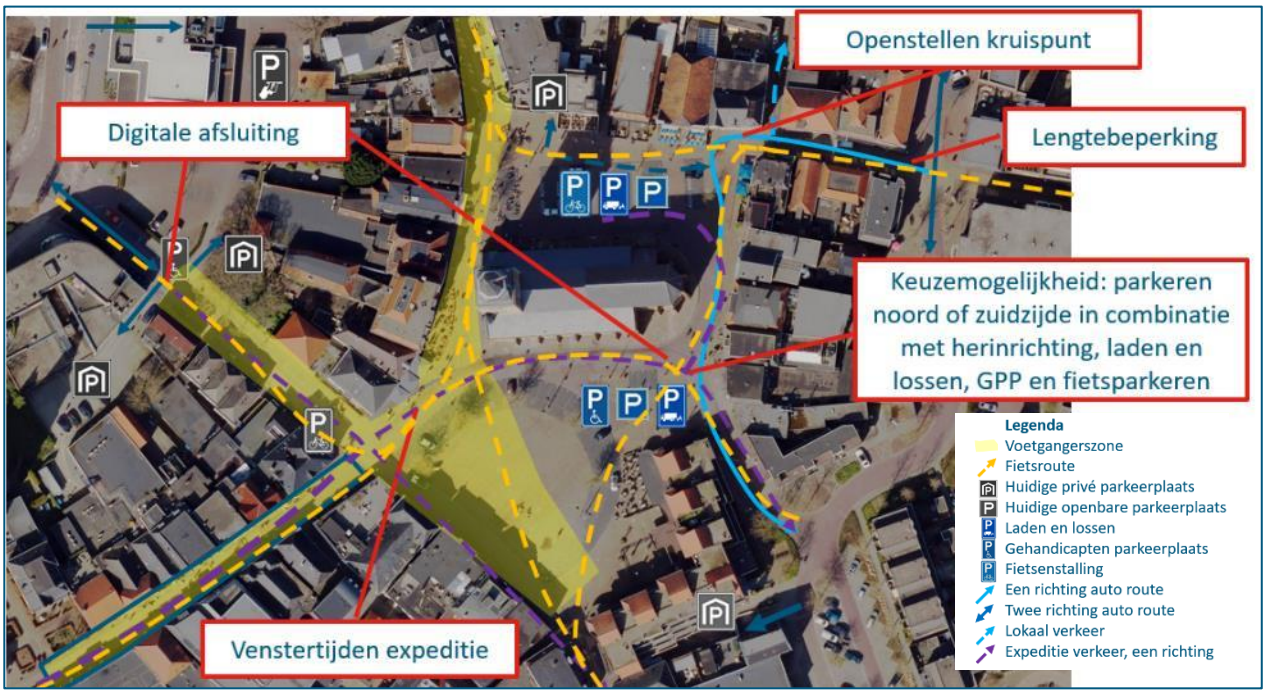


Figuur 21: Scenario 2a: Opheffen parkeerplaatsen

Scenario 2b: Opheffen rijbaan

In scenario 2b is ervoor gekozen om de rijbaan op te heffen en de bestaande parkeercapaciteit in zowel de zomer- als winterperiode te behouden. De voetgangersgebieden aan de noord- en zuidzijde van de Markt worden in dit scenario aan de westzijde van de kerk verbonden. Aan de oostzijde kruist verkeer richting de parkeervoorzieningen nog steeds het voetgangersgebied. Daarnaast is er een route voor expeditieverkeer tijdens venstertijden door het voetgangersgebied noodzakelijk. Dit scenario biedt vrijheid aan het stedenbouwkundig ontwerp om het gebied anders in te richten, zodat meer op beleving en ontmoeting ingezet kan worden. Met name rondom de kruising van de Torenstraat / Misterstraat / Markt ontstaat meer ruimte om een plein-achtige inrichting te creëren. Daarmee draagt deze oplossing beter bij aan realisatie van de centrumvisie.

De Torenstraat en Markt worden in dit scenario afgesloten met een digitale gebiedsafsluiting door middel van bijvoorbeeld camera's met kentekenherkenning. Aan de oostzijde van de Markt wordt de Ratumsestraat opengesteld voor het verkeer naar de parkeerplaatsen op de Markt. Hiervoor moeten de paaltjes weggehaald worden en de terrassen herschikt worden. Omdat de bochten in de route via de Ratumsestraat te krap zijn voor groot vrachtverkeer en ook ruimte voor terrassen beschikbaar moet blijven, wordt er een lengtebeperking ingesteld. In dit scenario blijft er de keuzemogelijkheid hoe de Markt precies ingericht wordt. Het parkeren zou aan zowel de zuidzijde als de noordzijde gerealiseerd kunnen worden. Er moet ook ruimte gemaakt worden voor laden en lossen en fietsparkeren.



Figuur 22: Scenario 2b: Betere voetgangersverbinding noord- en zuidzijde Markt

Ondanks dat de rijbaan over de Markt verdwijnt blijven alle functies bereikbaar. Hierdoor blijven de conflicten vergeleken met de huidige situatie vergelijkbaar. In onderstaande figuur is het tijd-ruimte diagram met de aanwezige conflicten in dit scenario uitgewerkt.

	Ma, di, do,vrij, zo												Woe, zat											
	Ochtend			Middag			Avond			Nacht			Ochtend			Middag			Avond			Nacht		
Ruimtevraag:	P	B	R	P	B	R	P	B	R	P	B	R	P	B	R	P	B	R	P	B	R	P	B	R
Horeca bezoekers auto/bevoorrading																								
Terrassen																								
Winkel bezoekers auto/bevoorrading																								
Markt bezoekers auto/bevoorrading																								
Marktkramen benodigde ruimte																								
Evenementen																								
Aanwonenden Markt																								
Voetgangers																								
Fietsers																								
Mindervalide bezoekers centrum																								

Parkeerplaatsen	P	Niet gebruikt
Bevoorraden (op/naast rijbaan en parkeerterrein)	B	Wel gewenst, niet toegestaan
Rijbaan	R	Wel gewenst, wel toegestaan

Figuur 23: Conflicten scenario 2b

Vergelijking scenario's 1 en 2a

Door het behouden van de doorgaande route heeft scenario 2a een beperkte toegevoegde waarde ten opzichte van scenario 1. Er blijft een verkeerstroom over de Markt, waardoor voetgangers en fietsers een ondergeschikt gevoel behouden. Daarnaast beperkt de rijbaan de mogelijkheden voor herinrichting van het gebied en lukt het daardoor ook niet om de voetgangersgebieden beter te verbinden. Al met al draagt deze oplossing maar in beperkte mate bij aan de versterking van het centrum. Scenario 2a wordt daarom niet gezien als kansrijk scenario. Enkel scenario 2b ook meegenomen in de verdere beoordeling.

Route naar parkeerterrein Markt
Het aantal parkeerplaatsen in de zomer en winterperiode blijft in scenario 2b gelijk aan de huidige situatie. Om de parkeervoorzieningen op de Markt bereikbaar te houden zijn er enkele mogelijkheden:

- tweerichtingsverkeer via de huidige weg Markt – Wheme;
- tweerichtingsverkeer via de Ratumsestraat;
- eenrichtingsverkeer aan de oostzijde van de Markt via de Ratumsestraat en Wheme.

Hierna zijn de verschillende opties verkend.

De rijloper op de verbindingsweg tussen de Markt en Wheme is 4m breed. De totale breedte van gevel tot gevel bedraagt 7,7m. De totale breedte exclusief terras is 5,4m. Er is daarmee onvoldoende ruimte voor een rijbaan in twee richtingen gecombineerd met grote stromen voetgangers en fietsers in twee richtingen. Eénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer is wel mogelijk.



Figuur 24: Foto verbindingsweg Markt – Wheme

Aan de noordzijde van de Markt is de Ratumsestraat momenteel een voetgangerszone waar bestemmingsverkeer naar de Nieuwstraat is toegestaan. De Ratumsestraat kan opengesteld worden voor gemotoriseerd verkeer richting de Markt. De rijloper is 4,5 m. breed. De totale breedte van gevel tot gevel is 6,2m. Er is ook hier onvoldoende ruimte voor rijbaan in twee richtingen gecombineerd met voetgangers en fietsers in twee richtingen. Enkelrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer is wel mogelijk.



Figuur 25: Foto Ratumsestraat

Er is ook onderzocht onder welke voorwaarden het mogelijk is om tweerichtingsverkeer via de verbinding Markt – Wheme of Ratumsestraat te realiseren. Een mogelijke oplossing is dat er een versmalling wordt gecreëerd op het punt waar het wegprofiel het minst breed is en dat auto's op elkaar moeten wachten. (Om-en-om verkeer). Dit kan geregeld worden met verkeersborden of met verkeerslichten. Indien er met verkeersborden wordt gewerkt dan moet het zicht op het tegemoetkomende verkeer voldoende zijn. In beide gevallen moet er een wachtruimte voor de stilstaande voertuigen gecreëerd worden.

Als er wordt gekozen om eenrichtingsverkeer in te stellen dan kan het autoverkeer vanuit het noorden via de route Ratumsestraat > Markt > Wheme naar het zuiden worden geleid, of in omgekeerde richting van zuid naar noord. Door de afsluiting van het doorgaande verkeer via de Markt ontstaat er extra verkeersaanbod vanuit het westen via de parkeerring. Dit verkeer kan vanuit het noorden via het Weeninkpad richting de Ratumsestraat rijden. Er ontstaat dan een soort van parkeerlus van noord naar zuid aan de oostzijde van het centrum. Momenteel is de route Markt – Wheme al eenrichtingsverkeer richting het zuiden, deze opzet kan dan ook behouden blijven.

Een keuze tussen de 3 opties is niet zonder nader onderzoek te maken. De exacte voor- en nadelen van de verschillende opties hangen af van de exacte inpasbaarheid en de gevolgen daarvan voor de verkeersveiligheid, doorstroming en de centrumfuncties langs de ontsluitingsroutes. Een nadere ontwerpuitwerking en verkenning op detailniveau is hiervoor nodig. Bij een eventuele keuze voor scenario 2b verdient het de aanbeveling om dit nader te onderzoeken.



Figuur 26: Mogelijke nieuwe parkeerstructuur in scenario 2b

Routering expeditie verkeer

Er zijn verschillende opties om bij herinrichting het expeditieverkeer over de Markt een goede route te geven. De exacte uitwerking is vooral afhankelijk van de stedenbouwkundige inrichting. Vanuit verkeerskundig perspectief dient met de volgende functionele wensen rekening te worden gehouden bij de herinrichting van de Markt:

- Er zijn expeditie tijden nodig voor verkeer naar de Markt. Voorgesteld wordt om aan te sluiten bij de huidige expeditie tijden die ook gelden voor de andere voetgangersgebieden, daarmee ontstaat een eenduidig en simpel expeditie systeem.
- Expeditieverkeer via de lus aan de oostzijde Markt naar het parkeerterrein is altijd toegestaan mits aan de geldende lengtebeperking wordt voldaan.
- Expeditieverkeer uit de Misterstraat, Wooldstraat en Torenstraat moet via de Markt kunnen uitrijden naar de parkeerring.
- Expeditieverkeer met een bestemming op de Markt moet naar de Markt kunnen rijden en kunnen verlaten.
- Expeditieverkeer moet de noord- en zuidzijde van de Markt kunnen bereiken.
- Maatgevend ontwerpvoertuig: vrachtwagen 10m /max 8t (conform huidige beperkingen in voetgangersgebied) en ontwerpvoertuig ‘branpolance’[7].
- Er moeten een locatie zijn aan de noord- en zuidzijde om te laden en lossen op de Markt

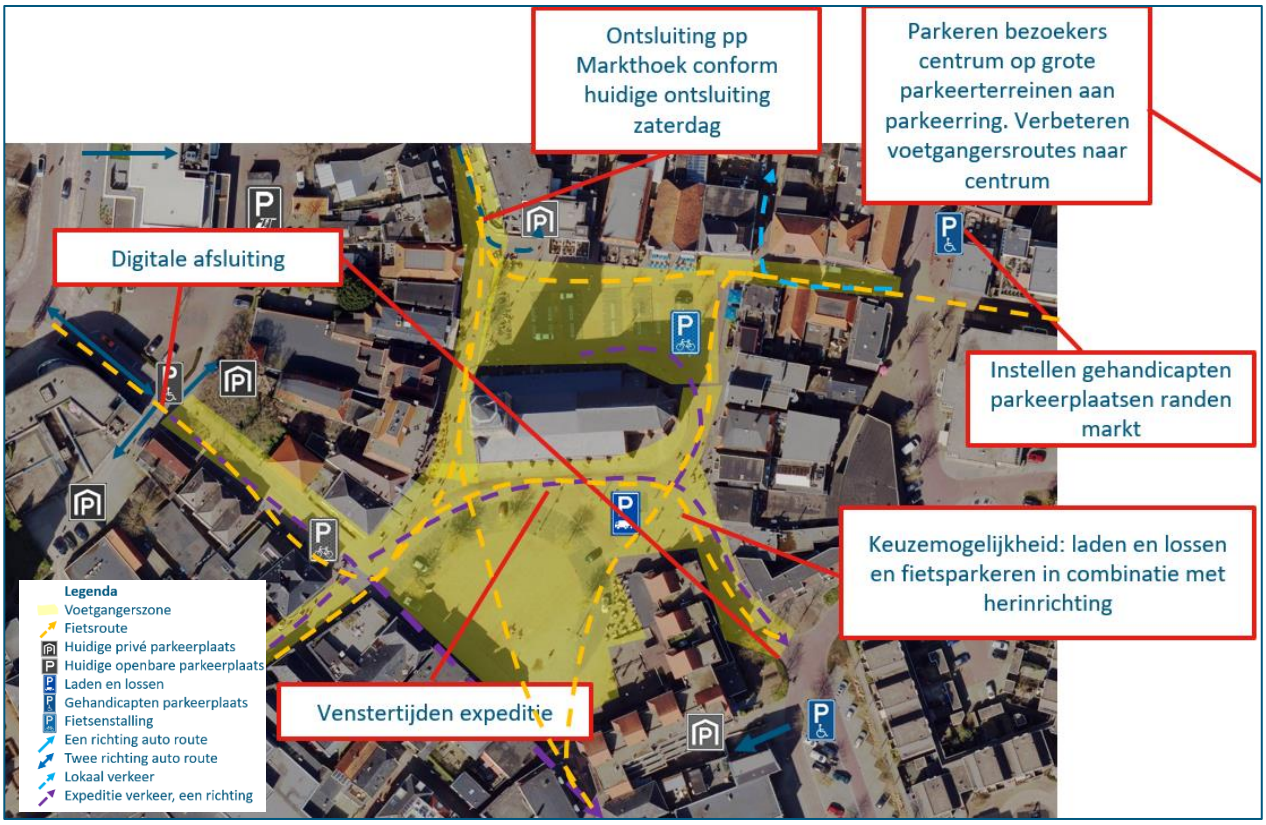
[7] *Toelichting: Hulpdiensten gebruiken voertuigen met verschillende kenmerken. Om die reden is het ontwerpvoertuig ‘branpolance’ (brandweer+politie+ambulance) ontwikkeld. In dit denkbeeldige voertuig worden de kenmerken van de verschillende hulpdiensten-voertuigen verenigd. Zie ASVV 2021; 5.2.9.1*

4.4 Scenario 3: Voetgangersgebieden volledig aaneengesloten

In scenario 3 worden de voetgangersgebieden volledig aaneengesloten door de Markt autoluw in te richten. Daarmee ontstaat maximale ruimte om de openbare ruimte anders in te richten en de inrichting van het centrum verder te versterken. De automobilist wordt geweerd van de Markt waardoor de fietsers en voetgangers prioriteit krijgen. Ook is er meer ruimte voor o.a. evenementen, ondernemers en groen.

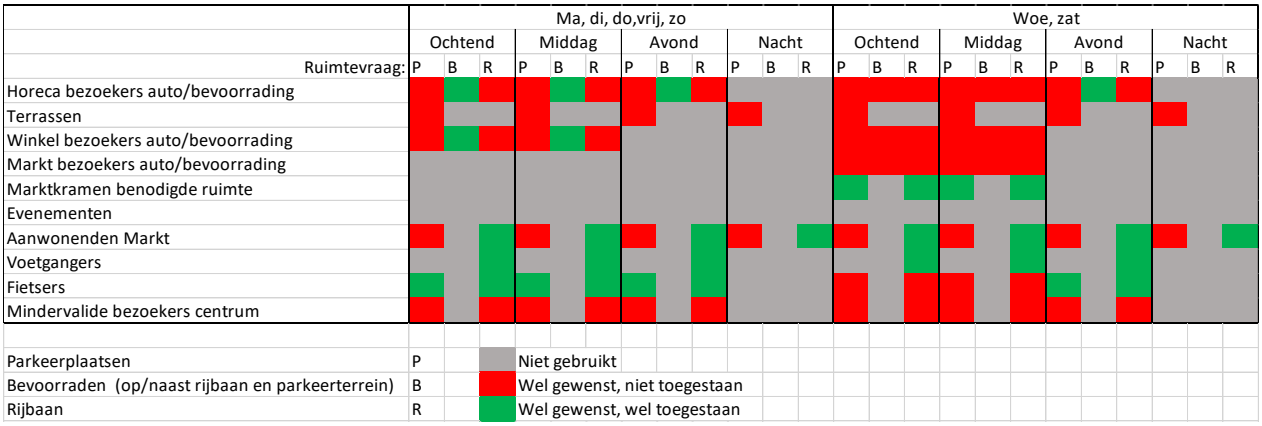
In dit scenario is er geen mogelijkheid meer voor parkeren op de Markt. Automobilisten moeten parkeren op andere parkeerterreinen in het centrum. Om het gebruik hiervan te stimuleren is betere parkeerverwijzing en betere/duidelijkere voetgangersroutes naar het centrum noodzakelijk.

De toegangen via de Torenstraat en Wheme worden afgesloten met een digitale afsluiting door middel van bijvoorbeeld camera's met kentekenherkenning. De ontsluiting van de parkeergarage Markthoek vindt plaats via de Meddosestraat. Dit is momenteel al het geval op elke zaterdag tijdens de weekmarkt. Er moeten rondom de Markt parkeerplaatsen gereserveerd worden voor mindervalide automobilisten. Expeditieverkeer kan wel over de Markt rijden maar enkel tijdens de expeditie tijden. Ook moet er een plaats blijven voor fietsparkeren. De exacte locatie daarvan kan later bepaald worden in combinatie met het herinrichtingsplan voor de Markt.



Figuur 27: Scenario 3: Voetgangersgebieden volledig aaneengesloten

Doordat de rijbaan en het parkeren wordt opgeven in dit scenario is er minder ruimte beschikbaar en kan minder goed aan de ruimtevraag van de verschillende doelgroepen worden voldaan. In onderstaande figuur is het tijd-ruimte diagram met de aanwezige conflicten in dit scenario uitgewerkt.



Figuur 28: Conflicten scenario 3

Evenals bij scenario 2b zijn er verschillende keuzemogelijkheden t.a.v. de routering van het expeditie verkeer. Vanuit verkeerskundig perspectief dient met de volgende randvoorwaarden rekening te worden gehouden bij de herinrichting van de Markt:

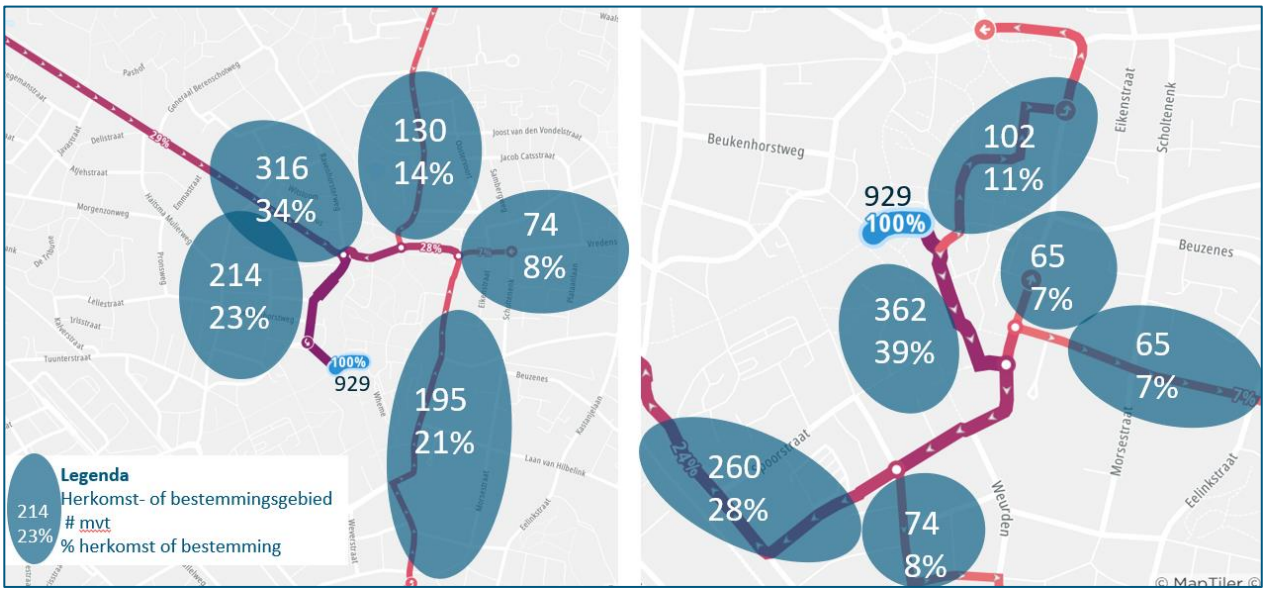
- Er zijn expeditietijden nodig voor verkeer naar de Markt. Voorgesteld wordt om aan te sluiten bij de huidige expeditie tijden die ook gelden op de andere voetgangersgebieden, daarmee ontstaat een eenduidig en simpel expeditie systeem.
- Expeditieverkeer uit de Misterstraat, Wooldstraat en Torenstraat moet via de Markt kunnen uitrijden naar de parkeerring.
- Expeditieverkeer met een bestemming op de Markt moet naar de Markt kunnen rijden en kunnen verlaten.
- Expeditieverkeer moet de noord- en zuidzijde van de Markt kunnen bereiken.
- Maatgevend ontwerpvoertuig: vrachtwagen 10m /max 8t (conform huidige beperkingen in voetgangersgebied) en ontwerpvoertuig ‘branpolance’.
- Er moet een locatie zijn aan de noord- en zuidzijde om te laden en lossen op de Markt.

5 Effectenanalyse

De effectanalyse is opgedeeld in drie delen. Eerst is onderzocht wat het effect is op de verkeerscirculatie. Daarna is beoordeeld wat het effect op van het verdwijnen van de parkeerplaatsen op de Markt. Als laatste zijn de drie scenario's integraal beoordeeld.

5.1 Effect verkeerscirculatie

Uit de verkeerstelling van juni 2021 blijkt dat er momenteel 929 motorvoertuigen per werkdag over de Markt rijden. Al dit verkeer heeft een herkomst en bestemming. Met behulp van TomTom-data is onderzocht waar het verkeer vandaan komt. De globale herkomstgebieden zijn weergegeven in Figuur 29. De gegevens van TomTom zijn op een gemiddelde weekdag tussen 1/3/2022 en 6/6/2022.



Figuur 29: Herkomst- (links) en bestemmingsgebieden (rechts) verkeer Markt (mvt per etmaal en percentage van totaal)

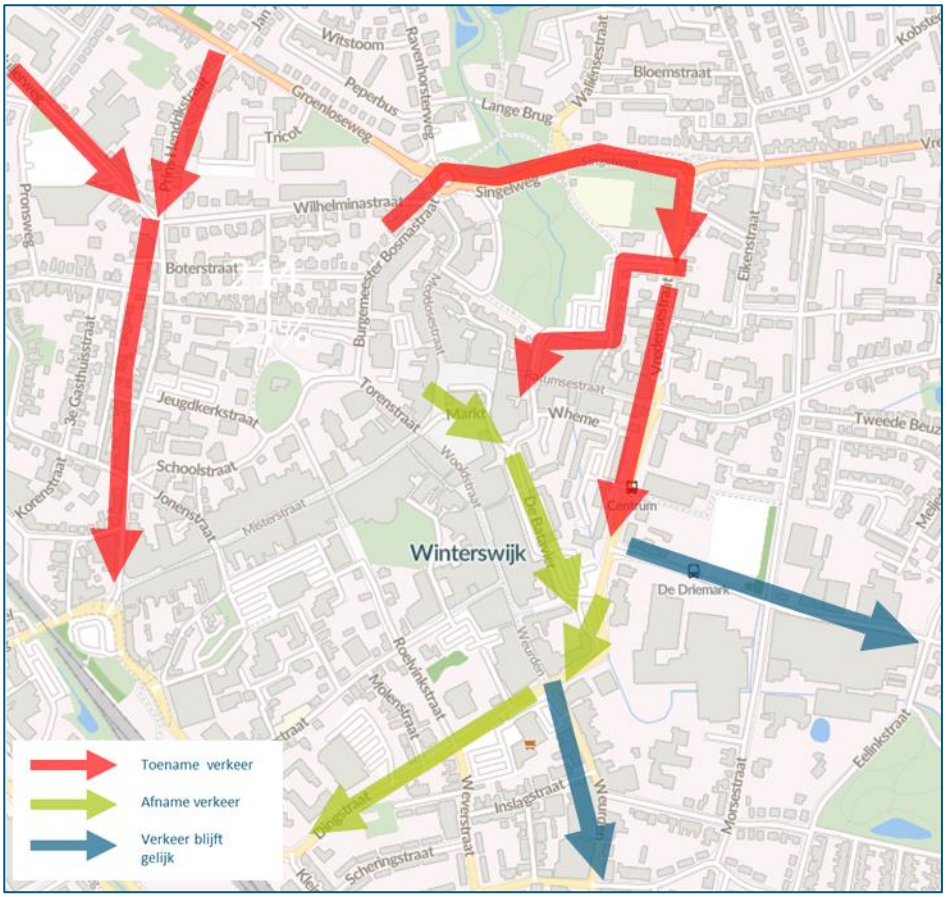
In scenario 2 en 3 wordt de doorgaande route over de Markt afgesloten. Het verkeer dat nu over de Markt rijdt moet daarom een andere route nemen. Per herkomstgebied is een alternatieve route aangenomen naar een bestemmingsgebied. De betreffende aannames en herverdeling van het verkeer is weergegeven in Figuur 30 en mede gebaseerd op de bekende herkomst- en bestemmingsgebieden van verkeer op de Markt conform Figuur 29. De volgende aannames zijn toegepast:

- Verkeer vanuit de woonwijken aan de westzijde dat nu over de Markt rijdt heeft hoofdzakelijk een bestemming in het centrum of ten oosten van Winterswijk. Voor zuidoostelijke gelegen bestemmingen zou immers logischerwijs gebruik worden gemaakt van de Gasthuisstraat.
- Er is aangenomen dat 57% van het verkeer een bestemming heeft aan de oostzijde van het centrum (omgeving Wheme/Blikbak) en dat dit verkeer in de nieuwe situatie vanaf het noorden komt en over de parkeerring rijdt via het Weeninkpad om een parkeerplaats nabij de Markt te zoeken.
- Er is aangenomen dat al het verkeer dat vanaf het zuiden komt en nu over de Markt rijdt op zoek is naar een parkeerplaats in het centrum. Dit verkeer herverdeelt zich richting de alternatieve parkeerterreinen aan de westzijde van het centrum.
- Verkeer vanuit het zuiden dat nu via de Markt rijdt zal op zoek zijn naar een parkeerplaats in het centrum en rijdt in de nieuwe situatie over de parkeerring rijdt via het Weeninkpad om een parkeerplaats nabij de Markt te zoeken.



Figuur 30: Herverdeling toekomend verkeer Markt

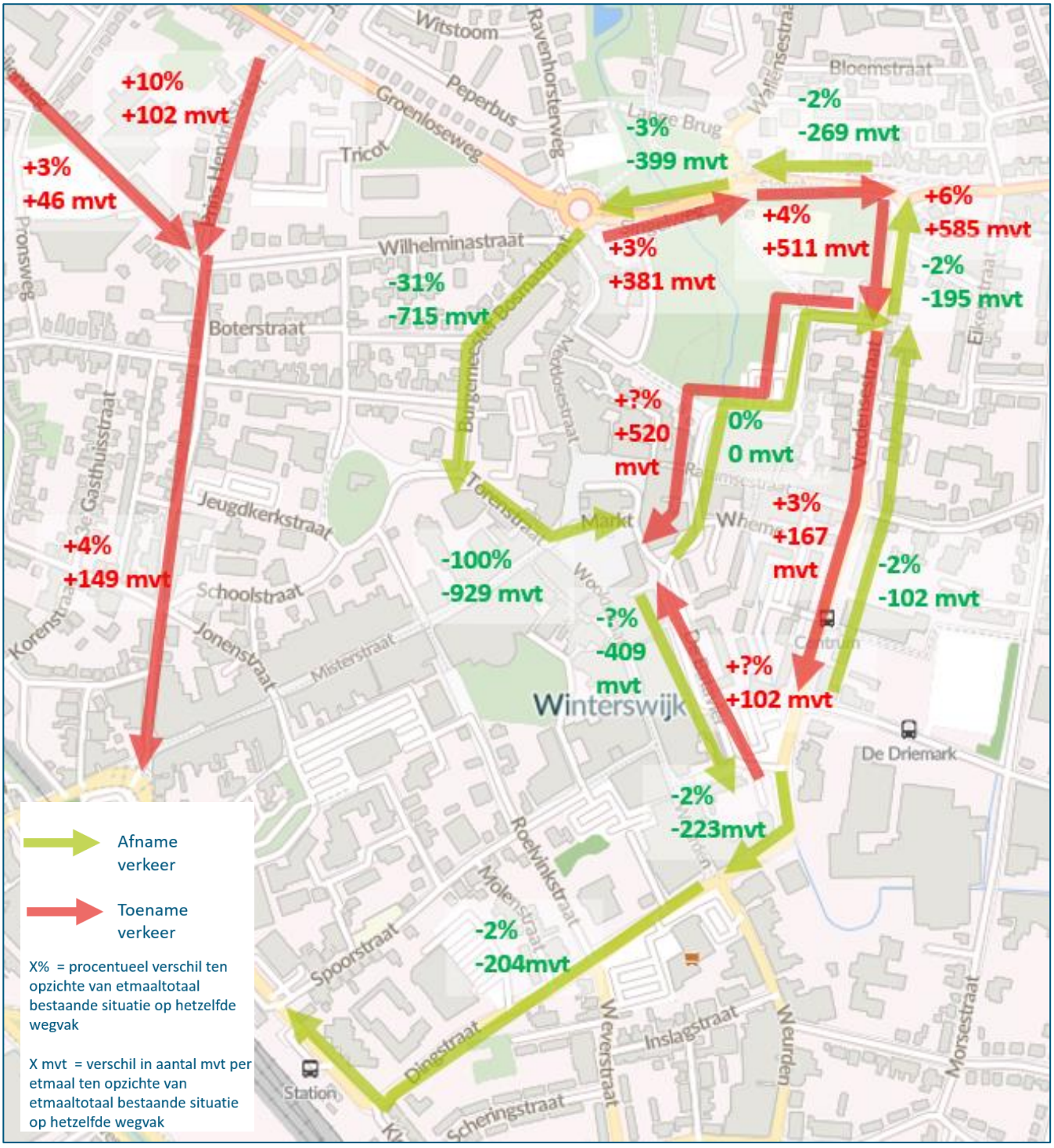
Doordat het verkeer al op bepaalde wegvakken rijdt leidt de herroutering van het verkeer op bepaalde wegen tot een toename en op andere wegen tot een afname. De meeste paarse lijnen in bovenstaande figuur zijn toenames. Enkele zijn gelijk omdat het verkeer daar op dit moment al rijdt. Op zuidelijke helft van de ring is er een afname doordat een deel van het verkeer dat eerst op de Markt rijdt daarna via de Gasthuisstraat zal rijden. Dit is weergegeven in Figuur 31.



Figuur 31: Toe of afnames routering verkeer bij afsluiting Markt voor doorgaand verkeer

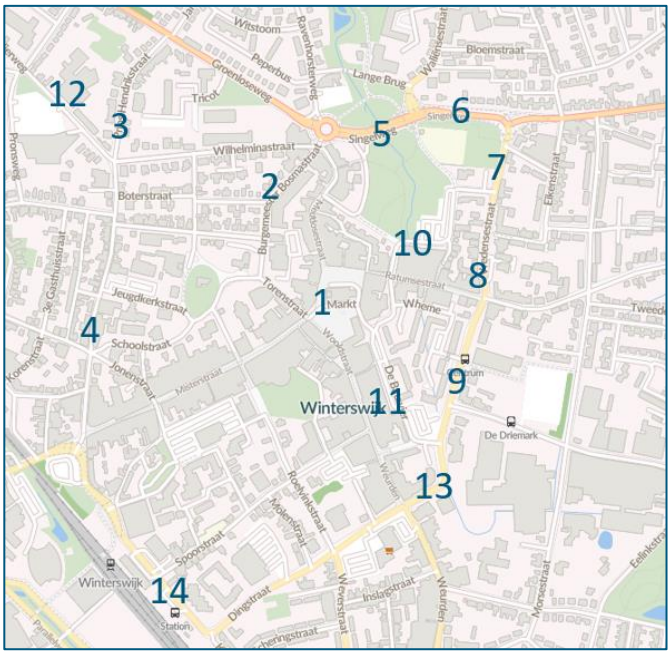
Bovenstaande figuren resulteren in een totaalbeeld van de toenames en afnames in het projectgebied. Dit is te zien in Figuur 32. De figuur toont de totale herverdeling van het verkeer dat over de Markt rijdt. Hierin staat per wegvak aangegeven hoeveel verkeer er bij of af gaat. Ook is de relatieve verandering ten opzicht van het bestaande totale verkeersaanbod per etmaal aangegeven. Van de Wheme en het Weeninkpad zijn voor de bestaande situatie geen intensiteiten bekend en kan daarom geen procentuele toename bepaald worden.

De figuur laat zien dat automobilisten niet meer in oostelijke richting over de Markt kunnen rijden. Daarom zijn automobilisten vaker aangewezen op de oostelijke parkeerterreinen. Daardoor zullen Singelweg en Vredensestraat extra verkeer te verwerken krijgen richtingen het zuid/oosten. In de tegengestelde richting is er juist sprake van een afname. De grootste afname is te zien bij de Burgemeester Bosmastraat.



Figuur 33: Totaal herverdeling verkeer Markt

De mate van toe- of afname van het verkeer is beoordeeld op verschillende wegvakken. De beoordeelde wegvakken zijn hieronder weergegeven:



Figuur 34: Locatie wegvakken beoordeling effect verkeerscirculatie

In Tabel 4 is per wegvak de bestaande en verwachte toekomstige intensiteit weergegeven. Er is een afname van verkeer op de Markt, Wheme, Dingstraat, Stationsstraat en Burgemeester Bosmanstraat. Er is een toename op alle andere wegen. Deze toename is gemiddeld per doorsnede echter maar beperkt tot maximaal 4%. Enige uitzondering is het meest de Prins Hendrikstraat met een toename van 10%. De totale etmaal intensiteit blijft echter beperkt tot ca. 1.100 mvt/etm.
Op het Weeninkpad is sprake een toename van ca +500 mvt/etm. Aangezien de bestaande intensiteit hier niet bekend is kan niet bepaald worden in hoeverre hier sprake is van een grote procentuele stijging.

Op een zaterdag is de Markt momenteel al afgesloten. In de nieuwe situatie zal de hoeveelheid verkeer op de Gasthuisstraat door de week lager zijn dan op een zaterdag. Dit verschil komt omdat er zaterdag veel centrumbezoekers zijn. Op zaterdag is de parkeerbezetting hoog waardoor er meer verkeer via de Gasthuisstraat een parkeerplaats zal zoeken.
Op de Burg. Bosmanstraat en de Wheme zal een sterke afname zijn van de hoeveelheid verkeer. Dit komt omdat de Markt niet meer bereikt kan worden en het verkeer via de parkeerring een alternatieve parkeerplaats zoekt. Op de andere straten is er op een doordeweekse dag meer verkeer dan op een zaterdag, omdat er dan ook veel woon-werk verkeer is.

Wegvaknummer / Straten	Richting	% hervedeling verkeersaandeel Markt	Verschil als gevolg van afsluiting markt (mvt/werkdag)	Bestaande intensiteit telpunt (mvt werkdag)	Nieuwe intensiteit telpunt (mvt/werkdag)	% verschil (mvt/werkdag)	Intensiteit zaterdag (mvt)	Richtintensiteit (mvt/etmaal)	Voldoet richtintensiteit?	Bestaande intensiteit telpunt (mvt spitsuur)	Nieuwe intensiteit telpunt (mvt/werkdag)	Capaciteit mvt per uur	Intensiteit/Capaciteit (mvt/uur)
1 Markt	Totaal	-100%	-929	929	0	-100%	-	5000	Ja	0	0	1200	0%
2 Burg. Bosmanstraat	Totaal	-77%	-715	2322	1607	-31%	2886	5000	Ja	196	137	1200	11%
3 Prins Hendrikstraat	Totaal	11%	102	988	1090	10%	917	5000	Ja	97	105	1200	9%
4 Gasthuisstraat	Totaal	16%	149	3675	3824	4%	4239	5000	Ja	323	335	1200	28%
5 Singelweg	Oost	41%	381	-	381	-							
	West	-43%	-399	-	-399	-							
	Totaal	-2%	-19	12894	12875	0%	10967	15000	Ja	1092	1090	1800	61%
6 Singelweg	Oost	55%	511	-	511	-							
	West	-29%	-269	-	-269	-							
	Totaal	26%	242	12894	13136	2%	10967	15000	Ja	1092	1112	1800	62%
7 Vredensestraat	Noord	-21%	-195	-	-195	-							
	Zuid	63%	585	-	585	-							
	Totaal	42%	390	9753	10143	4%	9142	15000	Ja	1014	1047	1800	58%
8 Vredensestraat	Noord	-11%	-102	-	-102	-							
	Zuid	18%	167	-	167	-							
	Totaal	7%	65	9753	9818	1%	9142	15000	Ja	854	859	1800	48%
9 Zonnebrink	Noord	-11%	-102	-	-102	-							
	Zuid	18%	167	-	167	-							
	Totaal	7%	65	9678	9743	1%	8327	15000	Ja	854	859	1200	48%
10 Weeninkpad	Noord	0%	0	-	0	-							
	Zuid	56%	520	-	520	-							
	Totaal	56%	520	-	520	-	Onbekend	5000	Ja	Onbekend	43	1200	4%
11 Wheme	Noord	11%	102	-	102	-							
	Zuid	-44%	-409	-	-409	-							
	Totaal	-33%	-307	-	-307	-	Onbekend	5000	Ja	Onbekend	-25	1200	-2%
12 Haitsma Mulierweg	Totaal	5%	46	1387	1433	3%	979	5000	Ja	262	266	1200	22%
13 Dingstraat	Totaal	-24%	-223	9678	9455	-2%	8704	15000	Ja	898	880	1800	49%
14 Stationsstraat	Totaal	-22%	-204	8364	8160	-2%	10107	15000	Ja	743	726	1800	40%

Tabel 4 Beoordeling effect verkeerscirculatie Markt

Verder is beoordeeld of de richtintensiteit van de wegen worden overschreden. De richtintensiteit geeft een streefwaarde voor de maximale verkeershoeveelheid op een bepaald type weg. De streefwaarden zijn hoofdzakelijk ingegeven door wat vanuit verkeersveiligheid en leefbaarheid als maximaal toelaatbaar wordt geacht. De richtintensiteiten zijn gebaseerd op landelijke ervaringscijfers. Op een erftoegangsweg (nummer 1-4 en 10-12) bedraagt de maximaal wenselijk intensiteit 5.000 mvt per etmaal. Op een gebiedsontsluitingsweg (parkeerring: nummer 5-9 en 13-14) is dit 15.000 mvt per etmaal. De richtintensiteiten worden nergens overschreden. Naar verwachting is dit ook niet het geval op het Weeninkpad en de Wheme, de bestaande intensiteiten van deze wegen zijn echter onbekend.

Als er wordt gekeken naar de intensiteit/capaciteit (I/C) verhouding dan is deze nergens hoger dan 62%. Indien dit hoger is dan 80% dan bestaat er kans op filevorming. De intensiteit van een erftoegangsweg is daarbij aangehouden op 1.200 mvt per uur en een gebiedsontsluitingsweg is 1.800 mvt per uur. De gemeente Winterswijk ontwikkelt momenteel een eigen verkeersmodel.

Een verkeersmodel is het meest betrouwbare en nauwkeurige instrument om de verkeerseffecten in beeld te brengen. Wanneer dit model gereed is dient het dan ook de aanbeveling om de in dit rapport gepresenteerde resultaten nader te toetsen. Met het model kan dan ook bekeken worden of de verwachte gewijzigde verkeerstromen op de kruispunten Singelweg/ Waliënsestraat en Singelweg/Vredenseweg goed afgewikkeld kunnen worden.

Uit deze analyse blijkt dat het drukker wordt op bepaalde wegen rondom het centrum maar dat deze toename erg beperkt is. Vanwege de huidige relatief beperkte verkeersintensiteiten op de Markt blijven de toenames op de meeste omliggende beperkt tot 4%. Uitzonderingen zijn de Prins Hendrikstraat (+10%) en naar verwachting het Weeninkpad. Voor het Weeninkpad kan de procentuele toename niet bepaald

worden, maar is deze naar verwachting wel relatief hoog gelet op de absolute stijging van +500 mvt/etm. Naar verwachting worden hier de richtintensiteiten echter niet overschreden. Aanbevolen wordt om dit op een later moment te toetsen met het verkeersmodel.
Daarmee zijn de effecten op nauwelijks waarneembaar en leidt de afsluiting van de Markt nergens tot overschrijding of nadering van de richtintensiteiten. Er is dan vanuit dit perspectief ook geen reden om de doorgaande route te behouden.

5.2 Effect verdwijnen parkeerplaatsen Markt in scenario 3

Op de Markt zijn er 32 parkeerplaatsen aanwezig aan de noordzijde en 26 parkeerplaatsen aan de zuidzijde. Ook worden er 8 parkeerplaatsen in de Torenstraat opgeheven. Daarmee worden er in totaal 66 parkeerplaatsen opgeheven. Dit is 3,1% van het totaal aantal parkeerplaatsen in het centrum van Winterswijk. In de zomer zijn de parkeerplaatsen aan de noordzijde al afgesloten waardoor er dan slechts 34 parkeerplaatsen vervallen. Dit is 1,6% van het totaal aantal parkeerplaatsen in het centrum.

In scenario 3 wordt het parkeren op de Markt opgeheven. Het opheffen van het parkeren op de Markt heeft enkel door de week en op zondag een effect, op zaterdag is het parkeren immers al verboden vanwege de aanwezige weekmarkt. Er is enkel in 2018 een parkeertelling door de week uitgevoerd. De toename van de parkeerdruk op zaterdag tussen 2018 en 2022 onderzocht. Indien enkel de parkeerterreinen in ogenschouw worden genomen dan was de gemiddelde parkeerbezetting op zaterdag 6 augustus 2022 74%. Op zaterdag 26 mei 2018 was de gemiddelde parkeerbezetting van dezelfde terreinen 71%. Er is daarmee een stijging tussen 2018 en 2022 van 3 procentpunt waarneembaar. Er wordt aangenomen dat er op donderdag tussen 2018 en 2022 ook een stijging is van 3 procentpunt is op alle parkeerplaatsen. De gemiddelde parkeerbezetting van donderdag 24 mei 2018 op alle in augustus 2022 getelde terreinen was 64%. Wanneer wordt aangenomen dat hier de parkeerbezetting ook stijgt met 3 procentpunt dat betreft de parkeerbezetting gemiddeld 67% op een werkdag. Daarmee is er gemiddeld genomen nog ruim voldoende restcapaciteit wanneer de parkeerplaatsen op de Markt opgeheven worden.

Als de parkeercapaciteit op een doordeweekse dag in de zomerperiode wordt verminderd met 36 dan stijgt de gemiddelde parkeerbezetting op het piekmoment op alle in augustus 2022 getelde terreinen van 67% naar 69%. Bezoekers zullen een parkeerplaats willen zoeken op de terreinen het dichtst bij de Markt. Op dat moment is er voldoende restcapaciteit bij de Weeninkpad (50 parkeerplaatsen vrij), Blikbak (20 parkeerplaatsen vrij) en Spoorstraat (39 parkeerplaatsen vrij) om de parkeervraag op te vangen. De bezettingsgraad op deze 3 terreinen stijgt dan van 59% naar 76%. Daarmee is er nog steeds voldoende restcapaciteit en centrumbezoekers hebben voldoende kans om relatief snel een vrije parkeerplaats te vinden op een doordeweekse dag.

5.3 Integrale beoordeling

Er is een integrale effectenanalyse gemaakt op verschillende criteria als parkeren, bereikbaarheid, beleving, leefbaarheid en kosten. Per criterium zijn subcriteria gemaakt om de verschillen tussen de scenario's beter te kunnen duiden. De verschillen van scenario 2 en 3 zijn in de tabel hierna beschreven ten opzichte van de huidige situatie.

Tabel 5: Integrale beoordeling

Hoofd criteria	Sub-criteria	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Verkeersveiligheid	Voetgang-ers Markt	Huidige situatie blijft behouden	De bestaande autovrije voetgangersgebieden worden onderling verbonden aan de westzijde, zodat voetgangers in het centrumgebied minder vaak in conflict komen met het autoverkeer. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid. Conflicten tussen voetgangers en auto's aan de oostzijde van de Markt blijven bestaan. De conflicten tussen voetgangers en fietsers blijven in deze situatiebestaan.	De bestaande autovrije voetgangersgebieden worden onderling volledig verbonden, daarnaast wordt de gehele Markt toegevoegd aan het voetgangersgebied. Er ontstaat een geheel autovrij centrumgebied waardoor voetgangers in het centrumgebied niet meer in conflict komen met het autoverkeer. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid meer dan in scenario 2. De conflicten tussen voetgangers en fietsers blijven in deze situatie bestaan.
	Fietsers Markt	Huidige situatie blijft behouden	Er is een autovrij gebied aan de westkant van de Markt, zodat fietsers in het centrumgebied minder vaak in conflict komen met het autoverkeer. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid. De conflicten tussen voetgangers/fiets blijven in deze situatie bestaan.	Er is een autovrije Markt waardoor fietsers in het centrumgebied niet meer in conflict komen met het autoverkeer. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid meer dan in scenario 2. De conflicten tussen voetgangers en fietsers blijven in deze situatie bestaan.
	Gemoto-riseerd verkeer Markt	Huidige situatie blijft behouden	Het autoverkeer wordt enkel langs de zijkant van de Markt geleid naar de aanwezige parkeerplaatsen. De doorgaande west > oost verbinding over de Markt verdwijnt, waardoor de verkeersintensiteiten zullen afnemen. Er zijn daardoor minder conflictpunten met fietsers en voetgangers, waardoor de verkeersveiligheid toeneemt.	Het autoverkeer verdwijnt van de Markt. Er zijn daardoor geen conflictpunten met fietsers en voetgangers, waardoor de verkeersveiligheid verder toeneemt.
	Ratum-sestraat	Huidige situatie blijft behouden	Er komt mogelijk extra verkeer op de Ratumsestraat waardoor er meer conflictpunten zijn, hierdoor neemt de verkeersveiligheid af. Het autoluwe karakter van de Ratumsestraat verdwijnt.	Huidige situatie blijft behouden.
	Fietsers centrum	Huidige situatie blijft behouden	Het gemotoriseerd verkeer zal op een andere route door het centrum rijden. Op de parkeerring is dit een beperkte toename van 2-5%. Hier zijn fietsvoorzieningen aanwezig. Er zal een toename zijn van het verkeer op de Prins Hendrikstraat hier zijn geen fietsvoorzieningen. Dit heeft een negatief effect. Er is een afname van verkeer op de Burg. Bosmanstraat en Wheme. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid voor fietsers in het centrum.	
	Gemoto-riseerd verkeer centrum	Huidige situatie blijft behouden	Het doorgaande autoverkeer dat van de Markt verdwijnt wordt hoofdzakelijk omgeleid via de parkeerring. De verkeerstoename op deze route bedraagt slechts 2-5%. Deze route is veilig ingericht en het meest geschikt voor het afwikkelen van de doorgaande verkeersstromen. Hierdoor ontstaat een positief effect. Een ander deel van het verkeer zal een plek vinden op de Gasthuisstraat, Wheme en/of Weeninkpad. Deze routes zijn ingericht als erftoegangsweg en daarmee gelijkwaardig aan de Markt.	
Parkeren	Bewoners Markt	Huidige situatie blijft behouden	Het aantal parkeerplaatsen op de Markt blijft gelijk. Bewoners met een ontheffing kunnen hier lang blijven parkeren. Hierdoor kunnen bewoners van de Markt gebruik blijven maken van de parkeerplaatsen.	Parkeren op de Markt verdwijnt helemaal. Hierdoor stijgt de parkeerbezetting rond de Markt en moeten bewoners van de Markt gemiddeld genomen verder lopen naar een parkeerplaats. Bewoners met een ontheffing mogen niet meer parkeren op de Markt.
	Bewoners centrum	Huidige situatie blijft behouden	Het aantal parkeerplaatsen op de Markt blijft gelijk. Hierdoor is er geen effect voor bewoners in het centrum.	Parkeren op de Markt verdwijnt helemaal. Hierdoor stijgt de parkeerbezetting rond de Markt. Bewoners van het centrum moeten gemiddeld genomen verder lopen naar een parkeerplaats.
	Minder-valide bezoekers	Huidige situatie blijft behouden	Het aantal mindervalide parkeerplaatsen blijft gelijk en deze blijven op de Markt gehandhaafd.	Er zijn geen mindervalide parkeerplaatsen meer op de Markt. Wel worden aan de randen van de Markt of rondom de Markt mindervalide parkeerplaatsen gerealiseerd. Hierdoor nemen de af te leggen afstanden voor mindervaliden toe.
	Bezoekers centrum	Huidige situatie blijft behouden	Het aantal parkeerplaatsen op de Markt blijft gelijk. Hierdoor kunnen bezoekers van de Markt gebruik blijven maken van de parkeerplaatsen.	Parkeren op de Markt verdwijnt helemaal. Hierdoor stijgt de parkeerbezetting rond de Markt. Bezoekers van het centrum kunnen minder vaak op maximaal korte afstand van hun bestemming parkeren.

Hoofd criteria	Sub-criteria	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
	Fiets-parkeren	Huidige situatie blijft behouden	Er zijn meer mogelijkheden om het aantal fietsparkeerplekken uit te breiden of de stallingen naar betere locaties te verplaatsen.	Er is zijn maximale mogelijkheden om het aantal fietsparkeerplekken uit te breiden of de stallingen naar betere locaties te verplaatsen.
	Parkeer-structuur	Huidige situatie blijft behouden	De parkeerstructuur wordt duidelijker omdat de parkeerplaats Markt directer te bereiken is via de Parkeerring. Parkerend verkeer zal meer aan de oostzijde van het centrum blijven. Er ontstaat een aangesloten eenrichtingsroute langs de parkeerterreinen Weeninkpad, Markt, Wheme. Hierdoor neemt het zoekverkeer af.	De parkeerstructuur wordt duidelijker omdat de parkeerplaats Markt vervalt. Parkerend verkeer zal meer aan de oostzijde van het centrum blijven. Hierdoor neemt het zoekverkeer af.
Bereikbaarheid	Winkels laden en lossen	Huidige situatie blijft behouden	Laden en lossen blijft mogelijk maar wordt wel beperkt tot expeditietijden. Gemotoriseerd verkeer met beperkte lengte kan via de Ratumsestraat altijd laden en lossen.	Laden en lossen blijft mogelijk maar wordt wel beperkt tot expeditietijden.
	Horeca laden en lossen	Huidige situatie blijft behouden	Laden en lossen blijft mogelijk maar wordt wel beperkt tot expeditietijden. Gemotoriseerd verkeer met beperkte lengte kan via de Ratumsestraat altijd laden en lossen.	Laden en lossen blijft mogelijk maar wordt wel beperkt tot expeditietijden.
	Parkeer-garage Markthoek	Huidige situatie blijft behouden	De parkeergarage blijft bereikbaar. De aanrijdroute verplaatst zich van de westzijde (Torenstraat) naar de oostzijde (Wheme of Ratumsestraat).	De parkeergarage blijft bereikbaar. De aanrijdroute verplaatst zich van de westzijde (Torenstraat) naar de noordzijde (Meddosestraat).
	Woningen centrum	Huidige situatie blijft behouden	De woningen in het centrum blijven bereikbaar. Het is echter niet mogelijk om via de Markt te rijden.	Alle woningen in de centrumstraten rondom de Markt blijven bereikbaar. Het is echter niet mogelijk om via de Markt te rijden.
	Woningen Markt	Huidige situatie blijft behouden	De woningen aan de Markt blijven bereikbaar. Het blijft mogelijk om via de Markt bij de woningen te komen. Ook de mogelijkheid om de parkeerplaatsen op de Markt te benutten (om bijvoorbeeld spullen uit te laden) blijft bestaan.	De woningen op de Markt blijven bereikbaar via de straten rondom de Markt. Het niet mogelijk om via de Markt te rijden (eventueel wel tijdens expeditietijden), en de mogelijkheid om de parkeerplaatsen op de Markt te benutten vervalt.
	Toegan-kelijkheid	De Markt kan anders ingericht worden met andere verharding, zodat oneffenheden en obstakels zo veel mogelijk vermeden worden en de toegankelijkheid toeneemt.	De Markt kan anders ingericht worden met andere verharding, zodat oneffenheden en obstakels zo veel mogelijk vermeden worden en de toegankelijkheid toeneemt.	De Markt kan anders ingericht worden met andere verharding, zodat oneffenheden en obstakels zo veel mogelijk vermeden worden en de toegankelijkheid toeneemt.
Beleving	Evenementen	Huidige situatie blijft behouden	Er is meer ruimte voor activiteiten op de Markt. Kleinschalige activiteiten kunnen eerder plaatsvinden zonder impact op het doorgaand verkeer.	Er is maximale ruimte voor activiteiten op de Markt. Activiteiten kunnen te allen tijde plaatsvinden zonder impact op het doorgaand verkeer.
	Week-markt	Huidige situatie blijft behouden	Er zijn minder verkeersmaatregelen nodig tijdens de Markt. De impact van de weekmarkt op de verkeerstructuur is ook minder groot.	Er zijn geen verkeersmaatregelen nodig tijdens de Markt. De weekmarkt heeft geen impact op de reguliere verkeerssituatie. Het wordt makkelijker om de tijden van de weekmarkt te verruimen.
	Terrassen	Huidige situatie blijft behouden	Er is meer ruimte voor terrassen aan de westzijde van de Markt maar aan de oostzijde van de Markt moeten terrassen verplaatst worden.	Er is meer ruimte voor terrassen op de Markt.
	Centrum-beleving	Huidige situatie blijft behouden	Doordat er geen doorgaand gemotoriseerd verkeer meer over de Markt rijdt stijgt de centrumbeleving. Wel is er nog parkerend verkeer aanwezig. Bezoekers ervaren minder verkeer en er ontstaan mogelijkheden om de Markt op een andere manier in te richten.	Doordat er geen gemotoriseerd verkeer meer over de Markt rijdt stijgt de centrumbeleving. Er ontstaat maximale vrijheid om de Markt op een andere manier in te richten.
Leef-baarheid	Markt	Huidige situatie blijft behouden	De leefbaarheid op de Markt neemt toe omdat er minder verkeer rijdt.	De leefbaarheid op de Markt neemt sterk toe omdat er geen verkeer meer rijdt.
	Centrum	Huidige situatie blijft behouden	Er komt minder gemotoriseerd verkeer in het centrum waardoor de leefbaarheid toeneemt. Daarentegen wordt het op de Gasthuisstraat juist weer drukker.	

Hoofd criteria	Sub-criteria	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
	Duur-zaamheid	Huidige situatie blijft behouden	Dit scenario stimuleert bewoners en bezoekers om minder met de auto naar het centrum te komen. Doordat de doorgaande route weg is, is de fiets vaker een sneller alternatief. Daarnaast biedt dit scenario meer ruimte voor groen op de Markt.	Dit scenario stimuleert bewoners en bezoekers om minder met de auto naar het centrum te komen. Dit komt doordat de doorgaande route weg is en er minder parkeerplaatsen zijn en op verdere afstand. Daarnaast biedt dit scenario meer ruimte voor groen op de Markt.
	Parkeerring	Huidige situatie blijft behouden	Er komt meer verkeer over de parkeerring. Hierdoor daalt de leefbaarheid op de parkeerring licht. De toenames zijn echter slechts 2-5%. Per saldo is er daarmee geen merkbaar effect.	
Draagvlak	Bewoners Markt	Huidige situatie blijft behouden	Voor de bewoners op de Markt blijft het mogelijk om te parkeren op de Markt. Er blijft een weg over de Markt maar er is geen doorgaande verbinding tussen de westzijde en de oostzijde waardoor er minder verkeer wordt verwacht. Per saldo neemt de bereikbaarheid beperkt af maar de leefbaarheid neemt toe, waarmee we inschatten dat bewoners hier positief tegenover staan.	De bewoners van de Markt krijgen een autoluwe Markt. De woningen blijven bereikbaar tijdens expeditie tijden. Bewoners moeten in de avond op een andere parkeerplaats parkeren. Bewoners met een ontheffing moeten tijdens de gehele dag ergens anders parkeren. Er is geen overlast van gemotoriseerd verkeer. De bereikbaarheid neemt sterk af en de leefbaarheid neemt toe, waarmee we inschatten dat bewoners hier neutraal tegenover staan.
	Bewoners centrum	Huidige situatie blijft behouden	Het verkeer dat momenteel over de Markt rijdt zal via een andere weg rijden. Zoals hierboven is beschreven heeft dat op sommige plekken een positief en andere plekken een negatief effect. De parkeerdruk blijft hetzelfde omdat het parkeren op de Markt blijft behouden. Er zal geen doorgaand verkeer over de Markt rijden. We schatten in dat bewoners hier neutraal tegenover staan.	Het verkeer dat momenteel over de Markt rijdt zal via een andere weg rijden. Zoals hierboven is beschreven heeft dat op sommige plekken een positief en andere plekken een negatief effect. De parkeerdruk zal beperkt toenemen omdat het parkeren op de Markt verdwijnt. De bewoners krijgen wel een autoluw centrum ervoor terug. We schatten in dat bewoners hier neutraal tegenover staan.
	Bezoekers centrum	Huidige situatie blijft behouden	Het aantal parkeerplaatsen op de Markt blijft behouden. De parkeerplaats blijft goed bereikbaar. In dit scenario wordt de centrumkwaliteit verbeterd waardoor wij inschatten dat centrum bezoekers dit positief zullen waarderen.	Parkeren op de Markt verdwijnt waardoor er een langere loopafstand is van de parkeerplaatsen naar de Markt. In dit scenario wordt de centrumkwaliteit sterk verbeterd. Naar verwachting worden de langere loopafstand negatief beoordeeld en de verbeterde kwaliteit positief.
	Onder-nemers op de Markt	Huidige situatie blijft behouden	De parkeerplaatsen blijven behouden. De doorgaande route over de Markt wordt afgesloten. Bevoorrading blijft gegarandeerd. De kwaliteit van het centrum neemt toe en er is meer ruimte voor terrassen en evenementen. Wij schatten in dat deze ondernemers hier positief tegenover staan.	De parkeerplaatsen verdwijnen op de Markt. Het is niet meer mogelijk om op zeer korte afstand te parkeren. Bevoorrading blijft gegarandeerd. De kwaliteit van het centrum neemt sterk toe en er is maximale ruimte voor terrassen en evenementen. Wij schatten in dat de afname van parkeercapaciteit ervoor zorgt dat deze ondernemers dit scenario negatief beoordelen.
	Onder-nemers weekmarkt	Huidige situatie blijft behouden	De herinrichting van de Markt draagt bij aan een betere centrumbeleving, waardoor het centrum van Winterswijk mogelijk meer bezoekers trekt. Dit is positief voor de weekmarkt. Anderzijds kan de herinrichting mogelijk effecten hebben op de locatie en opzet van de weekmark, dit kan mogelijk tot minder draagvlak leiden.	
	Onder-nemers in de hoofdwinkel-straten	Huidige situatie blijft behouden	De parkeerplaatsen blijven behouden. De doorgaande route over de Markt wordt afgesloten. Bevoorrading blijft gegarandeerd. De kwaliteit van het centrum neemt toe en er is meer ruimte voor terrassen en evenementen. Wij schatten in dat deze ondernemers hier positief tegenover staan.	De parkeerplaatsen verdwijnen op de Markt. Het is niet meer mogelijk om op zeer korte afstand te parkeren. Bevoorrading blijft gegarandeerd. De kwaliteit van het centrum neemt sterk toe en er is maximale ruimte voor terrassen en evenementen. Wij schatten in dat de toename van kwaliteit ervoor zorgt dat ondernemers dit scenario positief beoordelen.
	Onder-nemers in de aanloop-straten	Huidige situatie blijft behouden	De parkeerplaatsen blijven behouden. De doorgaande route over de Markt wordt afgesloten. Bevoorrading blijft gegarandeerd. De kwaliteit van het centrum neemt toe en er is meer ruimte voor terrassen en evenementen. Wij schatten in dat het verdwijnen van de doorgaande route ervoor zorgt dat deze ondernemers dit scenario negatief beoordelen.	De parkeerplaatsen verdwijnen op de Markt. Het is niet meer mogelijk om op zeer korte afstand te parkeren. Bevoorrading blijft gegarandeerd. De kwaliteit van het centrum neemt sterk toe en er is maximale ruimte voor terrassen en evenementen. Wij schatten in dat de afname van parkeercapaciteit ervoor zorgt dat deze ondernemers dit scenario negatief beoordelen.

Hoofd criteria	Sub-criteria	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Kosten	Kosten aanpassing verkeers-structuur	Huidige situatie blijft behouden *<u>Let op:</u> Kosten voor de algemene herinrichting van de openbare ruimte a.g.v. stedenbouwkundige wensen zijn in deze afweging buiten beschouwing gelaten. Mogelijk zijn deze kosten maatgevend.*	Er zijn diverse kosten voor dit scenario zoals het plaatsen van camerasystemen t.b.v. een digitale afsluiting van het centrumgebied, openstelling kruispunt, herinrichten parkeerplaatsen en route over de Markt, enz. *<u>Let op:</u> Kosten voor de algemene herinrichting van de openbare ruimte a.g.v. stedenbouwkundige wensen zijn in deze afweging buiten beschouwing gelaten. Mogelijk zijn deze kosten maatgevend.*	Er zijn diverse kosten voor dit scenario maar dit is grotendeels op te lossen met een digitale afsluiting. *<u>Let op:</u> Kosten voor de algemene herinrichting van de openbare ruimte a.g.v. stedenbouwkundige wensen zijn in deze afweging buiten beschouwing gelaten. Mogelijk zijn deze kosten maatgevend.*

6 Conclusie en aanbevelingen

De gemeente Winterswijk heeft de ambitie om een levendig centrum te creëren, met meer ruimte voor ontmoeting en beleving op onder andere de Markt. Daarnaast wil Winterswijk ruimte blijven bieden aan de bezoekers met de auto en de toegankelijkheid van de markt vergroten. De bestaande doorgaande rijbaan en parkeervoorzieningen op de Markt dragen bij aan de bereikbaarheidsdoelstellingen maar conflicteren ook duidelijk met de wensen ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte op de Markt. Om onderbouwd een keuze te kunnen maken ten aanzien van eventuele wijzigingen in het verkeersysteem zijn daarom in voorliggende rapportage drie scenario's uitgewerkt en beoordeeld. De drie scenario's hebben verschillende invalshoeken en verschillen in de mate waarin verkeer aanwezig is op de Markt van Winterswijk:

- Scenario 1: Optimale bereikbaarheid Markt (huidige situatie)
- Scenario 2: Betere voetgangersverbinding noord- en zuidzijde Markt
- Scenario 3: Voetgangersgebieden volledig aaneengesloten

Alle scenario's zijn verkeerskundig haalbaar. Er is geen enkel scenario dat op alle aspecten neutraal of positief scoort, het is daarmee ook niet mogelijk om direct een voorkeursscenario aan te wijzen. De scenario's hebben allemaal zowel positieve als negatieve aspecten en zullen door verschillende stakeholders verschillend beoordeeld worden. De eindafweging tussen de verschillende scenario's hangt af van de mate waarin waarde wordt gehecht aan de diverse beoordelingscriteria. Dit betreft een politieke afweging.

Behouden optimale bereikbaarheid
Als de gemeente Winterswijk de huidige bereikbaarheid van het centrum wil behouden kan gekozen worden voor scenario 1. De Markt blijft als verbindingsweg tussen de verschillende parkeerterreinen beschikbaar. Ook blijft het hiermee mogelijk om gratis en op de Markt te parkeren. Er ontstaan in dit scenario geen mogelijkheden om flexibeler met de beschikbare ruimte om te gaan ten gunste van evenementen, horeca en centrumbeleving. Dit is wel de wens vanuit de centrumvisie. Ook blijven conflictsituaties tussen autoverkeer en voetgangers bestaan.
Binnen dit scenario is het wel mogelijk om met een andere inrichting de Markt verkeersveiliger en inclusiever in te richten. Met een andere verharding en inrichting kunnen bijvoorbeeld ook oneffenheden en obstakels zo veel mogelijk vermeden worden, zodat de toegankelijkheid toeneemt.

In scenario 1 verdient het de aanbeveling om de parkeerverwijzing te optimaliseren, om daarmee enerzijds zoekverkeer en overlast in het centrum te verkleinen en anderzijds de bereikbaarheid van het centrum voor bezoekers te vergroten. In het "Uitvoeringsprogramma Parkeren[8]" zijn hiertoe reeds diverse maatregelen voorgesteld.

Een aantrekkelijker centrum met behoud van parkeervoorzieningen op de Markt
In scenario 2 worden de voetgangersgebieden ten wensten van de Markt met elkaar verbonden. Er ontstaat meer ruimte en vrijheid om het gebied anders in te richten, zodat meer op beleving en ontmoeting ingezet kan worden. Met een keuze voor dit scenario blijft het daarnaast mogelijk om gratis op de Markt te parkeren. Door het opheffen van de doorgaande verbinding over de Markt neemt de verkeersdruk op de Markt af en verbetert de verkeersveiligheid in het centrumgebied. Uit de effectanalyse blijkt dat het herrouteren van het doorgaande verkeer goed uitvoerbaar is. Nergens op het wegennet ontstaan onacceptabele verkeerstoenames.

[8] *Uitvoeringsprogramma Parkeren Winterswijk 2020-2030, Royal HaskoningDHV kenmerk TPBH3204-100-100R001F01 d.d. 08-07-2020*

Scenario 2 kan eventueel ook als een gefaseerde overgang gezien worden naar een op langere termijn te realiseren volledige verkeersluwe inrichting van de Markt, zoals uitgewerkt en beoordeeld in scenario 3.

Door de aangepaste verkeersroutering is het noodzakelijk om de parkeerverwijzing aan te passen. De andere optimalisaties in parkeerverwijzing conform het “Uitvoeringsprogramma Parkeren” zijn ook in dit scenario gewenst om het zoekverkeer en de overlast in het centrum te verkleinen en de bereikbaarheid van het centrum voor bezoekers te vergroten.

Voetgangers op de eerste plaatst met maximale mogelijkheden voor herinrichting Markt
Scenario 3 betreft een volledige verkeersluwe markt met ruim baan voor de voetganger, zonder doorgaand verkeer en zonder openbare parkeervoorzieningen. Hierbij komt er maximale ruimte vrij om de Markt anders in te richten en beter geschikt te maken voor evenementen, ondernemers en groen. Net als bij scenario 2 is het goed mogelijk om het verkeer te herrouteren.
Het opheffen van de parkeerplaatsen leidt op werkdagen tot grotere parkeerdruk op de andere terreinen in het centrum. Er is echter nog steeds voldoende restcapaciteit en centrumbezoekers hebben voldoende kans om relatief snel een vrije parkeerplaats te vinden. Het opheffen van het parkeerterrein op de Markt is daardoor uitvoerbaar. In combinatie met het opheffen van de doorgaande verbindingsweg over de Markt leidt dit scenario tot verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Markt.

Door de aangepaste verkeersroutering en afgenomen parkeercapaciteit vraagt dit scenario nadrukkelijker om een aangepast parkeersysteem waarbij centrumbezoekers al op grotere afstand verleid worden om te parkeren op de grotere parkeerterreinen langs de parkeerroute, en via duidelijke en aantrekkelijke looproutes de Markt bereiken. Daarmee wordt ook zoekverkeer richting de kleinere parkeerterreinen rondom de Markt voorkomen en de parkeerdruk beter verdeeld over het gehele centrum. In het “Uitvoeringsprogramma Parkeren” zijn hiervoor reeds diverse maatregelen voorgesteld.