Mobiliteitsplan Winterswijk

Inventarisatienota



April 2025

Lijst met aanpassingen

Versie	Datum	Beschrijving van de wijziging	Herzien	Vrijgegeven door
1.0	27 maart 2025			
1.1	15 april 2025	Beperkte tekstuele wijzigingen		
1.2	24 april 2025	Beperkte tekstuele wijzigingen		

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
2 Ontwikkelingen en innovaties in mobiliteit 6
2.1 Voor welke uitdaging staat de gemeente Winterswijk? 6
2.2 Relevante ontwikkelingen 7
2.3 Wat betekent dit voor het mobiliteitsplan? 9

3 Een beeld van de vervoerswijzen 10
3.1 Voetganger 10
3.2 Fietsnetwerk 12
3.3 Openbaar vervoer 15
3.4 Auto/vrachtauto/landbouwverkeer 16
3.5 Parkeren 19
3.6 Koopstromenonderzoek 21
3.7 Verkeersveiligheid 21
3.8 Geluidhinder en luchtkwaliteit 23
3.9 Wat betekent dit voor het mobiliteitsplan? 24

4 Ruimtelijke ontwikkelingen in en om Winterswijk 25
4.1 Woningbouw 25
4.2 Werkgebieden 25
4.3 Infrastructuur 26
4.4 Wat als we niets doen? 27
4.5 Wat betekent dit voor het mobiliteitsplan? 28

5 Relevant beleid vanuit de gemeente en de regio 29
5.1 Gemeentelijk beleid 29
5.2 Regionaal en landelijk beleid 31
5.3 Wat betekent dit voor het mobiliteitsplan? 32

6 Hoe denken inwoners en ondernemers over mobiliteit? 34
6.1 Participatie Omgevingsvisie 34
6.2 Ondernemers 35
6.3 Arriva 35
6.4 De regio 36
6.5 Wat betekent dit voor het mobiliteitsplan? 36

7 Opgaven voor het mobiliteitsplan 37

1 Inleiding

Aanleiding

Mobiliteit gaat over verkeer en het verbinden van mensen en activiteiten, wat op zijn beurt bijdraagt aan een aantrekkelijke leefomgeving en de economie. In de gemeente Winterswijk, die bestaat uit negen buurtschappen, vormt de kern Winterswijk het grootste dorp. De kern fungeert als een belangrijk regionaal centrum, niet alleen voor de Achterhoek, maar ook voor de aangrenzende gebieden in Duitsland. De unieke combinatie van een aantrekkelijke landelijke omgeving en regionale functionaliteit maakt Winterswijk tot een gastvrije en aantrekkelijke plek om te wonen en te bezoeken.

In de afgelopen tien jaar heeft de mobiliteit en bereikbaarheid in Winterswijk en haar omgeving meerdere veranderingen doorgemaakt, onder andere gedreven door technologische, demografische en maatschappelijke ontwikkelingen. Gezien de huidige en toekomstige trends en ontwikkelingen, zoals de toenemende vergrijzing, is het noodzakelijk om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor zowel bewoners als bezoekers te borgen. De gemeente staat voor de uitdaging om de landelijke en recreatieve kwaliteiten te versterken, terwijl de toegankelijkheid van voorzieningen en gastvrijheid behouden blijft. Deze veranderingen vragen om een actueel mobiliteitsplan dat aansluit bij de actuele opgaven en ontwikkelingen.

Binnen de gemeente Winterswijk spelen meerdere vragen met betrekking tot mobiliteit. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om de bereikbaarheid van het centrum, de doorstroming op de hoofdwegen en veiligheid voor alle weggebruikers. Het is van belang dat de verschillende opgaven worden samengebracht in een actueel en integraal mobiliteitsplan.

Het mobiliteitsplan houdt niet alleen rekening met actuele ontwikkelingen en trends, maar ook met lokale, regionale en landelijke beleidskaders. Door de opgaven te bundelen in een integraal mobiliteitsplan en uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen wordt een kader en richting geboden met aandachtspunten die gericht zijn op het verbeteren van de mobiliteit in de gemeente. Hierbij ligt enerzijds de focus op verschillende thema's, zoals bereikbaarheid, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en toegankelijkheid. Anderzijds wordt aangegeven hoe met mobiliteit een bijdrage kan worden geleverd aan bredere maatschappelijke doelstellingen, zoals gezondheid, klimaatadaptatie, sociaal welzijn en duurzaamheid.

De gemoedelijkheid, ook wel bekend als de Winterswijkse gemütlichkeit, is nog steeds één van de kenmerken in Winterswijk. We zeggen elkaar gedag op straat. We kijken naar elkaar om (noaberschap) en zorgen ervoor dat iedereen zich welkom voelt. Onze gastvrije houding is van belang om Winterswijk leefbaar en economisch vitaal te houden. Het Winterswijk van nu en de toekomst maken we niet alleen met inwoners. Onze ondernemers, toeristen en dagjesmensen, bezoekers uit de (EU)regio, arbeidsmigranten zijn nodig om Winterswijk draaiende te houden. Ook het zorgen voor mogelijkheden in (sociale) verbinding, zoals het creëren van ontmoetingsplekken is onderdeel van mobiliteit.

Voorliggende inventarisatienota beschrijft de huidige situatie en de verwachte trends en ontwikkelingen die relevant zijn voor het mobiliteitsplan. Hieruit worden de opgaven voor het mobiliteitsplan afgeleid.

Doel

Het doel is om een nieuw gemeentelijk mobiliteitsplan op te stellen met als planhorizon 2040, waarmee vanuit een actueel beleidskader richtinggevende uitspraken gedaan worden over gewenste oplossingen voor mobiliteit en bereikbaarheid in Winterswijk.

In het mobiliteitsplan worden geen uitgewerkte verkeersmaatregelen opgenomen. Het plan biedt de kaders waarbinnen verkeersmaatregelen worden getroffen. Wel worden richtinggevende uitspraken gedaan over:

- De wegencategorisering van het autonetwerk (30 en 50 km/uur);
- Het oplossend vermogen van het wel of niet doortrekken van de Dingstraat;
- Het oplossend vermogen van een Rondweg West en Noord;
- De bereikbaarheid van het centrum;
    - Vrijheidspark afsluiten wel of niet;

De ontwikkeling van het mobiliteitsplan omvat verschillende stappen, elk met een specifiek resultaat. Er is onderscheid gemaakt tussen de volgende resultaten:

- Deze inventarisatienota;
- Een visie op mobiliteit met bijbehorende beleidskeuzes (deel A);
- Het mobiliteitsplan, inclusief uitwerking op netwerkniveau en maatregelen, met een uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen (deel B).

Leeswijzer

In deze inventarisatienota staat alle informatie gebundeld over de huidige mobiliteitssituatie en ontwikkelingen van Winterswijk en de opgaven voor het mobiliteitsplan. Hoofdstuk 2 geeft een beeld van de belangrijkste ontwikkelingen en innovaties met betrekking tot mobiliteit. Hoofdstuk 3 laat de hoofdstructuren voor de voetganger, fiets, openbaar vervoer en de auto zien en de objectieve verkeersveiligheid. Hoofdstuk 4 geeft een blik op de toekomst met inzicht over de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Een inventarisatie van het gemeentelijk, regionaal en nationaal mobiliteitsbeleid is in hoofdstuk 5 beschreven. In hoofdstuk 6 is beschreven welke aandachtspunten en uitdagingen inwoners, ondernemers en stakeholders zien voor de mobiliteit in Winterswijk. Vanuit de inventarisatie komen de opgaven voort, waar het mobiliteitsplan een antwoord op moet geven. De opgaven zijn samengevat in hoofdstuk 7.

2 Ontwikkelingen en innovaties in mobiliteit

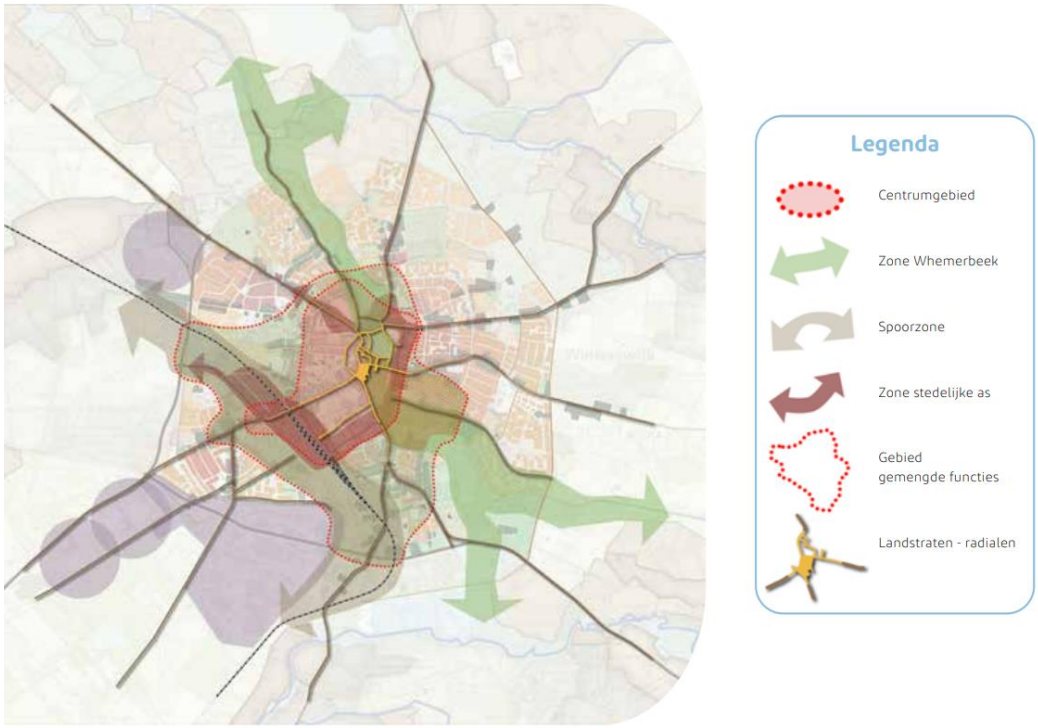
Zowel landelijk als regionaal zijn er veel innovaties en ontwikkelingen in mobiliteit. Dit alles is van invloed op het verkeer in de gemeente Winterswijk en levert verschillende uitdagingen op.

2.1 Voor welke uitdaging staat de gemeente Winterswijk?

In het *Verhaal van ons Winterswijk*[1] is een goed beeld gegeven van Winterswijk en zijn de verschillende belangrijke opgaven voor de gemeente Winterswijk geformuleerd. Hieronder is een passage uit het document (dragers en kansen) opgenomen.

Veel uit het verleden is nog herkenbaar, daarnaast hebben nieuwe ontwikkelingen niet altijd geleid tot een beter geheel van alles bij elkaar. Het verloop van historische straten is op meerdere plekken doorbroken. Hierdoor is de verbinding tussen landschap en centrum minder duidelijk geworden. Het straatbeeld met nieuwe en oude gebouwen samen, maakt niet altijd ruimtelijke kwaliteit. Het stratennetwerk is stap voor stap aangepast aan en ingericht op meer (gemotoriseerd) verkeer. Een volgende ontwikkeling is dat we zien dat straten voor méér zijn bedoeld dan verkeer alleen. Het is onze beperkte buitenruimte in de bebouwde kom, die ook onze leefomgeving is. Een ruimte om te bewegen, te spelen, elkaar te ontmoeten. De groene longen van het dorp en de plek voor een gezonde leefomgeving.

Onze identiteit wordt gedragen door het gebouwde erfgoed dat herinnert aan de achtergrond van Winterswijk. Nieuwe opgaven bieden de kans om een nieuw licht te schijnen en krachten te bundelen met de historische kwaliteiten als basis. Door het beste naar boven te halen en te koppelen aan nieuwe kansen, zetten we Winterswijk krachtig en divers neer voor de toekomst en streven we zo ook naar stabiliteit: een toekomstbestendig voortbestaan van Winterswijk.



Figuur 1: kaartbeeld van de dragers en kansen in Winterswijk.

[1] *bron: Het verhaal van ons Winterswijk 2024*

De drie kernopgaven voor Winterswijk die geformuleerd zijn vanuit het Verhaal van ons Winterswijk zijn:

- **Het visitekaartje van Winterswijk:** Winterswijk onderscheidt zich door een prachtig landschap en een levendig centrum, dat aantrekkelijk is voor zowel bewoners als bezoekers. Hoewel het succes grotendeels organisch is ontstaan, groeit de behoefte aan meer sturing om de leefbaarheid en toekomstbestendigheid te waarborgen. Het is cruciaal om de unieke identiteit en kwaliteit van Winterswijk te benadrukken om inwoners en ondernemers te behouden en nieuwe groepen aan te trekken.

- **Vergrijzing en emigratie, vitaal blijven als grote kern:** Winterswijk staat voor de uitdagingen van vergrijzing en ontgroening. De vergrijzing leidt tot een grotere vraag naar zorg, terwijl jongeren de gemeente verlaten, wat resulteert in een afname van de bevolking. Ontgroening heeft daarnaast negatieve gevolgen voor het behoud van lokale voorzieningen en de leefbaarheid in de gemeente. Het is essentieel om actie te ondernemen en voorzieningen te behouden.

- **Gastvrij Winterswijk:** Gastvrijheid en betrokkenheid zijn belangrijke waarden voor de gemeente, die nieuwe inwoners wil aantrekken om de vitaliteit te waarborgen, vooral gezien de vergrijzing en ontgroening. Bezoekers en inwoners dragen samen bij aan het voorzieningenniveau, waarbij inwoners profiteren van de toeristische aantrekkingskracht. Het is cruciaal om Winterswijk aantrekkelijk en uitnodigend te houden voor de toekomst, samen met inwoners, ondernemers en andere groepen.

De kernopgaven zijn nader uitgewerkt in deelopgaven, waarvan deelopgave 3: **De Winterswijkse mobiliteitsopgave**, de meest relevante is. In het Verhaal van ons Winterswijk zijn de volgende drie (cruciale) opgaven voor de mobiliteit neergezet:

1. In de schil rondom het centrum ligt de kans om te werken aan de vindbaarheid van het centrum, herkenbare parkeergelegenheden en betere wandelverbindingen naar en door het centrum. Deze opgave vraagt om een goed ontsluitingssysteem om op de juiste manieren het centrum te ondersteunen én om verdere ontwikkelingen in het centrumgebied mogelijk te maken.
2. De fietsroutes tussen landschap en kern en vanuit de wijken. De fietser komt in de huidige situatie onderweg veel belemmeringen tegen in de vorm van onoverzichtelijke kruisingen en extra verkeersbewegingen. Betere fietsroutes, maar ook stallingsmogelijkheden, ondersteunen de mogelijkheid voor inwoners om met de fiets naar het centrum te gaan. Daarnaast ligt er een kans om de vindbaarheid van het centrum te verbeteren voor recreanten en bezoekers en daarmee ook de koppeling landschap – centrum.
3. Winterswijk heeft twee treinstations die ervoor zorgen dat we in verbinding staan met de regio. Samen met de busverbinding is het van belang dat het openbaar vervoer optimaal blijft ten behoeve van onze regionale bereikbaarheid, maar ook de lokale verbinding met het oog op de toekomstige vergrijzing en verbinding met het buitengebied. Goed openbaar vervoer draagt bij aan het in stand houden van het voorzieningenniveau.

De drie opgaven vanuit het Verhaal van ons Winterswijk worden overgenomen in het mobiliteitsplan en aangevuld met opgaven die specifiek vanuit de analyse van de huidige situatie qua mobiliteit zijn gesignaleerd. In hoofdstuk 7 wordt hier nader op ingegaan.

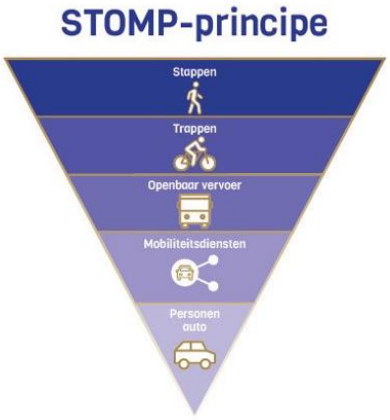
2.2 Relevante ontwikkelingen

De mobiliteit heeft zich de laatste tientallen jaren enorm ontwikkeld. In deze paragraaf wordt ingegaan op ontwikkelingen die zichtbaar zijn vanuit landelijk of regionaal beleid.

Het STOMP-principe: langzaam verkeer eerst

In het landelijk en provinciaal mobiliteitsbeleid wordt steeds vaker uitgegaan van het STOMP-principe (zie figuur 2). Daarbij wordt bij het benaderen van de netwerken geredeneerd vanuit de oudste en meest duurzame vervoerwijze (het lopen) tot de privéauto, die in relatie de meeste ruimte inneemt. Door deze benadering worden de duurzame modaliteiten gestimuleerd. Dat vergroot de verkeersveiligheid en levert milieuwinst op. Het STOMP principe wordt toegepast door in elke fase van planvorming telkens vijf opeenvolgende stappen te doorlopen:

- Stappen: hoe zorgen we voor een gebied met voorzieningen op loopafstand? En hoe zorgen we voor aantrekkelijke looproutes en verblijfsruimtes voor verschillende doelgroepen?
- Trappen: hoe zorgen we ervoor dat voorzieningen bereikbaar zijn met de fiets en er directe en comfortabele fietsroutes zijn?
- Openbaar vervoer: hoe sluiten we het nieuwe gebied aan op het ov-netwerk? Kunnen we ov-voorzieningen en gebiedsfuncties combineren?
- Mobiliteitsdiensten: welke diensten bieden we aan? Denk aan mobiliteitshubs.
- Privéauto: moet het gebied bereikbaar zijn voor privéauto's? Hoe gaan we om met parkeren?



Figuur 2: Het STOMP-principe

Op wegen met gemengd verkeer auto en fiets lagere snelheid (30 km/uur)

Landelijk is een nieuwe wegcategorie toegevoegd, de gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km/uur (GOW30). Deze wordt toegepast op wegen die zowel een verkeersfunctie hebben (passend bij een gebiedsontsluitingsweg) als een verblijfsfunctie (passend bij een erftoegangsweg). Voor deze wegen is er binnen de bebouwde omgeving vaak geen ruimte om deze wegen veilig als 50 km/u weg in te richten (met bijvoorbeeld vrijliggende fietsvoorzieningen). Het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Weg- en waterbouw (CROW) heeft een publicatie opgesteld, waarin de voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 zijn aangegeven. Een belangrijk uitgangspunt is dat op wegen waar de fietser en auto gebruik maken van dezelfde rijbaan (dus ook met fietsstroken), 30 km/uur de veilige snelheid is.
Op 24 februari 2022 heeft de raad van Winterswijk ingestemd met het raadvoorstel om te kiezen voor een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur op wegen binnen de bebouwde kom, tenzij er gegronde redenen zijn om voor 50 km/u te (blijven) kiezen volgens het afwegingskader. In paragraaf 5.1 wordt hier nader op ingegaan.

Veiligheid op het fietspad

Het aantal verschijningsvormen van voertuigen op het fietspad neemt toe. Zo zijn er naast de bromfiets en elektrische fiets: fatbikes, speed-pedelecs en elektrische steppen aanwezig. Het verschil in massa en snelheid is een zorgpunt voor de veiligheid op fietspaden. Landelijk is er veel aandacht voor, zowel qua wetgeving (wie mag er wel en niet op fietspad, snelheidsbeperking), de vormgeving en gedragscampagnes gericht op de gebruikers). Bij zowel het netwerk als de inrichting van de fietspaden dient hier in het mobiliteitsplan rekening mee te worden gehouden.

Personenauto’s naar 100% elektrisch

De Rijksoverheid wil de aantrekkelijkheid van elektrisch rijden versterken om daarmee bij te dragen aan een duurzamer samenleving. Dit wordt onder andere gedaan door meer laadpunten in Nederland aan te leggen, de mogelijkheid voor particulieren om subsidie aan te vragen en het ondersteunen van elektrische voertuigen in de transportsector. Verder moeten alle nieuwe personenauto’s die na 2030 op de markt komen 100% elektrisch zijn. In 2025 heeft de gemeenteraad van Winterswijk een Integrale visie op laadinfrastructuur en plaatsingsleidraad vastgesteld.

Toenemende vergrijzing en het borgen toegankelijkheid in de openbare ruimte

Door de stijgende levensverwachting en daling van het geboorteaantal veroudert de bevolking, wat gevolgen heeft voor zorg, woningbouw en mobiliteit. Tegelijkertijd groeit, naarmate de samenleving vergrijst, de noodzaak om de openbare ruimte toegankelijker te maken voor mensen met beperkte mobiliteit, zoals ouderen en mensen met een beperking. In een mondigere en steeds actievere samenleving wordt zelfredzaamheid en zelfstandige mobiliteit steeds belangrijker. Toegankelijkheid is een voorwaarde om ervoor te zorgen dat iedereen kan deelnemen aan de samenleving. Dit omvat het aanleggen van rolstoeltoegankelijke paden, het verbeteren van de infrastructuur voor voetgangers en fietsers, en het bevorderen van inclusieve ontwerpprincipes voor de openbare ruimte.

2.3 Wat betekent dit voor het mobiliteitsplan?

Er zijn zowel landelijk als regionaal innovaties en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit die invloed hebben op het verkeer in Winterswijk. De gemeente staat voor uitdagingen, zoals geformuleerd in het Verhaal van ons Winterswijk, waarin kern- en deelopgaven zijn geïdentificeerd.

Een belangrijke kernopgave is het behouden en versterken van de unieke identiteit en kwaliteit van Winterswijk, dat bekendstaat om zijn mooie landschap en levendige centrum. Het is essentieel om de kwaliteit en aantrekkelijkheid voor ondernemers, bezoekers en inwoners van Winterswijk te waarborgen. Daarnaast door de vergrijzing en de groeiende behoefte aan toegankelijkheid is het noodzakelijk om de toegankelijkheid van de openbare ruimte te verbeteren voor mensen met een (mobiliteits-)beperking. In het mobiliteitsplan liggen kansen voor het verbeteren van de toegankelijkheid voor diverse doelgroepen.

Landelijk en regionaal worden vraagstukken benaderd vanuit het STOMP-principe. Eerst wordt gekeken naar de mogelijkheden voor de voetganger en fietser en vervolgens het openbaar vervoer, mobiliteitsdiensten en de (elektrische) auto. Daarnaast is de groeiende aandacht voor verkeersveiligheid (lagere snelheid op hoofdwegen autoverkeer in combinatie met fietsverkeer, snelheidsverschillen op het fietspad) duidelijk zichtbaar. De groeiende groep ouderen vraagt om expliciete aandacht in het plan voor toegankelijkheid en verbinding.

De ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit vragen om een goed gemeentelijk beleidskader, om bij te dragen aan de brede maatschappelijke doelstellingen en de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid in de gemeente Winterswijk te verbeteren.

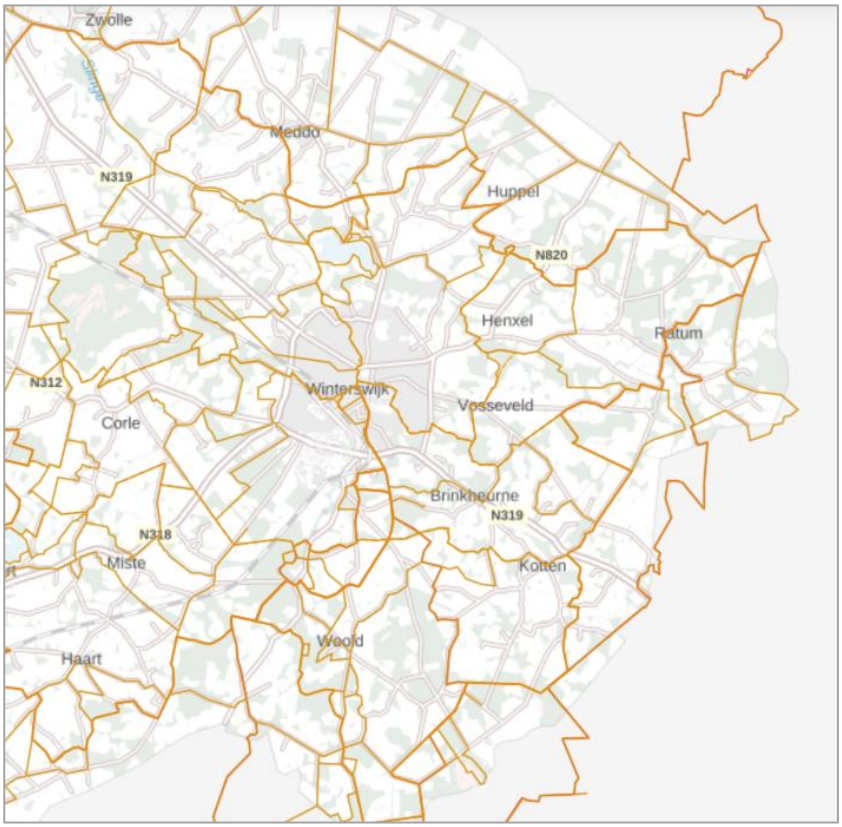
3 Een beeld van de vervoerswijzen

In dit hoofdstuk zijn voor de huidige situatie de hoofdstructuren voor de voetganger, fiets, openbaar vervoer en de auto in beeld gebracht.

3.1 Voetganger

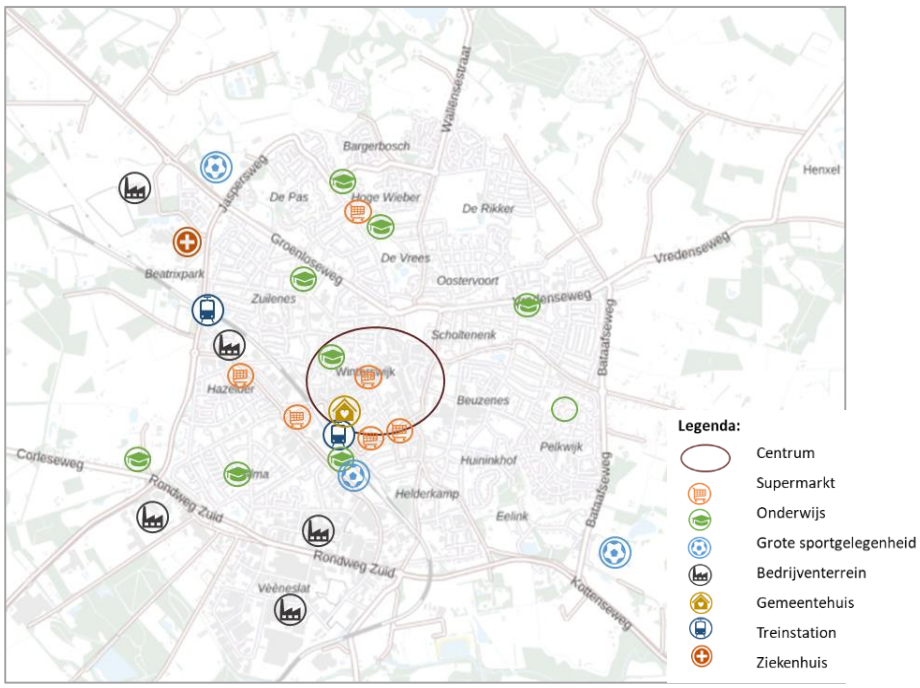
Elke verplaatsing begint en eindigt als voetganger. Dit onderstreept het belang van veilige en goede looproutes. Naast de functionele verplaatsingen is lopen een belangrijk onderdeel van recreatie en vrije tijd. Denk hierbij aan wandelen, hardlopen, een lunchwandeling maken, etc. Om bij te dragen aan een prettige leefomgeving is een kwalitatief hoogwaardig voetgangersnetwerk van belang.

Onderstaand figuur toont het (recreatieve) wandelnetwerk in en rond de gemeente Winterswijk. Het gaat hierbij om recreatieve wandelroutes zoals: LAW-routes (lange-afstand-wandelpaden), streekpaden, NS-wandelingen en wandelroutes uit het concept stad-te-voet (wandelroutes vanuit de binnenstad naar een buitengebied).



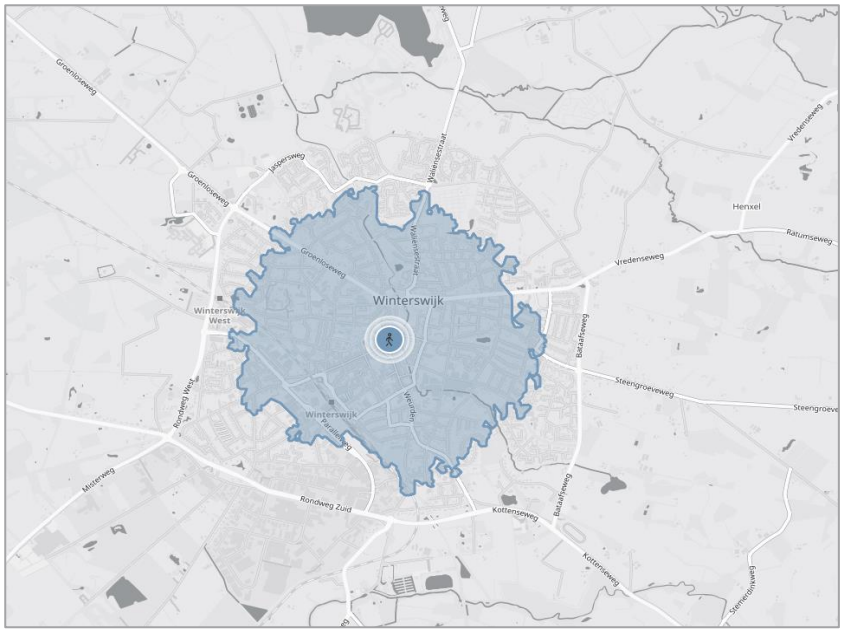
Figuur 3: Recreatieve wandelroutes in en rond de gemeente Winterswijk.

Voor verplaatsingen te voet is de spreiding van publieke voorzieningen in de gemeente van belang. Een goede spreiding betekent dat de loopafstanden vanuit woningen zodanig zijn dat lopen het voor de hand liggende alternatief is. Denk bijvoorbeeld aan de verplaatsingen naar de supermarkt, basisscholen, etc.. In figuur 4 zijn belangrijke publieke voorzieningen weergegeven waarvoor goede looproutes van groot belang zijn.

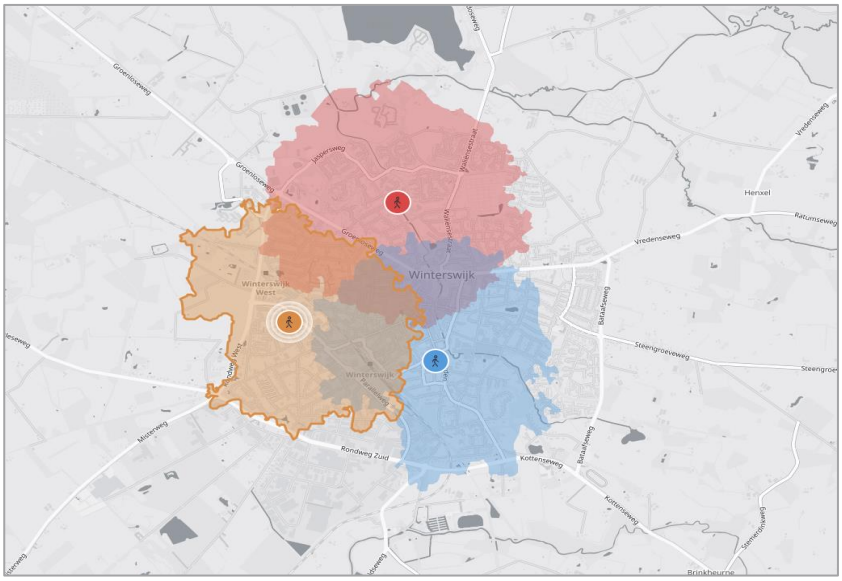


Figuur 4: Publieke voorzieningen in de gemeente Winterswijk.

In figuur 5 is de zone weergeven die vanaf het centrum 15 minuten te voet te bereiken is. Zoals te zien in het kaartbeeld, geldt dat de voorzieningen binnen in de kern qua loopafstand goed bereikbaar zijn. Figuur 6 weergeeft de bereikbaarheidszones tot de drie grote supermarkten, verst gelegen van het centrum. Te zien is dat de supermarkten goed te voet bereikbaar zijn.



Figuur 5: Bereikbaarheidszone te voet in 15 minuten vanaf de markt.



Figuur 6: Bereikbaarheidszone te voet in 15 minuten vanaf de drie grootste supermarkten die het verst van het centrum zijn gelegen (PLUS Bruggers Ravenhorsterweg, Jumbo Europalaan, PLUS Bruggers Dingstraat).

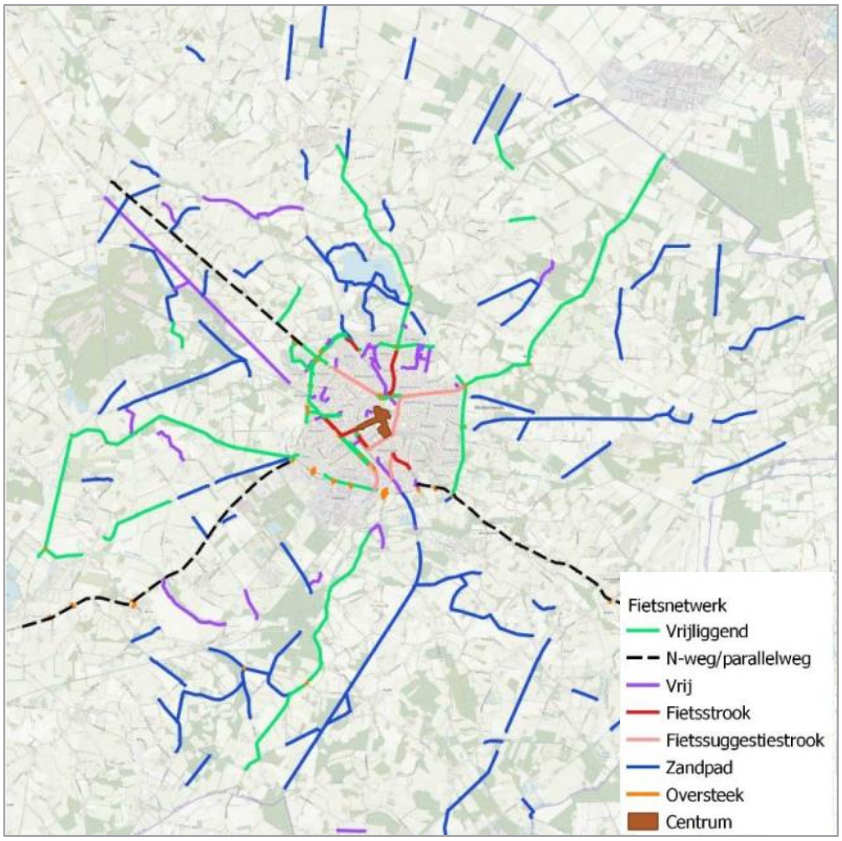
3.2 Fietsnetwerk

De gemeente Winterswijk heeft een goed ontwikkeld fietsnetwerk dat aansluit op landelijke en regionale routes en belangrijk is voor de dagelijkse mobiliteit en recreatie van inwoners en bezoekers. Het fietsnetwerk wordt weergeven in figuur 7. Het buitengebied van Winterswijk is benoemd tot Nationaal Landschap en is doorvlochten met een groot en aantrekkelijk netwerk, met name buiten de bebouwde kom.



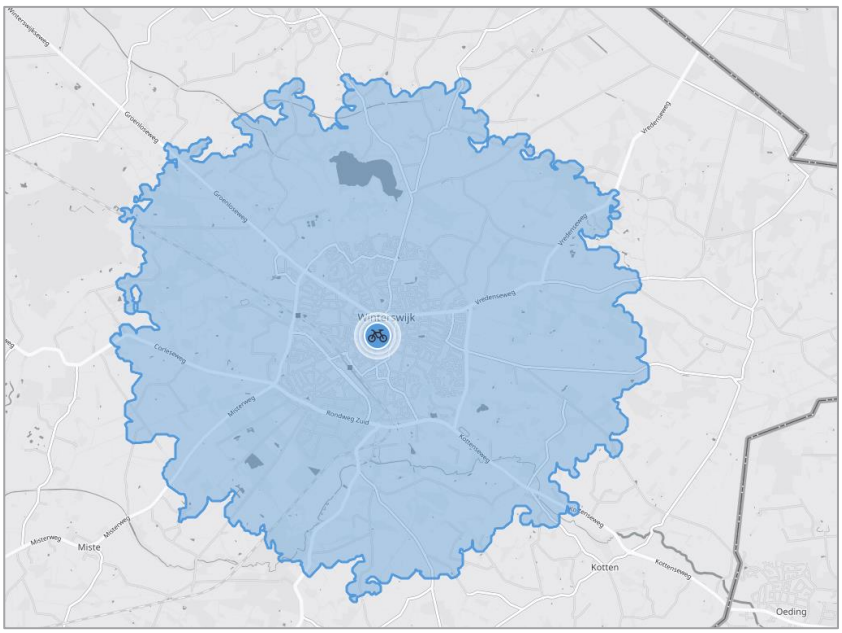
Figuur 7: Recreatieve fietsroutes in en om gemeente Winterswijk.

In figuur 8 zijn de huidige fietsvoorzieningen voor Winterswijk weergegeven. Onderscheid is gemaakt in vrijliggende fietspaden, fietsstroken en fietssuggestiestroken. Daarnaast zijn er veel wegen, zowel binnen als buiten de kom, waar auto en fiets van dezelfde rijbaan gebruik maken.



Figuur 8: Huidige situatie Fietsvoorzieningen Gemeente Winterswijk (bron: Verkeerscirculatieplan Winterswijk, september 2024).

In figuur 9 is de zone in kaart gebracht die in 15 minuten te fiets te bereiken is vanaf de markt van Winterswijk. Een groot deel van het centrum, en groot aantal belangrijke voorzieningen, zoals het ziekenhuis, het station Winterswijk West en bedrijventerrein Vèèneslat, is te bereiken binnen 15 minuten fietsen van de markt.



Figuur 9: Bereikbaarheidszone fiets in 15 minuten vanaf de Markt (stadsfiets, zonder elektrische ondersteuning).

Voor de fiets zijn de volgende aandachtspunten binnen de gemeente geïdentificeerd:

- **Kwaliteit van fiets- en wandelpaden:** Zowel bezoekers, als bewoners, hechten waarde aan kwalitatief goede fiets- en wandelpaden. In de *beleidsvisie Recreatie en Toerisme*[2] wordt benoemd dat er echter regelmatig klachten zijn over de huidige infrastructuur in het buitengebied, zoals smalle fietspaden en mul zand en de menging met landbouwverkeer op 60 km/uur wegen, die de gebruikservaring nadelig beïnvloeden.
- **Inrichtingseisen voor elektrisch fietsen:** De populariteit van elektrisch fietsen is sterk toegenomen, wat heeft geleid tot meer mobiliteit en een grotere actieradius voor bezoekers als bewoners. Dit brengt echter ook hogere eisen met zich mee voor de fietspaden, goede stallingsvoorzieningen bij voorzieningen en oplaadmogelijkheden. Het is essentieel om de infrastructuur en nodige voorzieningen aan te passen en te onderhouden, zodat deze veilig en comfortabel is voor zowel reguliere als elektrische fietsers.
- **Toegankelijkheid voor mensen met een beperking:** De toegankelijkheid van fietspaden voor mensen met een beperking is in de huidige situatie nog minimaal. Er moet meer aandacht zijn voor het creëren van toegankelijke en bredere fietspaden en fietsenstallingen, die bijvoorbeeld geschikt zijn voor duofietsen.
- **Sociale veiligheid voor langzaam verkeer:** Sociale veiligheid is een belangrijk aspect dat aandacht vraagt om de veiligheid van fietsers en andere langzaam verkeer te verbeteren. Er is behoefte aan adequate verlichting bij of in tunnels, onderhouden van groen (met betrekking tot zichtlijnen en sociale controle voor de fietser) en het verwijzen naar alternatieven bij onoverzichtelijke routes.
- **Fietsen in het centrum:** Een belangrijk aandachtspunt hierbij is hoe fietsers veilig van de fiets naar de winkelstraat kunnen lopen en hinder door fietsers in het centrum kan worden beperkt onder het motto "Winkels open, fietsers lopen". Een goed voorbeeld van een succesvolle transformatie is de Willinkstraat tussen Weurden en Wheme, waar in samenwerking met ondernemers een klimaatadaptieve en verkeersluwe inrichting is gerealiseerd.

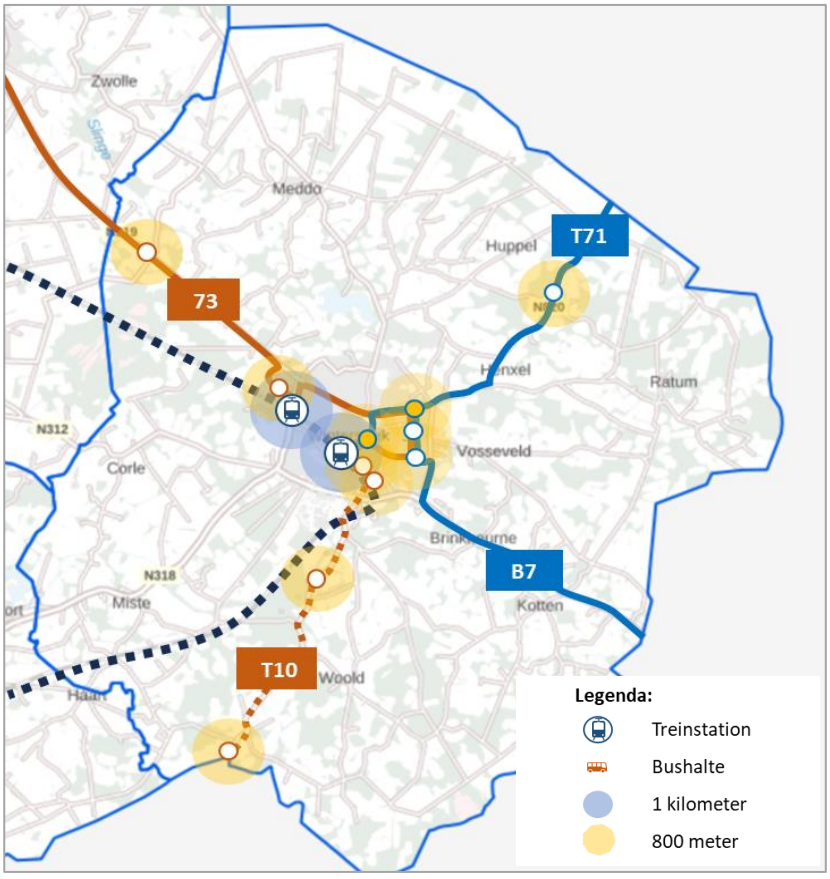
[2] Beleidsvisie recreatie en toerisme (Gemeente Winterswijk, mei 2024).

- **Verbetering regionale fietsroutes:** In de *Concept Uitvoeringsagenda Actieve mobiliteit Gelderland*[3] is benoemd hoe op een aantal plaatsen in het provinciale wegennet het nodig is om vanuit de doelen voor verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid (doorstroming) aanpassingen te verrichten. Het fietspad langs de N318 Aalten (Varsseveld - Aalten - Winterswijk) wordt onder andere benoemd als fietsroute waar verbetering nodig is.

3.3 Openbaar vervoer

Station Winterswijk ligt aan de zuidwestelijke rand van het stadscentrum en is op loopafstand van diverse voorzieningen. Het verbindt het centrum met omliggende wijken en dorpen via de Stationsstraat. In de omgeving zijn bushaltes voor goed bereikbaar streekvervoer. Arriva verzorgt twee treindiensten van regionaal belang: de stoptrein Zutphen - Winterswijk en de stoptrein Arnhem - Winterswijk. Station Winterswijk West ligt aan de lijn Zutphen - Winterswijk en biedt een lokale ontsluiting.

Figuur 10 toont het lijnennet en een straal van de loopafstand rond het treinstation en de bushaltes. Voor een treinstation is een afstand van 1 kilometer aangehouden en voor bushaltes 800 meter. Binnen de kern van Winterswijk is de dekking van het openbaar vervoer redelijk tot goed. Buiten de bebouwde kom is vaak voor- en natransport nodig per fiets of auto om bij een halte of het station te komen.



Figuur 10: Openbaar vervoernetwerk inclusief bushaltes en treinstations met straal loopafstand.

[3] Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit 2024-2027 (Provincie Gelderland, versie: concept, juni 2024).

Naast de trein is een streekbuslijn (73): deze rijdt van Winterswijk via Meddo, Groenlo en Eibergen naar Enschede. Aanvullend rijdt de regionale buslijn R71 van Winterswijk Station, Vreden Gaxel naar Vreden Stadtmitte en buslijn B7 van Winterswijk station naar Stadlohn, Duitsland. Deze buslijnen worden met name gebruikt door Duitse toeristen die Winterswijk bezoeken. Tussen Winterswijk station en Bocholt Barlo rijdt de belbus (Lijn T10).

Arriva is in samenwerking met de regio - aan het onderzoeken of en op welke wijze fijnmazig kleinschalig openbaar vervoer kan worden gerealiseerd. Een voorbeeld is hiervan de busverbinding Aalten - Bredevoort - Miste.

De keuze van maximum snelheid op het wegennet van Winterswijk heeft invloed op de rijtijden van de bus. Van belang naar de toekomst is dat de bustijden aan blijven sluiten op de vertrek- en aankomsttijden van de treinen. Bij de uitwerking van het mobiliteitsplan worden effecten van de voorgestelde wijzigingen in het autonetwerk voor het busverkeer meegenomen in de afweging.

Doelgroepenvervoer

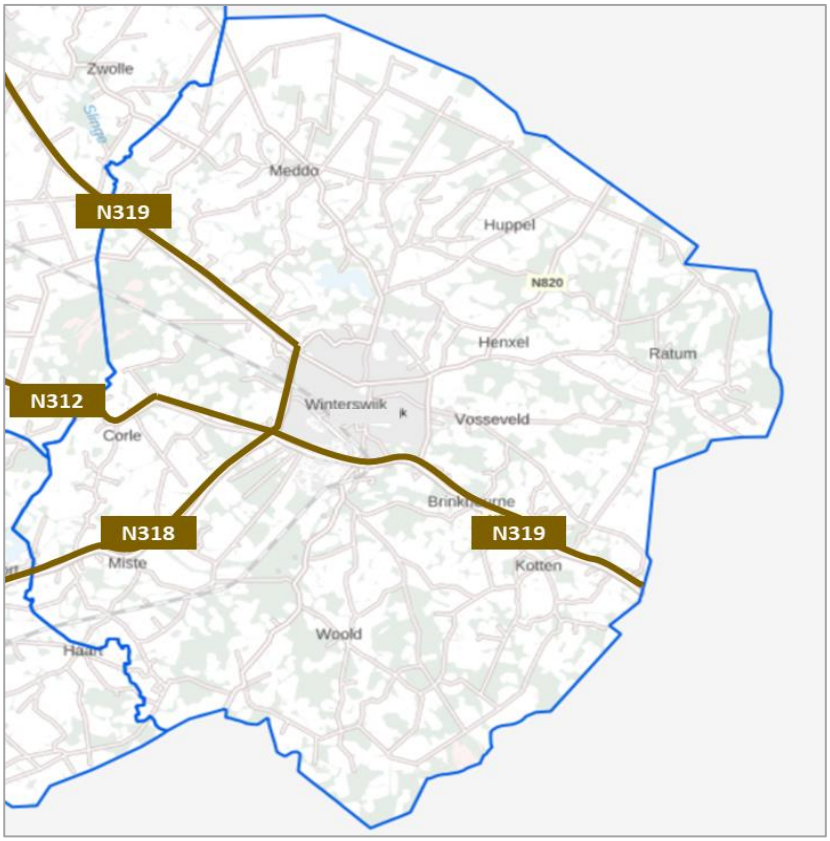
ZOOV is het regionale vervoersysteem in de Achterhoek. ZOOV vervoert van deur-tot-deur en is er voor iedereen die niet van het openbaar vervoer gebruik kan of wil maken. ZOOV School is voor leerlingen in het speciaal of bijzonder onderwijs, die niet zelfstandig naar school kunnen reizen. De gemeente bepaalt of een leerling in aanmerking komt voor reizen met ZOOV School.

ZOOV Werk is voor werknemers in de sociale werkvoorziening voor de gemeenten Berkelland, Oost Gelre en Winterswijk en voor Laborijn in Aalten, die niet met eigen of via het openbaar vervoer naar en van het werk kunnen reizen.

ZOOV Op Maat is bedoeld voor reizen tot 40 kilometer in, van en naar de Achterhoek en kan ook worden gebruikt voor reizen naar Duitsland. Reizigers met een Wmo-indicatie reizen tegen een goedkoper tarief. De eerste 20 kilometer geldt een lager tarief.

3.4 Auto/vrachtauto/landbouwverkeer

Winterswijk kent een aantal regionale autoverbindingen. In figuur 13 zijn deze weergegeven.



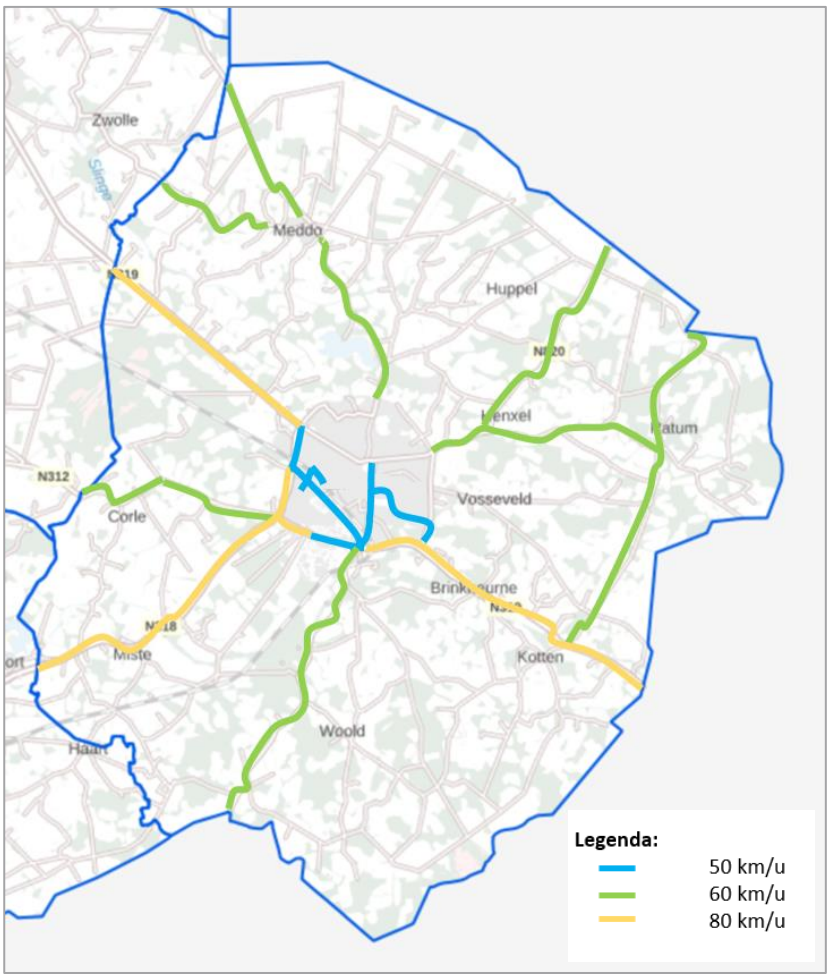
Figuur 13: Regionale verbindingen gemeente Winterswijk.

Het betreft de volgende wegen:

- **N319:** Verbindt Winterswijk met omliggende plaatsen zoals Kotten, Groenloo, Ruurlo, en Zutphen Via de N319 kan de N18/A18 worden bereikt, die toegang biedt de rest van de Achterhoek tot grotere steden zoals Enschede.
- **N318:** De N318 biedt een belangrijke verbinding vanuit de achterhoek en Doetinchem (en tevens de N18/A18) richting de oostelijke regio's en de Duitse grens. De N318 loopt tussen Winterswijk en Varsseveld waarbij deze langs Aalten komt. Bij Winterswijk kan de N319 worden gevolgd naar de grensovergang. De N318 is de snelste verbinding met de A18, waardoor het een route biedt naar de A12 en A50. Dit maakt de N318 een belangrijke schakel voor zowel lokaal verkeer als voor langere reizen naar andere delen van Nederland, zoals de Randstad en de regio Arnhem-Nijmegen
- **N312:** De N312 (Corleseweg) is een verbindingsweg voor Winterswijk die het verbindt met omliggende gebieden, vooral richting het zuidwesten van de regio. De N312 loopt van Winterswijk naar Lichtenvoorde en de N18. De N312 is afgewaardeerd naar GOW60.

In Winterswijk is er relatief weinig doorgaand regionaal verkeer. Regionale verbindingen zoals de N18 en 70 (in Duitsland) zorgen er voor dat veel verkeer op de rondwegen een herkomst of bestemming heeft in Winterswijk. Alleen voor de oost-westrelatie tussen de 70 en N18 is een deel doorgaand verkeer aanwezig. Kenmerkend voor Winterswijk zijn de bezoekersaantallen van ons buurland, met name op de zaterdagen en Duitse feestdagen.

In figuur 14 staan de GOW-wegen in Winterswijk en omgeving weergegeven. Op de hoofdwegen binnen de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. De meeste woonstraten vallen binnen de 30 km/uur zones. De Groenloseweg wordt momenteel heringericht, waar een maximum snelheid van 30 km/uur gaat gelden.



Figuur 14: Wegencategorisering GOW-wegen Gemeente Winterswijk.

Binnen de bebouwde kom van Winterswijk vormen de N319, Groenloseweg, Singelweg, Vredenseweg en Bataafseweg samen een ontsluitingsring. Het zwaartepunt van de verkeersstromen op deze ring bevindt zich aan de zuid- en westkant, voornamelijk omdat hier de grootste verkeersstromen uit de regio aankomen.

Vrachtauto

Winterswijk kent meerdere bedrijventerreinen en een centrum dat voor een dorp met de omvang van Winterswijk een groot winkelarsenaal kent. Dat laatste komt vooral door de recreanten en de Duitse winkelbezoekers. De bedrijven en winkels moeten worden bevoorraad. Het vrachtverkeer maakt daarbij vooral gebruik van de hoofdwegen van Winterswijk.

Voor laad- en lostijden geldt dat winkeliers en leveranciers op de volgende tijden in het voetgangersgebied mogen rijden om te bevoorraden:

- Maandag tot en met donderdag: van 00.00 tot 12.00 uur en van 18.00 tot 24.00 uur;
- Vrijdag van 00.00 tot 12.00 uur en van 21.00 tot 24.00 uur.

Landbouwverkeer

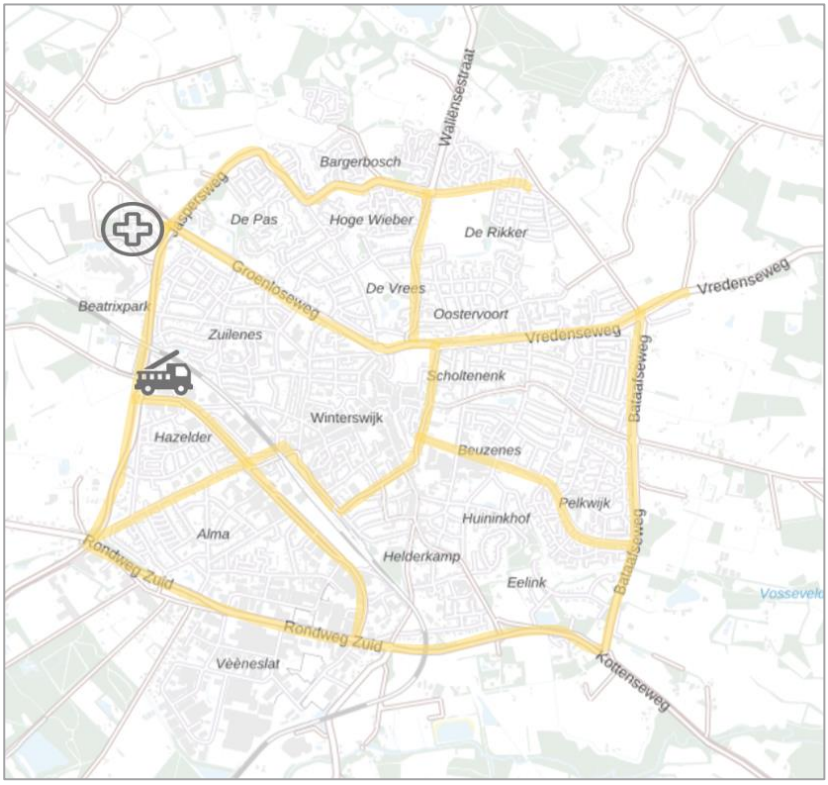
Een aandachtspunt met betrekking tot het wegennet in de gemeente Winterswijk is het verkeer buiten de bebouwde kom. In de gemeente Winterswijk zijn veel smalle wegen die door zowel auto-, fiets als landbouwverkeer worden gebruikt. Op enkele wegen moeten landbouwvoertuigen

op de parallelweg rijden. Dit kan zorgen voor knelpunten door de combinatie landbouwvoertuigen en langzaam verkeer op de parallelweg.

Hulpdiensten

In onderstaand figuur is aangegeven welke wegen van groot belang zijn bij de opkomst en uitruk na een melding van de brandweer binnen het verzorgingsgebied. De wens is om zoveel als mogelijk een minimumsnelheid van 50 km/u op deze wegen te behouden om de bereikbaarheid en opkomsttijden te kunnen waarborgen. Bij de afwaardering van de Groenloseweg is uitgebreid met de nood- en hulpdiensten hierover gesproken en zij hebben met de uitgevoerde herinrichting ingestemd. Met de nood- en hulpdiensten is afgesproken om bij toekomstige voorstellen voor mogelijke afwaardering van de aangegeven routes tijdig de afstemming te zoeken met de nood- en hulpdiensten.

De calamiteitenroutes van de kom naar de buitengebieden dienen ongewijzigd te blijven.



Figuur 15: Calamiteitenroutes nood- en hulpdiensten Gemeente Winterswijk.

3.5 Parkeren

Autobezit

Het autobezit[4] in de gemeente Winterswijk bedraagt gemiddeld 1,1 auto per huishouden, met daarbij de volgende onderverdeling:

- Winterswijk binnen de bebouwde kom: Gemiddeld 1,0 auto per huishouden;
- Winterswijk buiten de bebouwde kom: Gemiddeld 1,4 auto per huishouden.

Het relatief lagere autobezit binnen de bebouwde kom kan te maken hebben met de demografische en sociaaleconomische kenmerken van de bewoners, evenals de nabijheid van

[4] Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) uit 2023

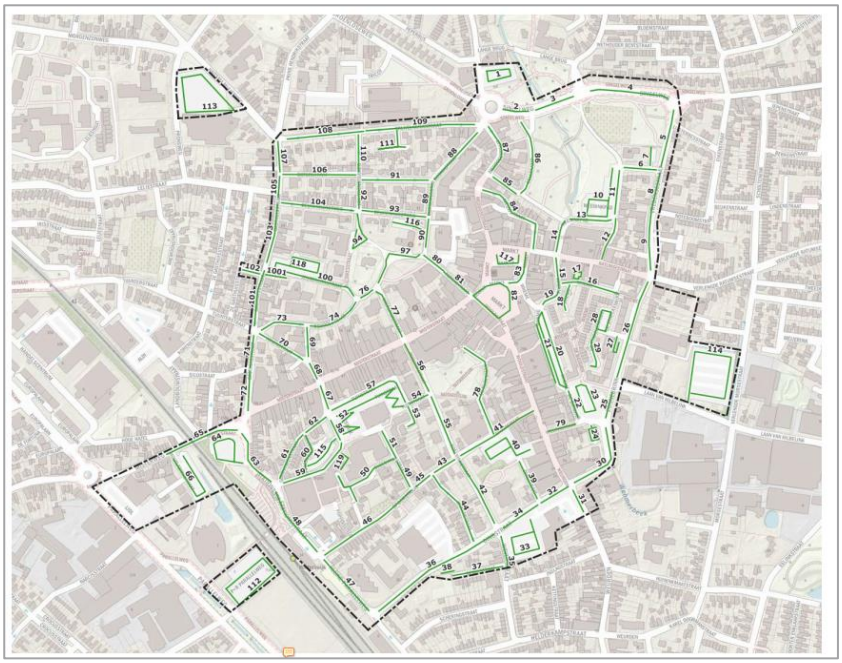
openbaar vervoer en voorzieningen, wat de noodzaak voor een eigen auto kan verminderen. Het autobezit in de omliggende regio is vergelijkbaar:

- Oost Gelre: Gemiddeld 1,4 auto per huishouden
- Aalten: Gemiddeld 1,1 auto per huishouden
- Doetinchem: Gemiddeld 1,1 auto per huishouden

Parkeeronderzoek centrum

In juni 2024 is een parkeeronderzoek uitgevoerd, voor het onderzoeksgebied zoals weergeven in figuur 16. De belangrijkste bevindingen en conclusies zijn als volgt:

- De hoogste waargenomen gemiddelde bezettingsgraad was 72%, gemeten op een zaterdag om 11:00 uur. In de secties van de blauwe zone (Wheme en Burgemeester Bosmastraat) was dit 94%. Over het algemeen geldt dat een bezettingsgraad van onder de 85% als acceptabel wordt aangehouden.
- Parkeerders geven in eerste instantie de voorkeur aan de blauwe zone en wijken pas uit naar alternatieve parkeermogelijkheden wanneer deze zone vol is. Het is opvallend dat ook overdag bewoners parkeren in de blauwe zone, wat op zaterdag, wanneer bewoners vaak thuis zijn, meer dan 20% bedraagt.
- Voor het parkeermotief geldt dat overdag het aandeel langparkeerders gemiddeld tussen de 40% en 50% ligt, terwijl de overige 50% redelijk gelijkmatig verdeeld is tussen bewoners en bezoekers.



Figuur 16: parkeeronderzoek centrum Winterswijk.

Het parkeeronderzoek laat zien dat de parkeercapaciteit, ook op piekmomenten, ruim voldoende voorziet in de parkeerbehoefte; buiten het centrum zijn op die momenten meer dan voldoende parkeerplaatsen beschikbaar op een acceptabele loopafstand.

Aandachtspunten parkeren

- Er is geen duidelijke structuur in parkeerverwijzing: Hoewel er voldoende parkeercapaciteit is, ontbreekt het aan duidelijke aanwijzingen, wat resulteert in veel zoekverkeer in en rondom het centrum.

- Aantrekkelijke looproutes ontbreken, wat leidt tot knelpunten in toegankelijkheid en verkeersveiligheid tussen de parkeergelegenheid en het centrum.
- De blauwe zone wordt veel gebruikt, maar er is beperkt capaciteit voor handhaving.

Gehandicapten parkeren

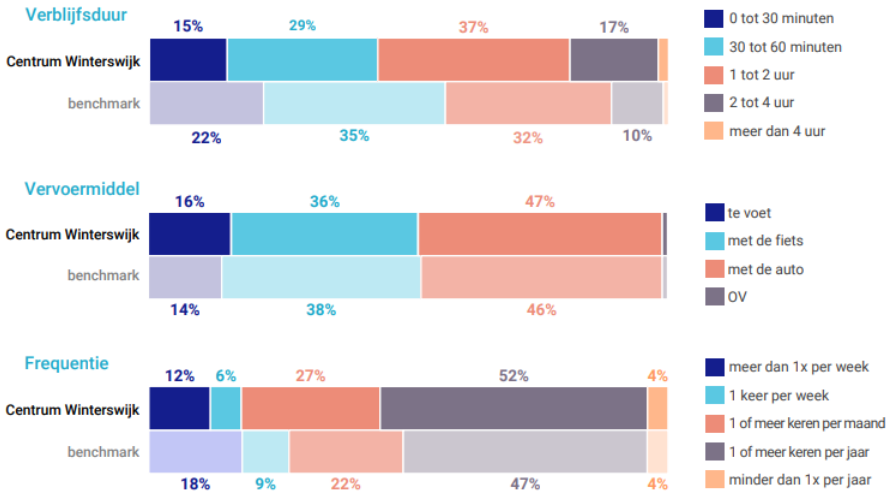
Met een parkeerkaart voor gehandicapten mogen minder validen parkeren op parkeerplaatsen die vaak dichterbij zijn bij bijvoorbeeld de ingang van een winkel, theater of gemeentehuis. Mensen met een handicap kunnen hiervoor een parkeerkaart aanvragen bij de gemeente.

3.6 Koopstromenonderzoek

Het centrum van Winterswijk is aantrekkelijk voor dagbezoekers uit de Nederlandse en Duitse grensregio. Van de bezoekers komt gemiddeld 18% uit Duitsland en 8% uit andere delen van Nederland. Dit is exclusief verblijfstoeristen. In onderstaande figuur is het gedrag van bezoekers van Winterswijk in beeld gebracht op basis van het Koopstromen Oost-Nederland 2023[5].

Bezoekers komen voornamelijk met de auto naar het centrum, gevolgd door de fiets. Het aantal jaarlijkse bezoekers is het grootst.

Als bezoekersmotieven worden onder andere de bereikbaarheid per auto (18%) en fiets (20%) genoemd. De beoordeling van de bereikbaarheid van het centrum voor verschillende vervoersmodaliteiten in 2023 is als volgt: de autobereikbaarheid krijgt een 7,5, fiets een 8,3 en openbaar vervoer een 6,5. Het parkeren voor de fiets wordt beoordeeld met een 7,4, terwijl de beoordeling voor de auto het cijfer 7,3 krijgt.



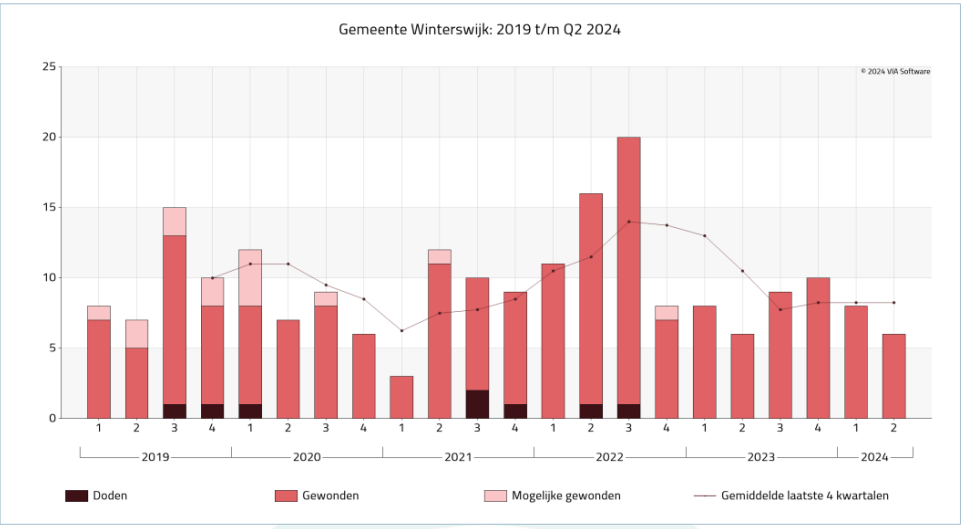
Figuur 17: Bezoekgedrag centrum Winterswijk (bron: Koopstromen Oost-Nederland 2023 Centrum Winterswijk, factsheet winkelgebied).

3.7 Verkeersveiligheid

Ontwikkeling aantal ongevallen

Figuur 18 brengt de ontwikkeling van het aantal letselongevallen in de gemeente Winterswijk tot het tweede kwartaal van 2024 in beeld. Te zien is dat er een lichte daling in 2024 optreedt, waarbij er geen dodelijke ongevallen hebben plaatsgevonden.

[5] Koopstromen Oost-Nederland 2023 Centrum Winterswijk, factsheet winkelgebied.



Figuur 18: Ontwikkeling aantal (2019 t/m Q2 2024) ongevallen gemeente Winterswijk.

Veiligheidsrisico

Vanuit de Verkeersveiligheidsrapportage (periode 2019 t/m Q2 2024) zijn verkeersveiligheidsrisico's, geïdentificeerd met specifieke aandacht voor kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers, risicowegen en het beheersen van de snelheid in het verkeer. Opvallende inzichten uit de verkeersongevallenanalyse zijn:

- De meest betrokken leeftijdscategorie is 25 t/m 39 jaar;
- De meeste slachtoffers vallen in de leeftijdscategorie 70+ jaar;
- De meeste verkeersongevallen binnen de gemeente Winterswijk vinden plaats op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (GOW50);
- In het ongevallenbeeld binnen de gemeente vormen fietsers (inclusief e-bikers) de grootste slachtoffergroep.
- De meest betrokken vervoerswijze is de personenauto; Bij ruim 60% van de verkeersongevallen op het wegennet dat in beheer is bij de gemeente, zijn personenauto's betrokken. Verder verdient in dit kader het grote verschil in massa en omvang van vrachtwagens en/of landbouwvoertuigen met andere verkeersdeelnemers specifieke aandacht.

Op basis van de Risicoanalyse Verkeersveiligheid zijn in de gemeente Winterswijk wegen naar voren gekomen die aandacht behoeven, omdat zich daar meerdere risico-indicatoren, met betrekking tot snelheid en ongevallen, voordoen. Het betreft de volgende wegen:

- N820 (Vredenseweg)
- Dingstraat, Kleine Parallelweg, Stationstraat
- Dingstraat
- Vredenstraat/ Zonnebink
- Lange brug, Waliënstraat
- Europalaan
- N312 (Corleseweg)
- Groenloseweg
- Bekeringweg, Raetmansweg

Op basis van de Verkeersveiligheidsrapportage worden de onderstaande kruispunten aangeduid als aandachtspunten met betrekking tot ongevallen of snelheid in het kader van de verkeersveiligheid:

- Ratumsestraat, Verlengde Ratumsestraat
- Vredensestraat, Zonnebrink
- Europalaan, Misterweg, Parallelweg
- Helderkampstraat, Kottenseweg, Prins Hendrikstraat, Weurden
- Gasthuisstraat, Jonenstraat, Schoolstraat, Tuunterstraat
- Dingstraat, Roelvinkstraat, Weverstraat
- Meekertweg, N319
- Eikenstraat, Vredenseweg, Wethouder Bentstraat, Singelweg
- Esinkweg, N319, Kottenseweg
- Ravenhorsterweg, Schimmelpennicklaan

3.8 Geluidhinder en luchtkwaliteit

Verkeer en in het bijzonder autoverkeer en het spoor kunnen zorgen voor hinder op het gebied van geluid- en luchtkwaliteit. In het kader van het mobiliteitsplan is geen nader onderzoek gedaan naar geluid- en luchthinder in de huidige situatie, maar is gebruikgemaakt van bestaande studies.

Geluid

In september 2008 heeft de gemeente Winterswijk, net als de gemeenten Aalten, Oost Gelre, een door de Regio Achterhoek voorgesteld geluidbeleid vastgesteld. De gemeente Winterswijk zet zich in om wegverkeerslawaai te verminderen, met een speciale focus op woningen en geluidgevoelige objecten. Het is een belangrijk aandachtspunt om verkeerslawaai te reduceren en te voorkomen dat het toeneemt, bijvoorbeeld door sluiproutes te ontmoedigen en de doorstroming op hoofdwegen te verbeteren. Daarnaast is een groot deel van de bebouwde kom 30 km/u en het hele buitengebied 60/u km met uitzondering van een aantal wegen (provinciale wegen buiten de bebouwde kom). Enkele belangrijke beleidsuitgangspunten met betrekking tot verkeerslawaai zijn:

- Voortdurend gebruik van stil(ler) asfalt en onderzoeken naar verdere verbeteringen van geluid reducerende maatregelen.
- Onderzoeken of het in kaart brengen van verkeersstromen kan bijdragen aan een betere verkeersgeleiding en lagere geluidsbelasting.

Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit geeft de mate van afwezigheid van luchtvervuiling aan. Luchtkwaliteit is afhankelijk van de aanwezigheid van stoffen die schadelijk zijn voor de gezondheid van mens en dier.

De lucht in Nederland is nu al veel schoner dan 50 jaar geleden. Auto’s en vrachtauto’s stoten minder ongezonde stoffen uit. Ook bedrijven, schepen en vliegtuigen zijn veel schoner. Maar ook al is de lucht nu schoner dan vroeger, nog steeds kunnen mensen ziek worden van de lucht die ze inademen. Gemeenten veroorzaken niet alle luchtvervuiling zelf. Ook de uitstoot in andere gemeenten en zelfs in de ons omringende landen draagt daar aan bij. Dat geldt ook andersom. Nederland ‘exporteert’ zelfs meer stikstofoxiden en fijnstof naar het buitenland dan dat Nederland ‘importeert’ uit het buitenland. Dit is een belangrijke reden voor samenwerking op het gebied van luchtkwaliteit.

Voor zowel geluid als luchtkwaliteit geldt dat de effecten van verkeersmaatregelen die voortkomen uit het mobiliteitsplan worden onderzocht.

3.9 Wat betekent dit voor het mobiliteitsplan?

Inzicht in de huidige situatie in de gemeente Winterswijk is van belang voor het begrijpen van huidige en toekomstige verkeersstromen en vervoersbehoeften. Dit inzicht helpt bij het waarborgen dat het mobiliteitsplan goed aansluit bij de toekomstige behoeften en ontwikkelingen binnen de gemeente.

De gemeente Winterswijk heeft een gunstige spreiding van publieke voorzieningen in de kern en biedt goede mogelijkheden voor verplaatsingen te voet. Daarnaast is er een goed ontwikkeld fietsnetwerk ter beschikking, dat aansluit op regionale en recreatieve routes. Er zijn echter aandachtspunten zoals de kwaliteit van fietsvoorzieningen in het buitengebied en toegankelijkheid voor ouderen of mensen met een beperking.

Wat betreft het openbaar vervoer is er een redelijke tot goede dekking binnen de kern van Winterswijk, echter buiten de kern van Winterswijk is deze matig tot slecht. Inwoners van het buitengebied en bezoekers zijn eerder aangewezen op de auto.

Vanuit het koopstromenonderzoek blijkt dat de auto het meest gekozen vervoermiddel naar het centrum is voor bezoekers. De parkeercapaciteit is in de huidige situatie voldoende en voldoet naar verwachting voldoet aan de huidige en toekomstige vraag. Wel zijn er verbeteringen mogelijk in de huidige looproutes en verwijzingsstructuur. Er is behoefte aan betere parkeerverwijzing en aantrekkelijke looproutes naar het centrum, om daarmee het zoekverkeer te beperken.

In de verkeersveiligheidsanalyse is aangetoond dat fietsers de verkeersdeelnemers zijn, waar de meeste slachtoffers zijn te betreuren. Vanuit de risico-analyse komen als aandachtspunten onder andere de snelheid in het verkeer, kwetsbare verkeersdeelnemers en enkele specifieke wegen naar voren.

Door de verbeterpunten onder te brengen in het mobiliteitsplan kan de gemeente Winterswijk de bereikbaarheid vergroten en de veiligheid en toegankelijkheid voor alle weggebruikers verbeteren.

4 Ruimtelijke ontwikkelingen in en om Winterswijk

4.1 Woningbouw

Binnen de gemeente Winterswijk zijn meerdere (kleinschalige) woningbouwlocaties en -plannen, zoals de Rikker (circa 200 woningen). Nieuwe woningen betekent ook meer mobiliteit. Door in het kader van de woningbouwplannen mobiliteit vroegtijdig mee te nemen, kunnen veel knelpunten qua veiligheid en leefbaarheid worden voorkomen. Door te bouwen in de nabijheid van voorzieningen en te zorgen voor een goede OV-bereikbaarheid kunnen duurzame vervoerswijzen worden gestimuleerd.

In de woonvisie 2020-2025[6] is hierover het volgende opgenomen: Conform de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' vinden we het belangrijk dat woningbouw zoveel mogelijk op inbreidingslocaties plaatsvindt. Bijvoorbeeld door transformatie van leegstaande panden. Invulling van uitbreidingslocaties is mogelijk als inbreiding geen goed alternatief is en als daardoor de ruimtelijke kwaliteit op de inbreidingslocaties en voor de nabije omgeving afneemt. Uitbreidingslocaties dienen conform de Ladder voor duurzame verstedelijking aan de randen van onze kom gezocht te worden. De Omgevingsvisie buitengebied biedt beleidsruimte om naast de inbreiding ook het aantal woningen in het buitengebied uit te breiden. Dit vindt plaats in of aansluitend op de buurtschappen in het buitengebied of op de bestaande erven.

4.2 Werkgebieden

Winterswijk kent een sterke economie met een grote diversiteit aan bedrijvigheid. Deze bedrijven zorgen voor werk. Ook dragen ze bij aan de leefbaarheid van Winterswijk met voorzieningen als cultuur, sport en verenigingen.

Centrum

Het centrum van Winterswijk kent een relatief groot winkelarsenaal. Vooral op zaterdagen en op Duitse feestdagen komen veel Duitsers winkelen in Winterswijk.

Het Vrijheidspark is enkele jaren heringericht volgens het zogenaamde Shared Space principe. Dat principe is er op gericht om de omgeving niet in te delen naar vervoerswijze, maar juist de leefomgeving centraal te stellen. Verkeersdeelnemers dienen hun gedrag daar op aan te passen. Naar aanleiding van de eerste ervaringen is er voor gekozen om het Vrijheidspark af te sluiten voor autoverkeer. Dat heeft consequenties voor de bereikbaarheid van het Vrijheidspark en omgeving. Met een pilot zal worden onderzocht of en op welke wijze de verkeerssituatie kan worden verbeterd.

In het kader van dit mobiliteitsplan wordt onderzocht wat de effecten zijn van openstellen of afsluiten van zowel de Markt, als het Vrijheidspark.

Streekziekenhuis Koningin Beatrix

Het streekziekenhuis is een belangrijke voorziening binnen de gemeente Winterswijk. Het ziekenhuis ligt aan de westzijde van het dorp. De Rondweg West wordt vaak als een barrière ervaren, zeker voor langzaam verkeer. Door de toenemende druk van het autoverkeer staat ook de bereikbaarheid van de bus onder druk.

Bedrijventerreinen

In de huidige situatie is er bedrijventerrein Vèèneslat Noord en Zuid. Voor de komende 20 jaar zijn nieuwe bedrijventerreinen nodig voor de groei en ontwikkeling van bedrijven, terwijl

[6] Woonvisie Winterswijk 2020 – 2025, gemeente Winterswijk (2020).

beschikbaar bedrijventerrein schaars is. De gemeente zoekt naar een geschikte locatie voor nieuw bedrijventerrein in afstemming met bewoners, grondeigenaren, provincie, waterschap en andere belanghebbenden. Op de korte termijn vindt de herontwikkeling van De Vlijt, aan de Misterweg naast Obelink, plaats met circa 8 hectare extra ruimte voor bedrijven. Daarnaast is in oktober 2024 Arrisveld door de gemeente aangewezen als locatie voor nieuw bedrijventerrein in Winterswijk. Op Arrisveld is potentieel 16 hectare netto ontwikkelbaar. De verkeerskundige ontsluiting is gedacht via op de bestaande rotonde N319-Beatrixpark. Verkeer richting noordwesten wordt afgehandeld via de N319 en geeft geen belasting van de bebouwde kom. Verkeer richting het zuidwesten belast de bebouwde kom over de Groenloseweg, Beatrixpark en Rondweg West. De provincie heeft daarbij aandacht gevraagd voor maatregelen voor de verkeersafwikkeling via de Groenloseweg, via het Beatrixpark, Rondweg West en de rotonde N318-N319.

Gebiedsontwikkeling Steengroeve

In het buitengebied van Winterswijk ligt aan de Steengroeveweg een steengroeve. Het voornemen bestaat om aan de rand van deze steengroeve een bezoekerscentrum en museum te realiseren.

4.3 Infrastructuur

Herinrichting Groenloseweg

De Groenloseweg tussen de rotonde Jaspersweg en de Peperbus wordt heringericht. De Groenloseweg ligt in de bebouwde kom, daar waar wateroverlast en hittestress een rol spelen. De Groenloseweg wordt daarom opnieuw ingericht. De wateroverlast wordt aangepakt door extra groen. Er komen meer bomen en planten langs de weg. De Groenstructuurvisie van de gemeente wordt verwerkt in het ontwerp door de vroegere structuur van laanbomen terug in de bebouwde kom te brengen.

De maximum snelheid op de Groenloseweg wordt na herinrichting 30 km/uur. Voor de herinrichting is rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:

- De Groenloseweg blijft een asfaltweg.
- In het landschappelijke deel west van de Groenloseweg wordt de rijbaan gecentreerd tussen de bomen.
- Er komen parkeervakken tussen de bomen.
- Er komt een groene toegang aan de westkant van de Groenloseweg. Deze krijgt eventueel een brede middenberm met groen.

Ontwikkeling rondweg Oeding

Het plan omvat de aanleg van een rondweg en een rotonde ten zuidwesten van Oeding in de gemeente Winterswijk. Deze rondweg loopt van de grens Nederland-Duitsland naar de Kottenseweg (N319), waar de rondweg via een rotonde op de Kottenseweg aansluit. Het plangebied is grofweg afgebakend door de grens met Duitsland aan de oostzijde, de Kottenseweg aan de noordzijde en de Blankersweg aan de westzijde.



Figuur 19: Globale ligging van de toekomstige rondweg.

4.4 Wat als we niets doen?

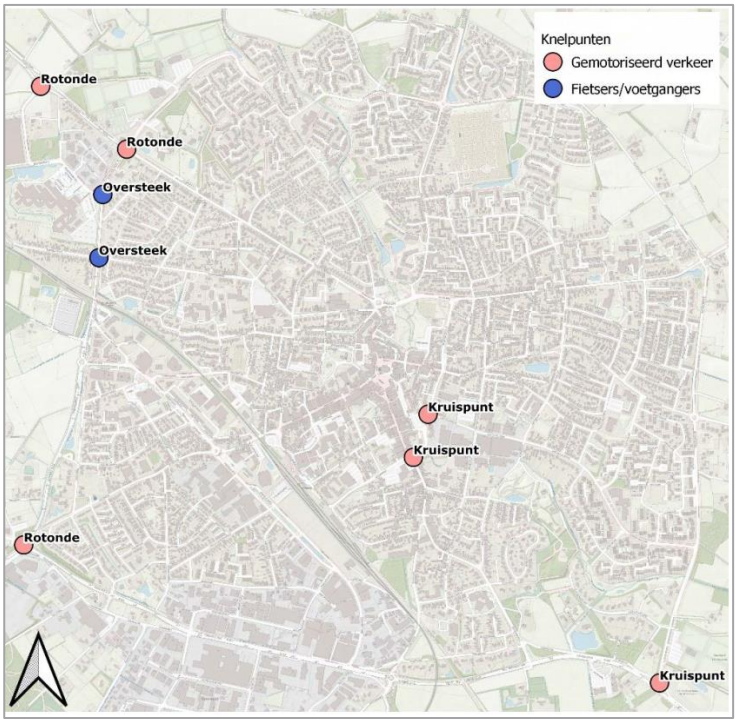
Verkeersgroei en Prognoses Winterswijk

Uit een analyse van het verkeersmodel tussen het basisjaar 2019 en het prognosejaar 2030 blijkt dat er tot 2030 een beperkte groei van 3% van het autoverkeer wordt verwacht. Deze toename is in vergelijking met veel andere gemeenten laag. De groei van het verkeer in Winterswijk is het gevolg van regionale ontwikkelingen, autonome groei en nieuwe ruimtelijk ontwikkelingen zoals de realisatie van o.a. de Rikker.

Knelpunten doorstroming

Uit analyses die zijn verricht in het kader van het Verkeerscirculatieplan zijn zes knelpunten voor gemotoriseerd verkeer beschreven, zie figuur 20. De knelpunten worden met name veroorzaakt doordat hoge intensiteiten wachtrijen veroorzaken of door wachtrijen die ontstaan door hoge intensiteiten die vanaf de zijwegen de hoofdweg op willen rijden. Hieronder worden drie knelpunten toegelicht:

- N318: Vanuit de zuidkant van de gemeente zorgt de N318 (vanuit Aalten) voor een grote aan- en afvoer van motorvoertuigen. Tijdens de ochtend- en avondspits en op weekenddagen/Duitse feestdagen ontstaan wachtrijen bij de kruispunten. Aan de zuidwestzijde van de N318 ontstaat een knelpunt, waar filevorming optreedt vanuit het zuiden en oosten tijdens de avondspits.
- Centrum Weurden - Dingstraat: De verkeersroutering en winkelen zorgen voor veel verkeer, vooral van bezoekers. Tijdens de avondspits en op zaterdagmiddag is er sprake van congestie, wat ook zorgt voor de vertraging met name voor verkeer vanaf het Weurden. Verder geeft de drukke zebra zo nu en dan vertraging op de Dingstraat tevens voor de buslijn 73.
- Obelink: de winkel van Obelink trekt een hoog aantal bezoekers uit de regio, Nederland en Duitsland en zorgt met name op de zaterdag en (Duitse) feestdagen voor terugslag op de provinciale weg, zowel in de richting van Winterswijk als in de richting van Aalten.



Figuur 20: Kaartbeeld knelpunten gemotoriseerd verkeer (bron: Verkeerscirculatieplan Winterswijk, september 2024).

4.5 Wat betekent dit voor het mobiliteitsplan?

Het mobiliteitsplan moet flexibel zijn en ruimte bieden voor aanpassingen naarmate nieuwe ontwikkelingen zich aandienen. Dit stelt de gemeente in staat om een toekomstbestendig en duurzaam mobiliteitsnetwerk te creëren dat aansluit op de wensen van de inwoners en de eisen van deze tijd.

In Winterswijk worden er woningen bijgebouwd, nieuwe bedrijventerreinen en recreatieve voorzieningen ontwikkeld. Dat leidt tot een toename van de mobiliteit.

Qua infrastructuur wordt de Groenloseweg opnieuw ingericht en wordt er een rondweg gemaakt ten zuiden van Oeding die van belang is voor het grensoverschrijdende verkeer.

Zonder verdere maatregelen blijft het autoverkeer groeien en komt de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in Winterswijk verder onder druk te staan. In het kader van dit mobiliteitsplan moet nader worden onderzocht welke oplossingsrichtingen bijdragen aan het verminderen van de knelpunten.

5 Relevant beleid vanuit de gemeente en de regio

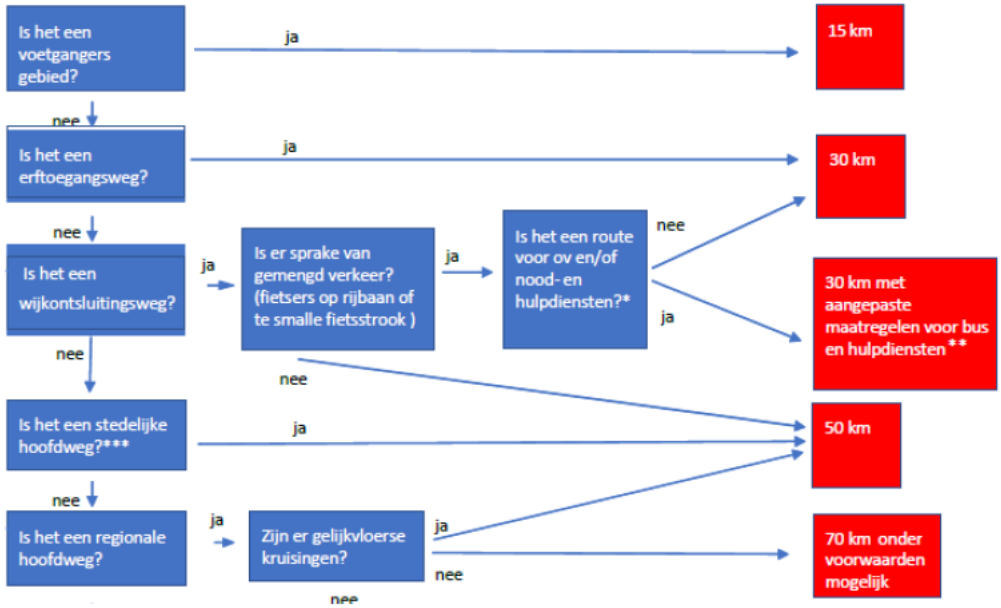
5.1 Gemeentelijk beleid

Afwegingskader: '30 km/u tenzij…' (2022)

In 2022 is een overzicht opgesteld van de 50 km/u wegen binnen de bebouwde kom in het kader van de planning voor reconstructie.

In dit onderzoek is voorgesteld om de maximumsnelheid van alle wegen binnen de bebouwde kom van Winterswijk indien mogelijk te verlagen naar 30 km/u, conform de geldende CROW-richtlijnen Daarnaast krijgen alle wegen een uniforme inrichting met een verblijfsfunctie. Naast de inventarisatie is de impact van het omzetten van de huidige 50 km/u wegen naar 30 km/u, voor stakeholders en ook het openbaar vervoer in beeld gebracht.

Hoewel onderstaand afwegingskader voor de keuze voor 30 of 50 km/uur binnen de bebouwde kom kan ondersteunen, blijft het belangrijk om maatwerk toe te passen om de verkeersveiligheid en bereikbaarheid te borgen.

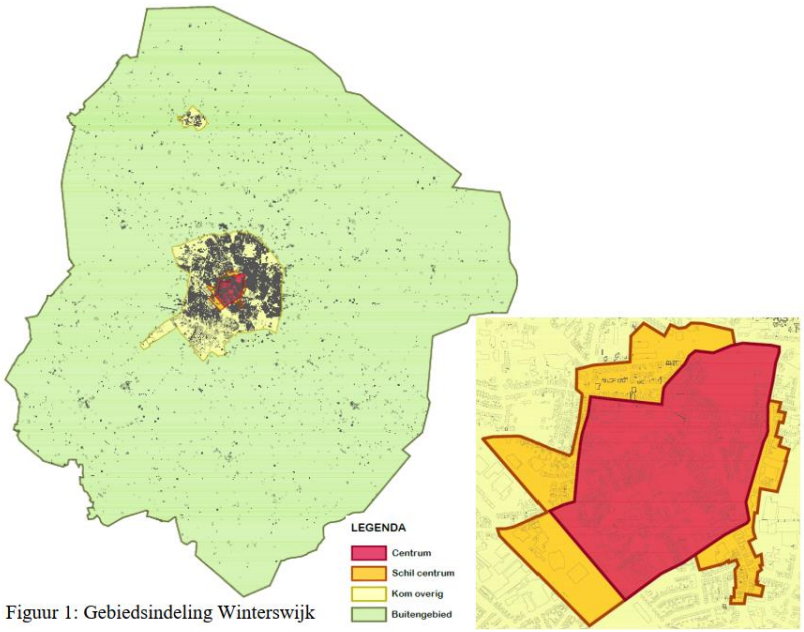


Figuur 21: Afwegingskader '30 km/u tenzij…' (2022).

Beleidsregel parkeren Winterswijk

Het parkeerbeleid in Winterswijk is onderdeel van het verkeer- en vervoersbeleid, zoals vastgelegd in het Verkeersstructuurplan (VSP 2010) en de Parkeervisie en geeft inzicht in de te hanteren parkeernormen in Winterswijk, rekening houdend met plaatselijke omstandigheden en ontwikkelingen, zoals een sterke stijging van de parkeerdruk

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte worden de maximale kencijfers die het CROW aanbeveelt (publicatie 317) voor matig stedelijk gebied gehanteerd. Voor woningbouw in Winterswijk zijn deze cijfers aan de hoge kant, vandaar dat deze cijfers met 0,3 parkeerplaats zijn verlaagd.



Figuur 1: Gebiedsindeling Winterswijk

Figuur 22: Gebiedsindeling Winterswijk (bron: Beleidsregel parkeren Winterswijk).

Het Verhaal van ons Winterswijk

In het Verhaal van ons Winterswijk zijn de met betrekking tot mobiliteit enkele belangrijke ontwikkelingen en opgaven van toepassing op de Gemeente Winterswijk beschreven (zie ook hoofdstuk 2). Wensen vanuit de samenleving zijn:

- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers;
- Verkeersonveilige plekken in Winterswijk aanpakken;
- Meer bushaltes in het centrum;
- Meer deelfietsen;
- Aandacht voor betere verbinding met Duitsland.
- Tegenstrijdigheid: Enerzijds wordt een autoluw centrum gewenst, anderzijds wordt meer ruimte gevraagd om te parkeren.

Geactualiseerde Integrale visie op laadinfrastructuur en plaatsingsleidraad Winterswijk

In februari 2025 is een actuele versie van het beleidsdocument Integrale visie op laadinfrastructuur en plaatsingsleidraad gemeente Winterswijk vastgesteld. De belangrijkste punten uit het beleidsdocument zijn:

Het aantal elektrische voertuigen neemt sterk toe, ook in de gemeente Winterswijk. Dat is noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen, maar ook om luchtkwaliteit te verbeteren en stikstofuitstoot te voorkomen. Vanaf 2030 zijn alle nieuwe personenauto's emissieloos, De totale opgave voor laadinfrastructuur vraagt om een regierol van de gemeente.

- Doelstellingen en Ambities: Streven naar een volledig duurzame samenleving (klimaatneutraal en circulair) in 2050. Faciliteren van de groei van elektrisch vervoer door een dekkend netwerk van publieke laadpalen.
- Strategische Keuzes: Voorkeur voor privaat laden, gevolgd door semi-publiek en publiek laden.. In de uitrol kiezen we voor aanvraaggestuurde, proactieve, strategische en datagedreven plaatsing. We maken onderscheid tussen laden binnen de bebouwde kom, op bedrijventerreinen, onderweg en op de bouwplaats. e gemeente laat de realisatie van laadinfrastructuur aan de markt over, zonder zelf te investeren in infrastructuur. Alleen de organisatie en begeleiding van processen worden door de gemeente gefinancierd.
- Gebruikersgroepen: De laadvisie richt zich op personenververvoer en in mindere mate doelgroepenvervoer / taxi's / bestelbussen / zware vrachtvoertuigen / mobiele werktuigen / openbaar vervoer / touringcars.
- Uitvoeringsmodel: Deelname aan de regionale concessie van Gelderland en Overijssel voor de plaatsing van laadpalen.
- Plaatsingsleidraad: De gemeente wijst de locaties aan waar publieke laadinfrastructuur wordt geplaatst. A.d.h.v. uitgangspunten voor het plaatsen van laadpalen en realisatiecriteria. In het beleidsdocument zijn eisen en wensen voor de locatie van laadpalen opgenomen, zoals toegankelijkheid, verkeersveiligheid, en minimale loopafstand van 250 meter.
- Samenwerking en Monitoring: Samenwerking met regionale partners en netbeheerders. Monitoring van het gebruik van laadpunten om bij te sturen waar nodig.

5.2 Regionaal en landelijk beleid

Naast het gemeentelijk beleid zijn er nationale en regionale mobiliteitsplannen die richting geven aan het mobiliteitsbeleid vanuit de gezamenlijke overheden. Er zijn enkele relevante beleidsuitgangspunten, die voortkomen vanuit regionaal en landelijk beleid. Deze worden hierna kort beschreven.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoerregio's hebben samen met maatschappelijke partijen een nieuwe aanpak bedacht en beschreven om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Alleen door samen te werken kan de veiligheid in het verkeer worden verbeterd, waarbij eenieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en kennis een bijdrage levert. Het SPV 2030 kent een nulambitie: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Overheden willen samen met maatschappelijke partners een maximale inspanning leveren om risico's in kaart te brengen en vervolgens inzetten op maatregelen om die risico's te verkleinen. Voor het mobiliteitsplan zijn met name drie thema's relevant die kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig: 1. Veilige infrastructuur 2. Heterogeniteit in het verkeer 3. Technologische ontwikkelingen.

Gelders programma bereikbaarheid, uitvoering ambities 2024-2027 provincie Gelderland

In het Gelders programma bereikbaarheid zijn drie strategische doelen opgenomen.

Doel 1: Goede en zekere bereikbaarheid voor leefbaarheid en brede welvaart.
Het verbeteren van verbindingen tussen landelijke gebieden en steden om de leefbaarheid te vergroten, met focus op OV-, fiets- en wegverbindingen in Gelderland, onder andere door:

- Investeren in veilige fietspaden, met extra aandacht voor schoolroutes en doorfietsroutes.
- Inzetten op hoogfrequent en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer, met aandacht voor de bereikbaarheid van stations en regionale verbindingen, inclusief samenwerking met buurlanden.
- Stimuleren van slim en schoon reizen door gedragsveranderingen en verduurzaming van het openbaar vervoer, wat bijdraagt aan gezondheid, economie en klimaatdoelen.

Doel 2: Verkeersveiligheid.
Het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers door diverse veiligheidsmaatregelen, zoals:

- Veilige infrastructuur op provinciale en gemeentelijke wegen en
- Provincie als regionale regisseur verkeersveiligheid met betrekking tot communicatie, kennis–uitwisseling, data, netwerkopbouw en -onderhoud.

Doel 3: Duurzaam goederenvervoer
Het bevorderen van slim en schoon goederenvervoer en versterken van internationale transportverbindingen.

Achterhoek Visie 2030

Een goede bereikbaarheid is voor de Achterhoek een essentiële voorwaarde om een aantrekkelijke (werk)regio te zijn voor werknemers, studenten, inwoners en toeristen én om economisch te kunnen groeien en de leefbaarheid in het gebied en de aantrekkelijkheid voor inwoners en toeristen op peil te houden. Dat geldt zeker in de huidige tijd waarin de afstand tot voorzieningen in het landelijke gebied groeit. Ook goede (OV) verbindingen met Duitsland zijn als grensregio van belang. In de Achterhoek visie 2030 zijn drie hoofdthema's voor mobiliteit opgenomen:

- Betrouwbaar vervoer: Gericht op een goed doorstromend hoofdwegennet, versnelling van OV-connecties, en regionale fietsverbindingen. Belangrijke projecten zijn de doorontwikkeling van de N18 en de Regioexpres tussen Doetinchem en Arnhem.
- Duurzaam vervoer: Een focus op energie-neutraal mobiliteitsgedrag, een fijnmazig fietsnetwerk, en stimulering van emissieloos vervoer zoals e-bikes en laadstations voor duurzame energie. Ook voor het stimuleren van duurzaam vervoer is de doorontwikkeling RegioExpress: Winterswijk - Doetinchem – Arnhem van belang.
- Slim vervoer: Inzet op betaalbare en slimme vervoersvoorzieningen, zoals het MaaS-concept (Mobility as a Service) dat reizigers helpt hun reis en de keuze voor modaliteiten te maken.

5.3 Wat betekent dit voor het mobiliteitsplan?

Binnen het mobiliteitsplan worden de beleidskaders zoals in dit hoofdstuk beschreven als uitgangspunt gehanteerd. Hierbij vormt het Verhaal van ons Winterswijk met name een belangrijk uitgangspunt voor het mobiliteitsplan.

Landelijk en regionaal beleid fungeren als kader. Uit bovenstaande beleidsuitgangspunten kan geconcludeerd worden dat er veel aandacht is voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en het bevorderen van duurzame en slimme mobiliteit, waaronder openbaar vervoer en fietsgebruik. Enkele van de uitgangspunten zijn het investeren in veilige fietspaden, het inzetten op

hoogfrequent en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer met aandacht voor de bereikbaarheid van stations en regionale verbindingen, en het verbeteren van de verbindingen met Duitsland. Tot slot, is er tegenstrijdigheid op het gebied van parkeren: enerzijds wordt een autoluw centrum gewenst, anderzijds wordt meer ruimte gevraagd om te parkeren. Er dient rekening te worden gehouden met plaatselijke omstandigheden en ontwikkelingen op het gebied van parkeren.

Deze punten zijn grotendeels in lijn met de ontwikkelingen, opgaven en beleidskaders in Winterswijk.

6 Hoe denken inwoners en ondernemers over mobiliteit?

6.1 Participatie Omgevingsvisie

In het kader van de Omgevingsvisie kom heeft participatie plaatsgevonden. Zie ook het 'Achtergronddocument discussienota koers omgevingsvisie kom'. Het participatietraject voor de omgevingsvisie bestond uit meerdere onderdelen, waarbij bereikbaarheid en toegankelijkheid een van de uitgewerkte thema's is.

Aandachtspunten uit de enquête Omgevingsvisie Winterswijk zijn onder andere locatiekeuzes, met een specifieke focus op de positie en bereikbaarheid van het ziekenhuis. Verder is er aandacht voor de gastvrijheid en aantrekkelijkheid van het centrum, en hoe verkeer en parkeren hierbij een rol spelen. Inwoners willen dat iedereen zich in Winterswijk kan verplaatsen, ook zonder auto of openbaar vervoer, en vragen om oplossingen voor vervoersarmoede.

Belangrijke aandachtspunten die ten aanzien van mobiliteit en bereikbaarheid naar voren zijn gekomen in het participatieproces zijn:

- **Bereikbaarheid:** De bereikbaarheid van Winterswijk is goed, maar er zijn zeker kansen voor verbetering. Er wordt veel aandacht gevraagd voor het creëren van voetgangersvriendelijke zones en gescheiden fietspaden, waarbij de voetganger en fietser als prioriteit nummer één worden beschouwd. Er is behoefte aan meer fietsparkeerplaatsen en bredere, beter onderhouden fietspaden. Daarnaast benoemen inwoners de noodzaak voor verbeteringen in het openbaar vervoer (meer bushaltes in het centrum en verbeteringen aan het treinstation, zoals deelfietsen en een betere verbinding met Duitsland).
- **Leefbaarheid:** Een balans tussen groei en behoud van het unieke dorpskarakter is essentieel, met de focus op een duurzame en toegankelijke leefomgeving voor alle generaties.
- **Verkeersveiligheid:** De noodzaak om de infrastructuur te verbeteren wordt benadrukt, zoals het verbreden van wegen en het creëren van veilige fiets- en wandelroutes naar voorzieningen, inclusief goede fietsenstallingen voor bezoekers. Met name de verkeersveiligheid op drukke straten zoals Laan van Hilbelink, Zonnebrink en Vredensestraat wordt benoemd. Er zijn zorgen over knelpunten in het verkeer, zoals gevaarlijke rotondes, oversteekplaatsen (bijvoorbeeld bij de Plus en Lidl) en de spooronderdoorgang. Er is behoefte aan meer zebrapaden en veilige loop- en fietsroutes, vooral richting het centrum.
- **Toegankelijkheid:** Er is een sterke wens voor woningen dichtbij voorzieningen zoals supermarkten en gezondheidszorg, zodat deze voor alle leeftijden toegankelijk zijn.
- **Parkeren:** het merendeel van de mensen vindt dat het parkeren in het centrum nu niet handig is ingericht. Een deel ziet oplossingen in extra parkeergelegenheid een ander deel juist in het anders organiseren. Het merendeel vindt ook dat parkeergelegenheid niet centraal moet staan bij de centrumontwikkeling.
- **Relatie met ruimtelijke ordening/groen:** Mobiliteitsvraagstukken kunnen gecombineerd worden met vergroening en klimaatadaptatie, bijvoorbeeld door groenstroken langs wegen en parkeerplaatsen waterdoorlatend te maken. Minder auto's in woonwijken: In nieuwe woonwijken kan bewust gekozen worden voor minder ruimte voor auto's en meer groen, wat de leefbaarheid verhoogt.

6.2 Ondernemers

Vanuit ondernemers is input verzameld door middel van interviews met onder andere ondernemersverenigingen OWIN en OBW (augustus 2024). Dit leidt tot de volgende aandachtspunten:

- **Bereikbaarheid bedrijventerreinen:** Bedrijven op het bedrijventerrein in Winterswijk ondervinden vooral problemen met de N18, die begint bij de A18 in Varsseveld en verder loopt richting Enschede. Er is behoefte om de doorstroming tussen de N18 en de Duitse wegen en tussen Groenlo en Varsseveld te verbeteren. Daarnaast is er zorg over de bereikbaarheid van de GOW30 wegen voor vrachtverkeer: de wegen die van GOW50 naar GOW 30 gaan worden voor vrachtverkeer te smal om elkaar te passeren. Er is behoefte aan verbeteringen als het verbreden van wegen zoals de Bataafseweg en het aanpassen van de Vredenseweg en Groenloseweg voor vrachtverkeer. Daarnaast moeten er vanuit Duitsland acties worden ondernomen om vrachtverkeer om te leiden naar de N319. Er is een behoefte aan het doortrekken van de A18 van Varsseveld tot aan minimaal Groenlo.
- **Bereikbaarheid centrum:** De bereikbaarheid en bewegwijzering van het centrum en parkeervoorzieningen vraagt om aandacht. Daarnaast is het belangrijk dat de markt, goed ontsloten blijft, met voldoende parkeergelegenheid voor andere marktpersoneel.
- **OV-verbindingen:** Er is behoefte aan meer openbaar vervoerverbindingen, zoals een betere busverbinding naar Bocholt en Münster voor scholieren en forenzen. Er is een wens voor een sneltreinverbinding tussen Arnhem, Doetinchem en Winterswijk. Daarnaast moet het openbaar vervoer betaalbaar blijven met voldoende OV-aanbod in het buitengebied en ter ontsluiting van de bedrijventerreinen.
- **Duurzaamheid:** Laadinfrastructuur is essentieel en hoewel de verantwoordelijkheid hiervoor bij de markt ligt, zijn initiatieven (zoals een snellaadlocatie voor vrachtwagens) in de openbare ruimte, waar de gemeente aan bijdraagt, zeer gewenst.
- **Parkeren:** Er is behoefte aan regulering van het parkeren van vrachtverkeer op de industrieterreinen.
- **Knelpunten:** Er zijn twee punten die als problematisch worden ervaren. Ten eerste, de kruising Ambachtsstraat - Snelliusstraat - Rondweg Zuid, waar vrachtverkeer dat linksaf slaat vanuit het bedrijventerrein voor onoverzichtelijkheid zorgt door te hoge begroeiing (verantwoordelijkheid van de provincie), de hoge snelheid van het verkeer op de N319 en de fietsoversteekplaats. Ten tweede is er de toegang tot het bedrijf DFDS, waar vrachtwagens een parallelweg kruisen, wat onveiligheid voor fietsers en andere weggebruikers met zich meebrengt. Bij de komst van een nieuw bedrijventerrein moet de weginfrastructuur voldoende aandacht krijgen, rekening houdend met vrijliggende voet- en fietspaden en de toegankelijkheid voor vrachtverkeer en het openbaar vervoer.
- **Fiets:** De fietsinfrastructuur van en naar bedrijventerreinen moet verbeterd worden, zoals het realiseren van (aparte) fietsvoorzieningen, zodat de bereikbaarheid voor werknemers vanaf het station en de bushaltes wordt verbeterd.
- **Leefbaarheid:** Er is behoefte aan voldoende voorzieningen, zoals afvalbakken bij banken, en het creëren van voldoende groen om hittestress te verminderen en waterafvoer op bedrijventerreinen te verbeteren.
- **Toegankelijk:** Aandacht voor het op peil houden van voorzieningen voor ouderen en mindervaliden, ook in het buitengebied.

6.3 Arriva

In augustus 2024 heeft een interview met Arriva plaatsgevonden. Dit leidt tot de volgende aandachtspunten:

- **Bereikbaarheid:** Er is aandacht voor de verbetering van de bereikbaarheid van Winterswijk met Midden-Gelderland, de Randstad en Enschede. Er zijn zorgen over financiering van buslijnen en doorstromingsproblemen op drukke wegen ook in het kader van de 30 tenzij

discussie in Winterswijk. Daarnaast beïnvloeden personeelstekorten bij Arriva de frequentie en uitbreidingsmogelijkheden.

- **Geluid:** Er zijn problemen met zware elektrische bussen die trillingen en geluidsoverlast veroorzaken. Er moet zorgvuldig worden omgegaan met het niet aanleggen van verkeersdrempels op busroutes en aandacht voor geluidsoverlast bij tanken van treinen.
- **Toegankelijkheid:** Haltes in het buitengebied moeten toegankelijker worden gemaakt. Zoals gelijke instaphoogtes bij busperrons zijn essentieel.
- **Verkeersveiligheid:** Verkeersveiligheid is cruciaal; versmalling van wegen kan leiden tot onveilige situaties. Arriva vraagt om betrokkenheid bij ontwikkelingen rondom snelheidsverlaging en route-aanpassingen.

6.4 De regio

Vanuit de regio Achterhoek zijn de volgende aandachtspunten meegegeven:

- **Bereikbaarheid regio:** Houd rekening met de groei van het aantal woningen en bedrijventerreinen die een groei van het aantal vervoersbewegingen op gemeentelijke, provincie en Rijkswegen (N18) teweeg gaat brengen. Dit moet integraal worden bekeken en afgewogen.
- **Duurzame mobiliteit:** Creëren van een volwaardig en dekkend publiek (duurzaam) mobiliteitsnetwerk, inclusief regionale fietsverbindingen die (grote) kernen (ook grensoverschrijdend) verbinden OV, deelmobiliteit en mobiliteitshubs. Regio blijven inzetten om de doorkoppeling van de spoorlijn Winterswijk-Zutphen-Apeldoorn te realiseren.

6.5 Wat betekent dit voor het mobiliteitsplan?

De resultaten van de enquête en de inbreng van belanghebbenden bieden waardevolle inzichten voor het mobiliteitsplan in Winterswijk. Ze reflecteren de mening en wensen van de gemeenschap met betrekking tot mobiliteit en verkeersveiligheid. Deze feedback helpt bij het identificeren van knelpunten en kansen, en vormt een basis voor het ontwikkelen van gerichte oplossingen.

Inwoners en ondernemers benadrukken het verbeteren van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het centrum en oplossingen voor vervoersarmoede. Het creëren van veilige fiets- en wandelroutes naar voorzieningen, inclusief goede fietsenstallingen voor bezoekers is hierbij van belang. Ondernemers benadrukken de noodzaak van goede ontsluiting voor het centrum en de bedrijventerreinen en vragen om verbeterde fiets en openbare vervoersverbindingen. Vanuit de regio is er aandacht voor duurzame mobiliteit en het creëren van een integraal mobiliteitsnetwerk, dat ook grensoverschrijdende verbindingen omvat.

7 Opgaven voor het mobiliteitsplan

In deze inventarisatienota is een beeld gegeven van de huidige mobiliteit in Winterswijk en is een vooruitblik gegeven van de toekomstig te verwachten mobiliteit aan de hand van ruimtelijke ontwikkelingen en trends in de mobiliteit. Vanuit dit perspectief komen meerdere opgaven en vraagstukken (knelpunten) naar voren, die in dit hoofdstuk zijn samengevat. In het Verhaal van ons Winterswijk zijn reeds drie opgaven voor de mobiliteit neergezet (zie paragraaf 2.1). Deze zijn aangevuld met opgaven en vraagstukken. Bij de uitwerking van het mobiliteitsplan moeten beleidsmatige kaders voor oplossingen voor deze opgaven en vraagstukken worden geboden. Die worden deels in de visie beantwoord (hoe gaan we beleidsmatig om met mobiliteit in Winterswijk) en deels bij de verdere uitwerking in netwerken en het uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen (richtinggevende oplossingsrichtingen).

De opgaven voor de mobiliteit in Winterswijk zijn samen te vatten in de volgende opgaven:

A. Multimodaal bereikbaar houden van de economische kerngebieden van Winterswijk
B. Verkeersveiligheid verbeteren voor alle weggebruikers
C. Voorwaarden bieden voor een leefbaar, gezond en duurzaam Winterswijk
D. Duurzaam toegankelijk voor kwetsbare verkeersdeelnemers

Binnen de opgaven, zoals aangegeven, zijn meerdere vraagstukken ondergebracht, die hierna zijn uitgewerkt.

A. Multimodaal bereikbaar houden van de economische kerngebieden van Winterswijk

Door de toename van mobiliteit komt de bereikbaarheid van bedrijventerreinen, onder andere Vèèneslat Zuid, het Beatrixpark en het centrum, verder onder druk te staan. Het is de opgave om binnen de kaders van veiligheid en leefbaarheid de bereikbaarheid van de economische kerngebieden te borgen. Daarbij is ook de definitie van bereikbaarheid van belang. Wanneer is een gebied wel of niet bereikbaar en welke concessies zijn wel of niet mogelijk.

Het bijzondere karakter van het centrum van Winterswijk heeft grote aantrekkingskracht in de regio en vanuit Duitsland. De vindbaarheid per auto voor bezoekers is hierbij van belang. In de schil rondom het centrum ligt de kans om te werken aan de vindbaarheid van het centrum, herkenbare parkeergelegenheden en betere wandelverbindingen naar en door het centrum. Deze opgave moet leiden tot een goed ontsluitingssysteem om op de juiste manieren het centrum te ondersteunen én om verdere ontwikkelingen in het centrumgebied mogelijk te maken.

Daarnaast is het belangrijk om de potentie van stations in Winterswijk als belangrijk regionaal ov-knooppunt te benutten. Samen met de busverbinding is het van belang dat het openbaar vervoer optimaal blijft ten behoeve van onze regionale bereikbaarheid, maar ook de lokale verbinding met het oog op de toekomstige vergrijzing en verbinding met het buitengebied. Goed openbaar vervoer draagt bij aan het in stand houden van het voorzieningenniveau.

Belangrijk zijn ook de (regionale) fietsroutes tussen landschap en kern en vanuit de wijken. Betere fietsroutes, maar ook stallingsmogelijkheden, ondersteunen de mogelijkheid voor inwoners om met de fiets naar het centrum te gaan. Daarnaast verbetert de vindbaarheid van het centrum voor recreanten en bezoekers en daarmee ook de koppeling landschap – centrum.

In het mobiliteitsplan worden in de visie keuzes voorgelegd ten aanzien van de kwaliteit van bereikbaarheid en eventuele concessies daarin. Want met de toegenomen mobiliteit en schaarse ruimte is duidelijk dat er concessies nodig zijn.

Vraagstukken waar een antwoord op wordt gegeven in het mobiliteitsplan zijn:

- De bereikbaarheid van het centrum, inclusief keuzes voor het wel of niet afsluiten van de Markt en het Vrijheidspark en voor de omgeving van het Weurden – Dingstraat.
- Op welke wijze dragen rondwegen bij aan de doelstellingen ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid? En wat zijn eventueel de alternatieven?
- Hoe om te gaan met het parkeren (bewoners & bezoekers) en bevoorrading in en rondom het centrum, inclusief mogelijkheden voor een parkeerverwijssystemen en looproutes van en naar de parkeergelegenheid.
- Bereikbaarheid van de (toekomstige) bedrijventerreinen per (vracht)auto, openbaar vervoer en fiets.

B. Verkeersveiligheid verbeteren voor alle weggebruikers

Zowel vanuit de ongevallenanalyse als vanuit de beleving van de bewoners blijft verkeersveiligheid een belangrijk item. Het verbeteren van de verkeersveiligheid, zowel objectief als qua beleving is een belangrijke opgave binnen het mobiliteitsplan.

Uit de enquête is verkeersveiligheid als belangrijke aandachtspunt naar voren gekomen, met name voor fietsers en voetgangers. Uit de risicoanalyse blijkt dat ongevallenconcentraties zich voordoen op 50, 60 en 80 km/uur wegen, nabij het winkelgebied van Winterswijk en op gelijkvloerse kruispunten. Er is behoefte aan veilige oversteekplaatsen, lagere snelheden in woongebieden en verlichting op fietspaden. Ook de verkeersveiligheid rondom scholen, sportvelden en op wegen met gemengd verkeer, met een hoog aandeel landbouwverkeer, zijn aandachtspunten.

In het mobiliteitsplan moet een kader worden gegeven voor een veilige inrichting van wegen, kruispunten en fietspaden vanuit een ambitie om verkeersongevallen te voorkomen.

Vraagstukken waar een antwoord op wordt gegeven in het mobiliteitsplan zijn:

- Waar geven we prioriteit aan welke vervoerswijze?
- Welke wegen krijgen een lagere maximum snelheid (30 km/uur)? Inclusief inzicht in de effecten voor openbaar vervoer en hulpdiensten.
- Waar mogen onder andere speedpedelecs, fatbikes en bromfietsen wel/niet gebruik maken van fietspaden?
- Hoe zetten we in op niet- infrastructurele maatregelen, zoals verkeerseductie, gedragsbeïnvloeding en handhaving?
- Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten.

C. Voorwaarden bieden voor een leefbaar, gezond en duurzaam Winterswijk

De leefbaarheid staat op meerdere locaties in de gemeente Winterswijk onder druk. Daarnaast kent de gemeente net als in andere gemeenten een opgave om het welzijn en de gezondheid van haar burgers te verbeteren en in te spelen op de veranderingen van het klimaat. Hieronder valt ook het beperken van geluidshinder, het verbeteren van de luchtkwaliteit en het creëren van meer ruimte voor groen en verblijfskwaliteit.

Mobiliteit speelt een belangrijke rol om deze brede maatschappelijke doelstellingen te bereiken. Deze opgave is van belang om ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Winterswijk mogelijk te maken.

Vanuit landelijk en regionaal beleid wordt ingezet op maatregelen om de mobiliteit schoner en slimmer te maken. Er ligt een kans voor een modal shift: een overstap van auto naar multimodale en duurzame bereikbaarheid. De koppeling van mobiliteit met maatschappelijke opgaven geeft nieuwe kansen. Denk aan klimaatadaptieve infrastructuur en de noodzaak van meer bewegen en

plaats voor ontmoeting. Het is cruciaal om de unieke identiteit en kwaliteit van Winterswijk te benadrukken om inwoners en ondernemers te behouden en nieuwe groepen aan te trekken.

Onderdeel van deze opgave is het bevorderen van vergroening, leefbaarheid en gezondheid, het optimaliseren van de parkeercapaciteit rondom het centrum, en het aantrekkelijk maken van duurzame en slimme mobiliteitsopties, zoals de fiets en openbaar vervoer.

In de visie van het mobiliteitsplan moet worden verkend hoe mobiliteit aan deze maatschappelijke doelstellingen kan bijdragen en hoe stevig de ambities worden ingezet.

Vraagstukken waar een antwoord op wordt gegeven in het mobiliteitsplan zijn:

- Hoe kan mobiliteitstransitie / modal shift bijdragen aan de doelstellingen ten aanzien van leefbaarheid en gezondheid?
- Op welke wijze dragen nieuwe infrastructuurverbindingen voor auto en/of fiets bij aan de doelstellingen ten aanzien van leefbaarheid? En wat zijn eventueel de alternatieven?
- Welke oplossingsrichtingen zorgen voor meer beweging en verbinding?
- Waar kunnen we met (nieuwe) verbindingen en knooppunten zorgen voor ontmoetingsplaatsen en sociale binding?

D. Duurzaam toegankelijk voor kwetsbare verkeersdeelnemers

Mede gezien de vergrijzing is het de komende jaren een uitdaging voor de gemeente Winterswijk om alle inwoners de mogelijkheid te bieden om zich veilig te kunnen verplaatsen door de gemeente. Hierbij zijn aandachtlocaties plekken met een zorgfunctie, maatschappelijke- en publieke bestemmingen en plekken met een hoge verkeersdrukte of gemengd verkeer.

Duurzame mobiliteit richt zich op het bevorderen schone vervoersmogelijkheden die de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen verminderen. Met de vastgestelde Laadvisie is daar deels al invulling aan gegeven. Opgaven zijn het stimuleren van duurzame vervoerwijze door het creëren van veilige en toegankelijke fietspaden en stallingen en het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

In de visie en het mobiliteitsplan worden keuzes en richting met betrekking tot toegankelijkheid uitgewerkt. Vraagstukken waar een antwoord op wordt gegeven in het mobiliteitsplan zijn:

- Op welke doelgroepen richt het mobiliteitsplan zich bij toegankelijkheid? (ouderen, jonge kinderen, mensen met een visuele of fysiek beperking)
- Voor welke gebieden wordt extra kwaliteit wordt toegevoegd voor de voetganger/rolstoel/scootmobiel qua toegankelijkheid?
- Hoe zorgen we ervoor dat het openbaar vervoer toegankelijker wordt?