Verlenging Dingstraat

Vooronderzoek



20 mei 2019

To Interface

Inhoudsopgave

1. Inleiding 2
2. Oorspronkelijke problemen 3
3. Huidige problematiek en argumenten 4
3.1. Barrièrewerking 4
3.2. Verkeersdrukte 4
3.3. Structuurvisie 5
3.4. Ruimtelijke ontwikkelingen 6
3.5. Coalitieakkoord en tijdsdruk 6
4. Oplossingsrichtingen 7
4.1. Overzicht varianten 2011 en 2013/2014 7
4.1.1. Risico's 8
4.1.2. Varianten 2011 8
4.1.3. Varianten 2013/2014 10
4.2. Recente(re) ideeën 11
4.2.1. Extra parkeerplaatsen 11
4.2.2. Dynamisch parkeerverwijssysteem 11
4.2.3. Rotonde Zonnebrink/Laan van Hilbelink 11
4.2.4. Dynamisch verkeersmanagement 11
4.2.5. Combinatie van maatregelen 12
5. Advies 13
6. Bronnen 15

Verantwoording

Dit vooronderzoek is uitgevoerd door Jaap Verheijen en Toine van Liebergen van To Interface, in opdracht van Gerard Overkamp van de gemeente Winterswijk. Het vooronderzoek is gebaseerd op de huidige beschikbare informatie, zoals beschikbaar gesteld door de gemeente Winterswijk, en op gesprekken met betrokken gemeenteambtenaren. We hebben gesproken met Gerard Overkamp, Monique de Jong, Robert Lautenbach, Rudi Verhagen en Egge Rouw. Alle relevante documenten die geraadpleegd zijn voor dit vooronderzoek, staan genoemd in hoofdstuk 6 Bronnen.

1. Inleiding

De gemeenteraad van Winterswijk vraagt om een planning voor al het onderzoek dat nog gedaan moet worden alvorens een besluit over de doortrekking van de Dingstraat naar de Parallelweg kan worden genomen. In dit kader heeft de gemeente Winterswijk To Interface gevraagd een vooronderzoek te verrichten. Het doel van dit vooronderzoek is om de gemeenteraad te helpen bij de besluitvorming omtrent de realisatie van de verlenging van de Dingstraat, zoals genoemd in het Coalitieakkoord. Dit doen we door:

- Een beeld te schetsen van de problematiek en de oplossingsrichtingen op basis van
    - de beschikbare informatie en
    - gesprekken met betrokken gemeenteambtenaren.
- Advies te geven over de te nemen stap(pen).

2. Oorspronkelijke problemen

Al geruime tijd wordt de verlenging van de Dingstraat naar de Parallelweg in gemeentelijke stukken genoemd. Zo staat deze maatregel onder andere in het Structuurplan 1992, het Masterplan 2005 en de Structuurvisie Kom Winterswijk 2010-2020. In de tijd dat het plan om de Dingstraat te verlengen tot stand kwam, moest deze oplossing het hoofd bieden aan de volgende problemen:

1. De barrièrewerking van het spoor. Het spoor snijdt het zuidelijke deel af van het noordelijke deel van het dorp en de dorpskern. Deze barrière is niet alleen een fysiek aanwezig, maar wordt ook als een mentale barrière ervaren.
2. De verkeersdrukte op marktdagen en Duitse feestdagen. De verkeersdrukte wordt veroorzaakt door bezoekers per auto die op het begin van hun bezoek op zoek zijn naar een parkeerplek en aan het eind van hun bezoek het dorp uitrijden. Dit verkeer veroorzaakt verkeerscongestie op de tangenten en drukte in wijken (30km/u-wegen). De verlenging van de Dingstraat moet de verbinding verbeteren tussen de rondwegen (zuid en west) en de centrumontsluitingswegen (tangenten).

3. Huidige problematiek en argumenten

Het plan om de Dingstraat te verlengen dateert van 27 jaar terug (Structuurplan 1992), werd ook genoemd in het Masterplan 2005, is onderzocht in 2011 (in het kader van de 'Structuurvisie Kom Winterswijk 2010-2020') en is schetsmatig uitgewerkt in 2013/3014. In dit hoofdstuk analyseren we wat de huidige stand van de bovenstaande problematiek is.

3.1. Barrièrewerking

De barrièrewerking van het spoor is ten eerste een fysieke barrière: de afstand tussen de overweg Misterweg en de overweg Wooldseweg is 1,02 km. Een dergelijke afstand wordt met name door langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) als barrière ervaren. Deze hindernis is voor langzaam verkeer sterk verminderd sinds de opening van de tunnel voor voetgangers en fietsers bij het Gerrit Komrij College.

Het spoor werpt ook een gevoelsmatige barrière op tussen het noordelijke en het zuidelijke deel van Winterswijk. Het is onduidelijk of en in welke mate de nieuwe verbinding bij het Gerrit Komrij College een bijdrage heeft geleverd op het verminderen van de mentale barrièrewerking van het spoor.

3.2. Verkeersdrukte

Uit de gevoerde gesprekken komt naar voren dat de verkeersdrukte op piekmomenten leidt tot doorstromingsproblemen. Deze verkeersdrukte wordt veroorzaakt door een specifieke groep weggebruikers. De piekmomenten vinden plaats op marktdagen, met extra hoge pieken tijdens Duitse feestdagen. De veroorzakers van piekmomenten zijn bezoekers van buiten Winterswijk, die met de auto afreizen naar Winterswijk. Zij zoeken aan het begin van hun bezoek naar een parkeerplek. Dit bezoek- en zoekverkeer rijdt op drukke dagen rond, in en om het centrum, totdat een parkeerplek gevonden is. Dit veroorzaakt verkeersdrukte en parkeerdruk in aan het centrum gelegen woonwijken. Aan het eind van hun bezoek, wanneer de bezoekers het dorp uitrijden, ontstaat drukte op ontsluitingswegen (tangenten) en in verblijfstraten (zoals Weverstraat en Helderkampstraat). De autodrukte wordt mede in de hand gewerkt door een diffuse verkeersontsluiting en het ontbreken van een logische P-route.

Deze verkeersdrukte, veroorzaakt op piekdagen door een specifieke groep weggebruikers, is tot op heden niet in kaart gebracht. Het is wenselijk om dit in kaart te brengen, omdat verbetering van de verkeerssituatie in de meeste gesprekken genoemd wordt als de voornaamste reden om de Dingstraat te verlengen. Wel heeft de gemeente Winterswijk in 2010 laten onderzoeken wat de invloed van de verlenging van de Dingstraat zou zijn op de verkeersintensiteiten in het dorp[1]. Het onderzoek is gebaseerd op metingen uit 2006, 2007 en 2008, die zijn opgehoogd zijn met de autonome groei. Deze metingen zijn algemene verkeerstellingen en richten zich niet tot de specifieke groep weggebruikers op de piekmomenten. Dit onderzoek geeft daarmee geen antwoord op de vraag: is de verlenging van de Dingstraat de juiste oplossing voor de verkeersdrukte op piekmomenten? Bovendien zijn er geen cijfers bekend over de grootte van het

[1] Vekeersstructuurplan 2010, Bijlage V verdeling verkeer bij infrastructurele aanpassingen. Akertech, 2011.

probleem. Relevante vragen die beantwoord zouden moeten worden om inzicht te krijgen in de problematiek en de grootte van de problematiek, zijn:

- Hoeveel autoverkeer is er op piekmomenten?
- Veroorzaakt de verkeersdrukte congestie? Zo ja: waar en in welke mate (aantal voertuigverliesuren)?
- Welke routes nemen bezoekers? In hoeveel situaties weten mensen direct een parkeerplek te vinden? En in hoeveel situaties blijken zij te zoeken naar een parkeerplaats? Wat is daarvan de oorzaak?

3.3. Structuurvisie

In de huidige Structuurvisie[2] van de gemeente wordt de verlenging van de Dingstraat “een essentiële ontwikkeling” genoemd. In de Structuurvisie worden verscheidene nieuwe argumenten aangedragen voor de verlenging van de Dingstraat, naast de reeds genoemde argumenten van barrièrewerking en verkeersdrukte. De argumenten voor de verlenging zijn:

- Stedelijke as creëren:
  “Om de dynamiek op de juiste plaats te laten landen kiest de gemeente voor een stedelijke as aan de rand van het centrum, langs de Dingstraat, Zonnebrink, Vredensestraat en in de spoorzone. In deze stedelijke as gaan bereikbaarheid, parkeren en stedelijke projecten samen.”
- Bereikbaarheid centrum verbeteren:
  “Gezorgd wordt voor een goede en ‘stevige’ inrichting van ‘toeleidende’ wegen, bestaande uit de rondwegen Zuid en West en de Europalaan/Parallelweg. Deze laatste vormt in de toekomst de basis voor de bereikbaarheid van het centrumgebied. Met de doortrekking van de Dingstraat over het spoor wordt de centrale ‘inprikker’ richting het centrumgebied gerealiseerd.”
- Barrièrewerking spoorzone verminderen, door de verlenging van de Dingstraat in combinatie met
  “nieuwe stedenbouwkundige ontwikkeling in de spoorzone, die zich verhoudt tot de ontwikkelingen in het centrum.”
- Ontlasten van de westzijde van het centrum:
  “De Dingstraat kan uitgroeien tot een stedelijke zone, waar stedelijke ontwikkelingen kunnen samengaan met een P route, waarmee de westzijde van het centrum wordt ontlast.”
- Hogere verblijfskwaliteit in wijken:
  Een sterke sturing van het centrumverkeer, waardoor de actuele meer diffuse verkeersontsluiting via Misterstraat, Tuunterstraat, Wooldseweg en Kottenseweg kan worden gewijzigd. Met name aan de westzijde van het centrum kan een luw gebied ontstaan met een hogere verblijfskwaliteit. Door de afwaardering (of afsluiting) van de Wooldseweg en Kottenseweg kan de verkeer- en parkeerdruk in de omliggende wijken worden verminderd.”
- “Het afwaarderen van de Stationsstraat, waardoor een prettig en veilig gebied ontstaat tussen spoor en centrum.”

[2] ‘Structuurvisie Kom Winterswijk 2010-2020’, vastgesteld door de gemeenteraad op 24 februari 2011.

3.4. Ruimtelijke ontwikkelingen

De automobilisten die op zoek zijn naar een parkeerplaats, hebben en krijgen meer voorzieningen aangereikt. Zo is er een P+R-voorziening aan de Parallelweg gerealiseerd en is besloten om een parkeerfaciliteit van 100 extra parkeerplaatsen aan de Zonnebrink te realiseren[3].

Daarnaast zijn er project- en gebiedsontwikkelingen in voorbereiding die invloed hebben op de verkeersstructuur- en stromen in Winterswijk. Zo heeft het project Eucalyptapark (concentratie van parkeervoorzieningen) een relatie met het functioneren van de spoorwegovergang Misterweg (mogelijk verschuivingen in verkeersstromen) en vergroot de gebiedsontwikkeling Cultuurkwartier de verkeersstromen en parkeerbehoefte rond een van de congestiepunten: de kruising Dingstraat – Weurden. Daarnaast wordt in binnen de gemeentelijke organisatie gewerkt aan een Centrumvisie en een Marktaanpak. Deze beleidsstukken hebben direct te maken met verkeersstromen en parkeerdruk.

Het is van belang om 1) beleidsstukken, 2) de invloed van ruimtelijke ontwikkelingen op de Winterswijkse verkeersstructuur en –stromen en 3) de relatie van deze ruimtelijke ontwikkelingen met het al dan niet verlengen van de Dingstraat, mee te nemen in het onderzoek naar de mogelijke verlenging van de Dingstraat.

3.5. Coalitieakkoord en tijdsdruk

In het huidige coalitieakkoord[4] staat geschreven dat er een start wordt gemaakt met de realisatie van de verlenging van de Dingstraat. Op pagina 16 staat geschreven:

> *Tegen het centrum aan ligt de Dingstraat. Doortrekking van de Dingstraat zorgt voor een betere bereikbaarheid van het centrum, daarnaast verhoogt deze ontwikkeling de luchtkwaliteit en leefbaarheid. We onderzoeken de mogelijkheid en start realisatie deze periode.*
> *(…)*
> *We onderzoeken de mogelijkheid voor het doortrekken van de Dingstraat met als doel een betere bereikbaarheid van het centrum en maken een start van de realisatie.*

Een mogelijke reden om tijdens deze coalitieperiode te starten met de realisatie, is tijdsdruk. Deze tijdsdruk komt voort uit een afspraak met NS Vastgoed B.V. In 2014 heeft de gemeente Winterswijk grond voor de reconstructie van de Parallelweg en voor de verlenging van de Dingstraat aangekocht van NS Vastgoed B.V. voor 10 euro. Voor de verlenging van de Dingstaat betreft het een strook grond met een breedte van 22 meter. Deze strook ligt aan weerszijde van het spoor. In de overeenkomst met NS Vastgoed B.V. is afgesproken dat de grond weer eigendom wordt van NS, als de verbinding Dingstraat – Parallelweg op 1 januari 2025 nog niet is aangelegd. In die zin zit er tijdsdruk op de realisatie van de verlenging van de Dingstraat: als de gemeente na 1 januari 2025 de verbinding wil realiseren, zal de grond opnieuw moeten worden verworven van degene die op dat moment de eigenaar van de grond is.

[3] Er worden 200 parkeerplekken gerealiseerd achter de Zonnebrink. Deels vanwege achterstallige compensatie van parkeerplekken, komt de extra parkeercapaciteit met de realisatie van deze faciliteit uit op 100 parkeerplekken.
[4] Coalitieakkoord 2019 – 2022 Gemeente Winterswijk. ‘Winterswijk wint! duurzaam en daadkrachtig d’ran’

4. Oplossingsrichtingen

Op dit moment zijn er meerdere oplossingsrichtingen om de verkeersdruk (en de barrièrewerking van het spoor) te verminderen. De oplossingsrichtingen variëren van varianten die zijn uitgewerkt tot schetsontwerp en gebudgetteerd zijn, tot onuitgewerkte ideeën. Hieronder worden al deze oplossingsrichtingen in chronologische volgorde toegelicht.

4.1. Overzicht varianten 2011 en 2013/2014

De varianten uit 2011 en 2013/2014 zijn (deels) uitgewerkt en vertonen grote gelijkenissen. Ten behoeve van het overzicht voor de lezer, staan alle varianten uit 2011 en 2013/2014 met hun belangrijkste kenmerken opgenomen in onderstaande tabel. Onder de tabel worden de risico's die verschillende elementen van de varianten met zich meebrengen, toegelicht. In de opvolgende subparagrafen worden alle varianten uit 2011 en 2013/2014 in de tekst toegelicht. In de bijlage zijn de schetsontwerpen van alle varianten terug te vinden.

	Variant (lengte tunnel tussen haakjes)	*Kostenraming*[5]	*Behoud van laanstructuur Parallelweg*	*Behoud verbinding Dingstraat-Kleine Parallelweg*[6]	*Sloop van panden*
2011	**Variant 1** (gelijkvloers)	€ 22.687.000	Ja	Ja	Kl. Parallelweg
	Variant 2b (kort)	€ 11.507.000	Nee, rotonde op -1,8m	Twijfelachtig	Nee
	Variant 2a (lang)	€ 9.986.000	Nee, rotonde op -2,4m	Twijfelachtig	Nee
	Variant 3 (lang)	€ 12.090.000	Nee, uitbuiging P.weg	Twijfelachtig	Keizers
	Variant 4 (lang)	€ 9.642.000	Deels, ovotonde	Twijfelachtig	Nee
	Variant V. Duinen	€ 6.725.000	Ja	Ja	Kl. Parallelweg
2013/2014	**Variant gelijkvloers**	*Onbekend*	Ja	Ja	Nee
	Variant vork (lang)	*Onbekend*	Deels, dubbele kruising	Twijfelachtig	Nee
	Variant slinger (lang)	*Onbekend*	Ja	Twijfelachtig	Nee

[5] Prijspeil 2011.

[6] Nader onderzoek is nodig om uitsluitsel te bieden over mogelijkheden van het behoud van deze verbinding in combinatie met een tunnel(bak). De vraag is of er voldoende ruimte is voor een rijbaan op maaiveldhoogte naast de tunnelbak ter hoogte van het politiebureau, die de verkeersbeweging tussen de Dingstraat en de Stationsstraat mogelijk maakt.

4.1.1. Risico's

De varianten bevatten verschillende elementen die risico's met zich mee. De elementen en de daarbij behorende risico's zijn:

- Voor alle varianten geldt:
  De kostenraming is gedaan in 2011. Merk op dat de bedragen niet geïndexeerd zijn voor prijspeil 2019. Daar bovenop komt dat de marktprijzen nu (economische meewind) hoger zijn dan in 2011 (recessie).
- In geval van een gelijkvloerse kruising:
  In verband met veiligheidsrisico's, hanteert het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) een 'nee, tenzij-beleid' ten aanzien van nieuwe gelijkvloerse spoorkruisingen. IenW kan deze variant afkeuren; dit betekent dat deze variant een afbreukrisico heeft. Mocht IenW akkoord gaan, dan zal ter compensatie minimaal 1 van de 2 spoorkruisingen in de ringweg N319 ondertunneld moeten worden.
- Alle tunnelvarianten vereisen grondwerkzaamheden. Dit brengt verschillende risico's met zich mee die extra kosten of vertraging kunnen veroorzaken:
  - vondst van niet-gesprongen explosieven (uit de Tweede Wereldoorlog),
  - archeologische vondsten,
  - grondwaterstanden of –stromen die afwijken van inschattingen en/of sonderingen,
  - slappe of waterdoorlatende bodemsamenstelling, afwijkend van inschattingen en/of sonderingen,
  - onverwachte aanwezigheid van verontreinigde grond.
- In geval van Variant 1, varianten met uitbuiging van Parallelweg, Variant Van Duinen:
  Hiervoor dienen panden aan de Kleine Parallelweg (Variant 1, Variant Van Duinen) of gebied Keizers (varianten met uitbuiging van Parallelweg) te worden gesloopt om plaats te maken voor infrastructuur. Verwerving van panden voor sloop kan leiden tot lange procedures.
- In geval van varianten met verdiepte ligging van de kruising verlengde Dingstraat – Parallelweg en uitbuiging van de Parallelweg:
  Hiermee wordt de laanstructuur van de Parallelweg onderbroken, wat qua stedelijke inpassing onwenselijk wordt geacht.
- In geval van varianten met korte tunnel of een gelijkvloerse overweg:
  Hiervoor dient, in opdracht van ProRail, het spoor te worden geherconfigureerd. De herconfiguratie van het spoor is een project op zich, met haar eigen dynamiek en eigen risico's.

Noot: naast bovenstaande risico's bestaat er ook een kans. Een geïnterviewde is op de hoogte van een gerealiseerde spoortunnel in midden-Nederland, waarbij steilere hellingspercentages zijn toegepast. Bij het toepassen van dergelijke steilere hellingen in de Winterswijkse casus, bestaat de kans dat de tunnel stedenbouwkundig beter inpasbaar is.

4.1.2. Varianten 2011

Na vaststelling van de 'Structuurvisie Kom Winterswijk 2010-2020' heeft ProRail, op aanvraag van de raad[7], in 2011 een onderzoek gepubliceerd over wat spoorkundig noodzakelijk en mogelijk is om de kruising van het spoor met de verlengde Dingstraat mogelijk te maken. Op basis van dit rapport[8] heeft de gemeente verschillende varianten laten ontwerpen (zowel een gelijkvloerse spoorwegovergang als tunnelvarianten). Deze zes varianten, inclusief ontwerptekeningen, kostenramingen en andere achtergronddocumenten, zijn beschreven in een rapportage aan de raad[9]. De varianten vertonen sterke verschillen in kosten en stedelijke inpasbaarheid. Nadien is er niet overgegaan tot uitvoering van een maatregel vanwege – zo blijkt uit de gesprekken – de hoge kosten voor de maatregelen en een gebrek aan "politiek geloof".

Verlengen van Dingstraat

In vijf van de zes varianten wordt uitgegaan van een verlenging van de Dingstraat naar de Parallelweg; vier via een tunnel onder het spoor door en een via een gelijkvloerse spoorkruising. De gelijkvloerse kruising is financieel veruit de meest ongunstige maatregel (€ 22.687.000[10], prijspeil 2011). De hoge kosten zijn toe te schrijven:

- aan ondertunneling van een spoorkruising in de ringweg N319 (de compensatiemaatregel),
- het verplaatsen van het perron ter hoogte van de Dingstraat. Het huidige perron ligt in het verlengde van de Dingstraat,
- het aanpassen van het spoor, omdat een spoorwegovergang maximaal 2 sporen mag kruisen.

Een gelijkvloerse kruising biedt ook voordelen ten opzichte van een tunnel. Zo past een gelijkvloerse kruising beter in de planologische structuur van de omgeving. Ook kan de verbinding tussen de Dingstraat en de Kleine Parallelweg in stand worden gehouden; bij een tunnel zal deze verbinding wellicht niet behouden kunnen blijven.

De vier tunnelvarianten zijn op te delen in een variant met een korte tunnel en drie varianten met een lange tunnel. De bouwkosten van een korte tunnel zijn lager dan die van een lange tunnel, maar de kosten van de benodigde spoorherconfiguratie komen hier nog bovenop. De aansluiting op de Parallelweg is een rotonde 1,8m onder maaiveldniveau (*variant 2b*). De lange tunnel vergt geen aanpassing van het spoor. De tunnel is – ten opzichte van de korte tunnel – langer aan de zuidzijde, waardoor er minder ruimte is om hoogte te maken richting de Parallelweg. Hierdoor ligt de rotonde in de Parallelweg extra verdiept (2,4m onder maaiveld, *variant 2a*), moeten panden in gebied Keizers worden gesloopt (*variant 3*), of komt er een ovotonde (*variant 4*). De ovotonde ligt buiten de strook die de gemeente heeft verworven van NS in 2014; voor deze variant dienen extra gronden te worden verworven. De kosten voor de vijf tunnelvarianten zijn geraamd op bedragen tussen de € 9.642.000 en € 12.090.000 (prijspeil 2011).

[7] B&W-nota nr. 2010.005447, 1 juni 2010.

[8] 'Quickscan varianten Verlengde Dingstraat Winterswijk'. Geschreven door Arcadis in opdracht van ProRail. Gepubliceerd op 30 augustus 2011.

[9] 'Samenvattende rapportage haalbaarheidsonderzoek doortrekken Dingstraat ter plaatse van het spooremplacement', datum onbekend.

[10] In deze kostenraming is uitgegaan van 1 spoorondertunneling in de Ringweg. In een ongunstiger geval kan IenW eisen dat er meer compenserende maatregelen worden getroffen, waardoor de kosten hoger uitvallen.

Variant ‘Van Duinen’

De zesde variant uit de variantenstudie (‘variant Van Duinen’) gaat niet uit van de verlenging van de Dingstraat naar de Parallelweg, maar van een nieuwe verbinding van de Dingstraat met de Wooldseweg via een parallelstructuur langs de noordzijde van het spoor. Het vergt geen aanpassing van het spoor en geen extra spoorkruising. Ter hoogte van de kruising Dingstraat/Kleine Parallelweg/Spoorstraat wordt een rotonde gerealiseerd, om de extra verkeersbewegingen te kunnen verwerken. De realisatie van deze rotonde vereist het slopen van enkele panden aan de Kleine Parallelweg. Deze variant zorgt voor vermindering van de verkeersdrukte op de Wooldseweg en het Weurden. Deze variant biedt een nieuwe verbinding voor het verkeer vanuit oostelijke richting (N318 Kottenseweg), maar niet voor het verkeer vanuit noordwestelijke (N319 Groenloseweg), westelijke (N312 Corleseweg) en zuidwestelijke (N318 Misterweg) richtingen. Zodoende lost deze variant het probleem vermoedelijk slechts ten dele op. De geraamde kosten zijn € 6.725.000 (prijspeil 2011).

4.1.3. Varianten 2013/2014

Na de variantenstudie in 2011 zoals hierboven beschreven, zijn er in de jaren daarna andermaal enkele varianten uitgewerkt. Deze varianten zijn gemaakt in het kader van de gebiedsontwikkeling van de spoorzone (zuidzijde). De gemeentelijke projectorganisatie had destijds behoefte aan inzicht in het potentiële ruimtebeslag van een verbinding Dingstraat – Parallelweg. Door de uitgewerkte varianten kreeg de projectorganisatie een beeld van de ruimte die overbleef voor gebiedsontwikkeling.

De drie varianten betreffen een gelijkvloerse kruising en twee tunnels. De gelijkvloerse kruising is niet geheel uitgewerkt: de kruising Dingstraat – Kleine Parallelweg ontbreekt. Voor een verder uitgewerkte variant van de gelijkvloerse kruising, is het verstandig Variant 1 uit 2011 te raadplegen. De beide tunnelvarianten (variant *vork* en variant *slinger*) gaan uit van een lange tunnel, waardoor de sporenlay-out niet hoeft te worden aangepast. Daarnaast zijn beide varianten ontworpen met een schuine verbinding tussen de Parallelweg en de zuidelijke tunnelmond. Door deze verbinding schuin te projecteren in plaats van loodrecht op de Parallelweg, wordt er meer lengte gecreëerd om op hoogte te komen. Dit heeft als voordeel dat de splitsing van de verlengde Dingstraat met de Parallelweg op of net onder maaiveld ligt. Dit is qua stedelijke inpassing wenselijk, omdat de laanstructuur van de Parallelweg hiermee in stand wordt gehouden. De laanstructuur kan niet in stand worden gehouden bij een loodrechte verbinding; daarbij ligt de splitsing ofwel verdiept ofwel op de plek waar nu bestaande bebouwing staat (gebied Keizers). Het nadeel van een schuine verbinding is dat er minder ruimte overblijft voor gebiedsontwikkeling van de spoorzone, omdat het ruimtebeslag van de verbinding groter is. Bovendien heeft de gemeente de extra benodigde gronden voor de varianten *vork* en *slinger* niet in bezit: deze gronden zullen verworven moeten worden.

Er zijn geen ramingen gemaakt van deze varianten, in tegenstelling tot de varianten uit 2011. De variant *vork* toont grote overeenkomsten met *variant 4* uit 2011 (ovotonde). Die laatstgenoemde is geraamd op € 9.642.000 en is daarmee de goedkoopste variant uit 2011. De kosten van de variant *slinger* zijn niet in te schatten op basis van de beschikbare informatie.

4.2. Recente(re) ideeën

Naast de bovenstaande varianten uit de periodes 2011 en 2013/2014, bestaan er binnen de gemeentelijke organisatie meerdere ideeën om de piekdrukte tijdens marktdagen en Duitse feestdagen op te vangen. Deze ideeën variëren in mate van uitwerking en vergen nader onderzoek en/of om verkenning met derden.

4.2.1. Extra parkeerplaatsen

De veronderstelde drukte die het zoekverkeer veroorzaakt, kan worden verminderd door meer parkeerplaatsen te realiseren. Bezoekers hoeven dan minder lang rond te rijden voordat zij een parkeerplaats hebben gevonden. Achter het monumentale pand op Zonnebrink 15, op de plek van een voormalig sportveld, komen 100 extra parkeerplekken[11].

4.2.2. Dynamisch parkeerverwijssysteem

Dit systeem wijst automobilisten naar vrije parkeerplaatsen in het dorp. Het systeem bestaat uit een netwerk van borden met displays waarop *real-time* het aantal vrije plaatsen te zien is en sensoren die meten wat de bezetting van de parkeervoorzieningen is. De bezoekers hoeven niet meer te zoeken: er is geen sprake meer van zoekverkeer. Winterswijk heeft met de bestaande P-route een basis die zich goed leent voor een parkeerverwijssysteem.

4.2.3. Rotonde Zonnebrink/Laan van Hilbelink

Deze maatregel spitst zich toe op het verkeer uit oostelijke richting. Het idee achter deze maatregel is dat bezoekers uit oostelijke richting het dorp in- en uitrijden via de Laan van Hilbelink. De T-splitsing met de Zonnebrink wordt opgewaardeerd tot rotonde, zodat de splitsing het toenemende verkeer kan verwerken met behoud van doorstroming. Het verkeer uit oostelijke richting wordt aangemoedigd om te kiezen voor de Laan van Hilbelink en ontmoedigd om te kiezen voor de Kottenseweg en Wooldseweg: beide laatstgenoemde wegen komen dan uit op een fuik op het Weurden. Deze fuik kan het Weurden permanent afsluiten voor doorgaand verkeer middels een vast object, of kan het Weurden dynamisch afsluitbaar maken door middel van een beweegbaar object (inzinkbare paal).

4.2.4. Dynamisch verkeersmanagement

Met dynamisch verkeersmanagement wordt de verkeersafwikkeling gereguleerd door middel van geautomatiseerde *real-time* maatregelen. In Winterswijk ziet het er op het oog naar uit dat bepaalde verkeersbewegingen op piekmomenten voor congestie zorgen. Een voorbeeld hiervan is de linksafslaande beweging vanaf het Weurden naar de Dingstraat. Automobilisten die deze beweging willen maken, moeten bij drukte lang wachten om de Dingstraat op te kunnen draaien. Hierdoor ontstaat opstopping op het Weurden. Op piekmomenten kan deze verkeersbeweging worden verboden door middel van elektronisch verbodsbord dat (automatisch) aan staat op piekmomenten.

[11] Er worden 200 parkeerplekken gerealiseerd. Deels vanwege achterstallige compensatie van 100 parkeerplekken, komt de extra parkeercapaciteit met de realisatie van deze faciliteit uit op 100 parkeerplekken.

4.2.5. Combinatie van maatregelen

Er bestaat ook een idee om verschillende maatregelen met elkaar te combineren. Het gaat om:

1. Het ofwel permanent ofwel alleen tijdens pieken (middels elektronisch verkeersbord) onmogelijk maken van de linksafbeweging van het Weurden naar de Dingstraat[12].
2. Het inrichten van een dynamisch parkeerverwijssysteem zoals hierboven beschreven.
3. Het realiseren van een gebouwde parkeervoorziening op de parkeerplaats Weurden/Dingstraat/ Weverstraat met een entree aan het Weurden. Optioneel kunnen buiten piekmomenten extra entrees tot de parkeervoorziening worden opengesteld, bijvoorbeeld aan de Dingstraat en de Weverstraat.
4. Het aanleggen van de rotonde Zonnebrink, om een goede afwikkeling van de verkeersbeweging naar de westzijde van de Dingstraat (richting het politiebureau) te faciliteren. De aanleg van de rotonde is reeds om andere redenen al voorzien.

De voorziene effecten zijn:

- Precieze sturing op het aantal voertuigen dat richting het Weurden wordt geleid/verleid.
- Minimalisering van de congestie die veroorzaakt wordt door linksafbewegingen.

Aan bovenstaande combinatie kan nog een maatregel worden toegevoegd: het ofwel permanent ofwel alleen tijdens pieken onmogelijk maken van de linksafbeweging van de Dingstraat naar de Weverstraat. Het effect van deze extra maatregel is het verschuiven van verkeersstromen van de Weverstraat naar de Laan van Hilbelink.

[12] Dit is al eens geopperd, maar hiertegen waren bezwaren vanuit ondernemers aan de Dingstraat.

5. Advies

De meest opvallende observatie die herhaaldelijk tijdens dit vooronderzoek is gedaan, is de onvolkomen onderbouwing van de argumentatie voor de verlenging van de Dingstraat. Met als voornaamste hiaat: de verkeers- en parkeerdrukte op piekmomenten (marktdagen) zijn niet met cijfers onderbouwd. Desondanks staat in het huidige Coalitieakkoord [13] dat een start wordt gemaakt met de realisatie van de verlenging van de Dingstraat. Op basis van de bestaande ramingen uit 2011 blijkt dat de kosten van het verlengen van de Dingstraat hoog zijn. We wijzen erop dat de argumentatie om over te gaan tot een dermate grote uitgave van publieke gelden goed onderbouwd moet zijn en dat de baten in verhouding moeten staan tot de kosten. Door een solide onderbouwing en door te redeneren vanuit het probleem, vergroot de raad de kans om te komen tot een passende oplossing.

Ons advies is:

1. Breng de verkeersstromen en parkeerdruk in kaart door middel van een kentekenonderzoek[14].
   Hiermee ontstaat een betrouwbaar beeld van de problematiek, zowel over wat het probleem precies is, als over de grootte van dat probleem. Stel daarbij de juiste vragen, zoals aangedragen in de laatste alinea van §3.2 van dit document. Middels een kentekenonderzoek met dubbele ring krijgt de gemeente inzicht in de problematiek. De uitkomsten van het onderzoek geven inzicht in de verkeersdrukte op de toevoerwegen, tangenten en parkeerterreinen. De gegevens van de buitenring (op welke toevoer- en afvoerweg wordt het kenteken geregistreerd?) worden gekoppeld aan die van de binnenring (op welk parkeerterrein zoekt de auto naar een parkeerplek en waar parkeert die uiteindelijk?). Zo wordt een helder beeld verkregen van het gedrag van bezoekers en de invloed daarvan op de verkeersdrukte in het dorp. De verkeersbewegingen van overig verkeer (denk aan bewoners en vrachtverkeer) hebben geen vertroebelende werking op de uitkomsten.
   - Het kentekenonderzoek (inzicht in verkeersstromen en parkeerdruk) is ook bruikbaar voor de ontwikkeling van de beleidsstukken ‘Centrumvisie’ en ‘Marktaanpak’.
2. Vergelijk de oplossingsrichtingen (zie hoofdstuk 4) met elkaar in een verkeersmodel. In een verkeersmodel wordt de geprognotiseerde invloed van de verschillende oplossingsrichtingen op de verkeersstromen en de parkeerdruk doorgerekend op basis van de data uit het kentekenonderzoek. De uitkomsten van het verkeersmodel geven inzicht in de mate waarin iedere oplossingsrichting de verkeersstromen en parkeerdruk beïnvloedt ten opzichte van de bestaande situatie.
3. Maak een multicriteria-analyse. Op dit moment ontbreekt een duidelijk afwegingskader. We lezen en horen verschillende criteria voorbijkomen, zoals het volbrengen van de stedelijke as, een betere doorstroming van verkeer, de verbetering van luchtkwaliteit, autoluwte op de Stationsstraat, minder parkeerdruk in de wijken rondom het centrum en het vergemakkelijken van parkeren voor (Duitse) bezoekers die veel economische activiteit en dynamiek brengen.
   Door middel van een multicriteria-analyse maakt de gemeente expliciet welke argumenten meespelen om de Dingstraat te verlengen of verkeerskundige aanpassingen te doen. In de multicriteria-analyse worden de gewogen criteria afgezet tegen de oplossingsrichtingen en de kosten

[13] Coalitieakkoord 2019 – 2022 Gemeente Winterswijk. ‘Winterswijk wint! duurzaam en daadkrachtig d’ran’

[14] De kosten van het kentekenonderzoek zijn circa € 100.000. De doorlooptijd bedraagt 3 tot 4 maanden.

die hiermee gemoeid zijn. Op basis hiervan kan op rationele manier de best passende oplossingsrichting worden gekozen.

We schatten in dat de totale kosten van het kentekenonderzoek, het verkeersmodel en de multicriteria-analyse € 120.000 – € 150.000 bedragen met een doorlooptijd van 6 – 8 maanden.

6. Bronnen

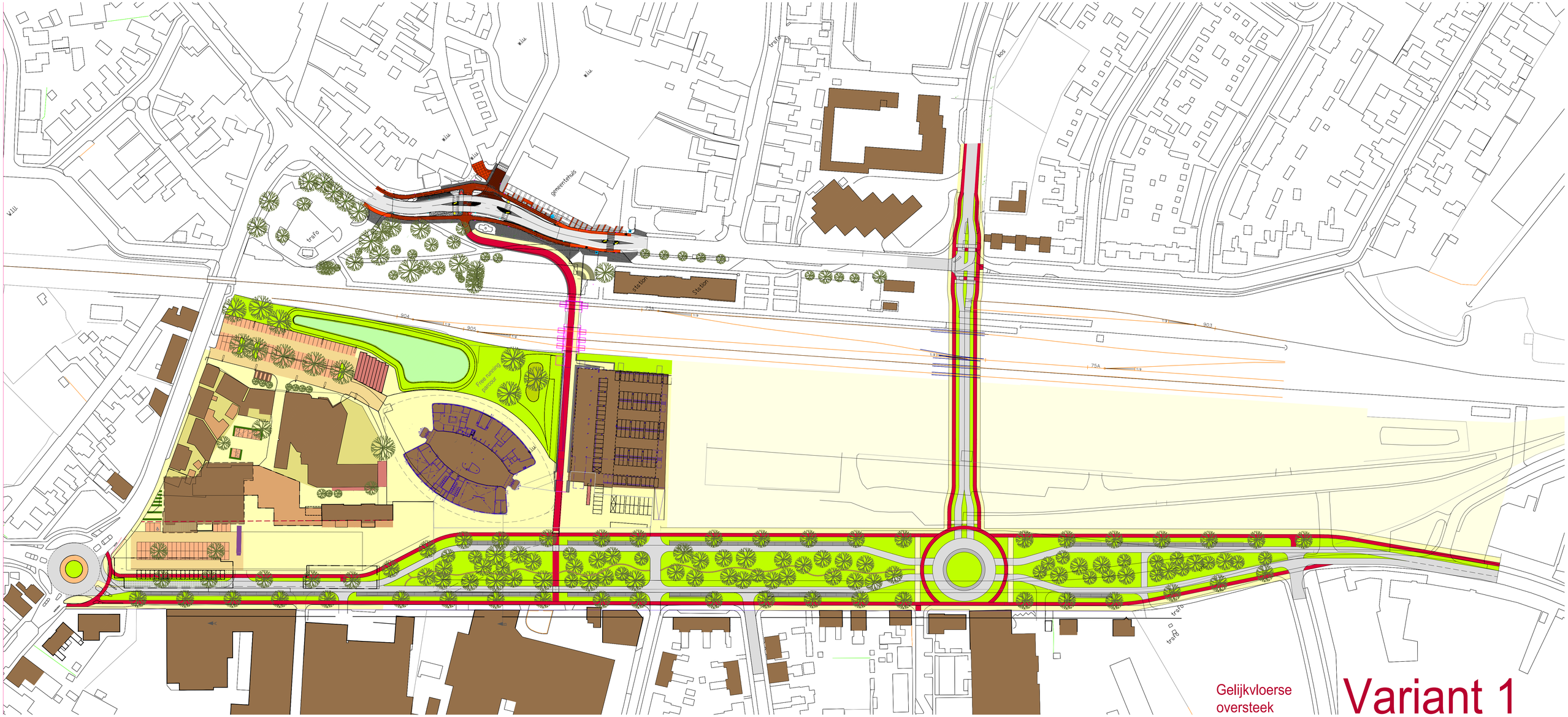
Naast de gevoerde gesprekken met ambtenaren van de gemeente Winterswijk, zijn onderstaande documenten geraadpleegd om dit vooronderzoek te kunnen schrijven. De gemeentelijke organisatie kan de documenten desgewenst online beschikbaar stellen. Alle documenten zijn beschikbaar in gangbare bestandstypes (Word, Excel en PDF).

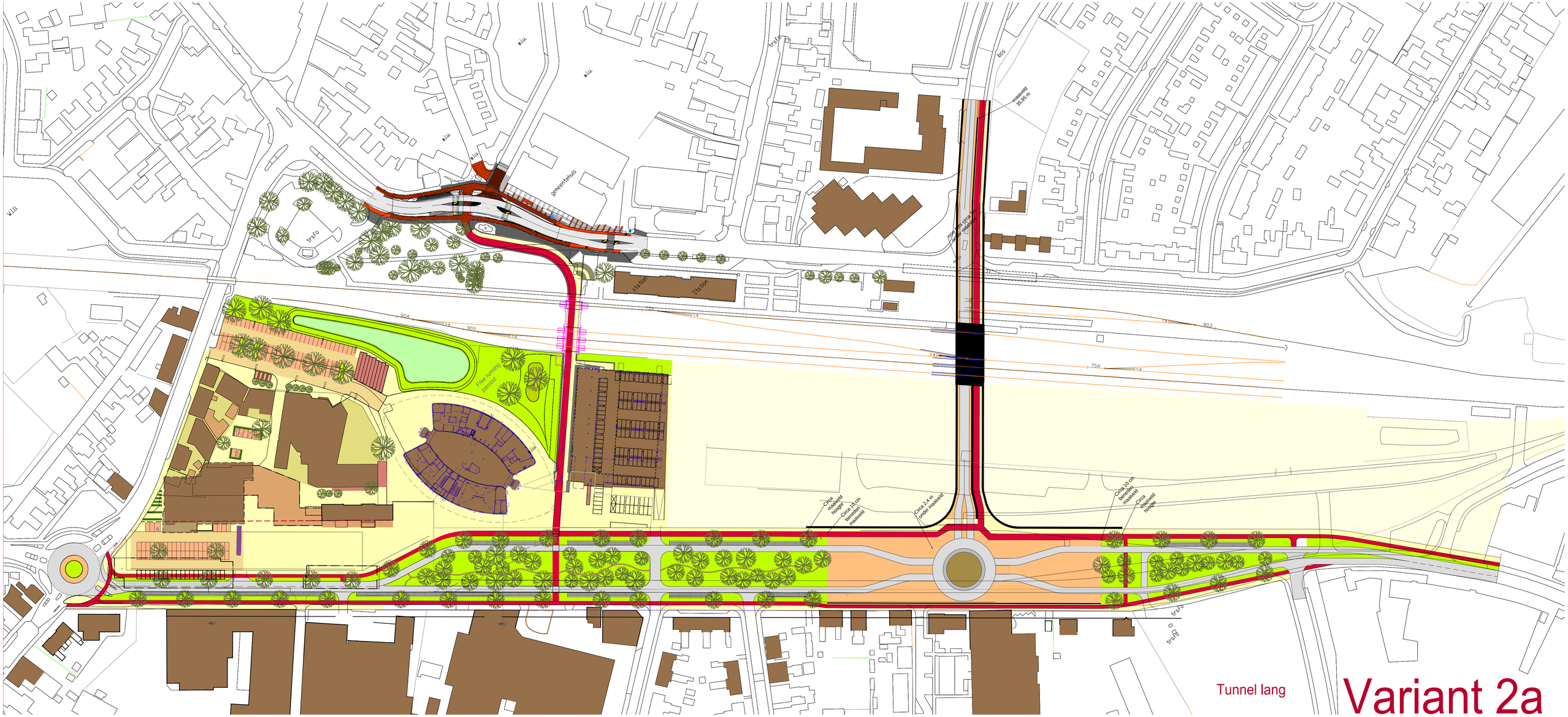
2011

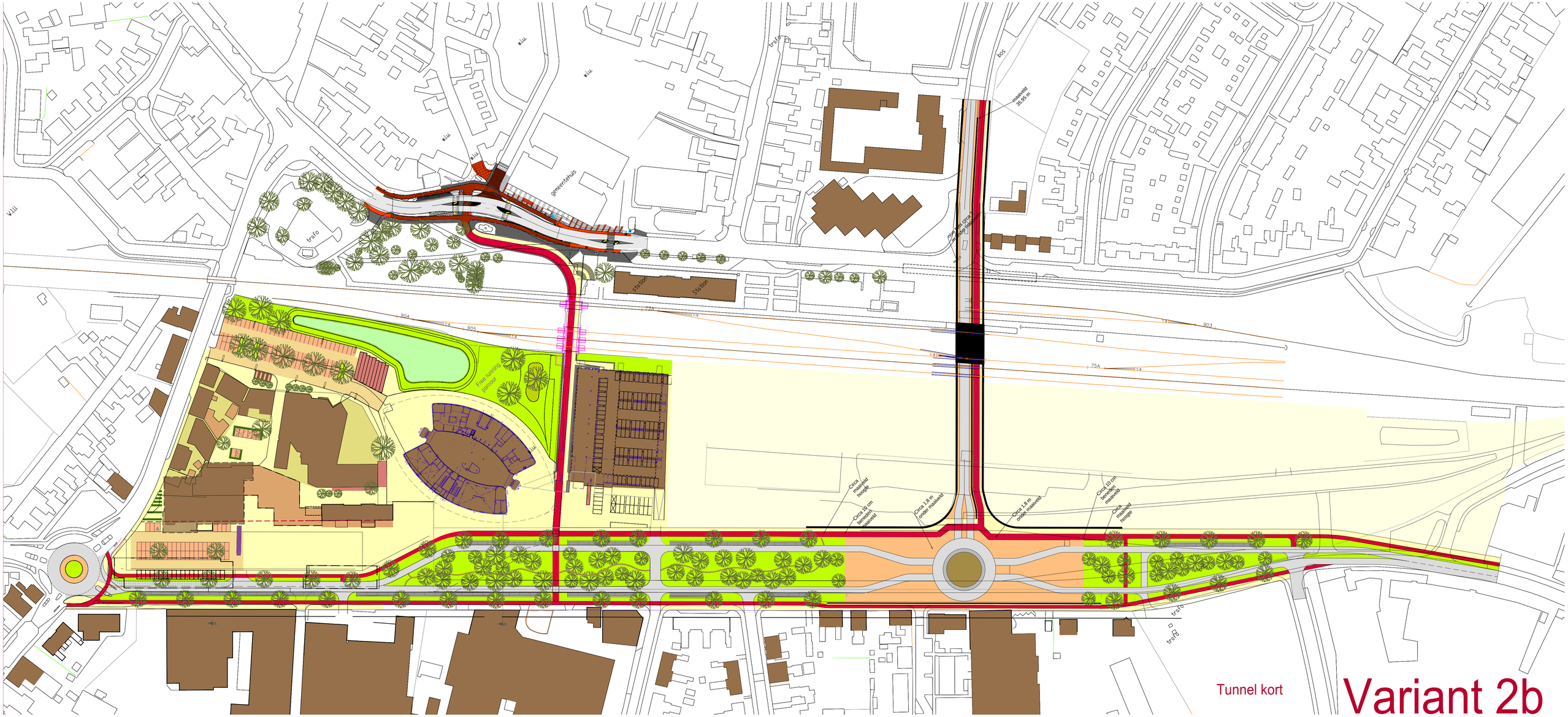
- B&W notitie inzake stand van zaken onderzoek 1 juni 2010
- Samenvattende rapportage haalbaarheidsonderzoek doortrekken Dingstraat ter plaatse van het spooremplacement
- Schetsontwerpen van varianten (1, 2a, 2b, 3, 4, Van Duinen)
- Globale kostenraming vergelijking varianten (1, 2a, 2b, 3, 4)
- Globale kostenraming variant Van Duinen
- Schematekeningen verkeersstromen variant 1
- Schematekeningen verkeersstromen variant 2a, 2b, 3, 4
- ‘Quickscan varianten verlengde Dingstraat’, Arcadis
- Bijlage V – Verdeling verkeer bij infrastructurele aanpassingen van Verkeersstructuurplan 2010, Akertech

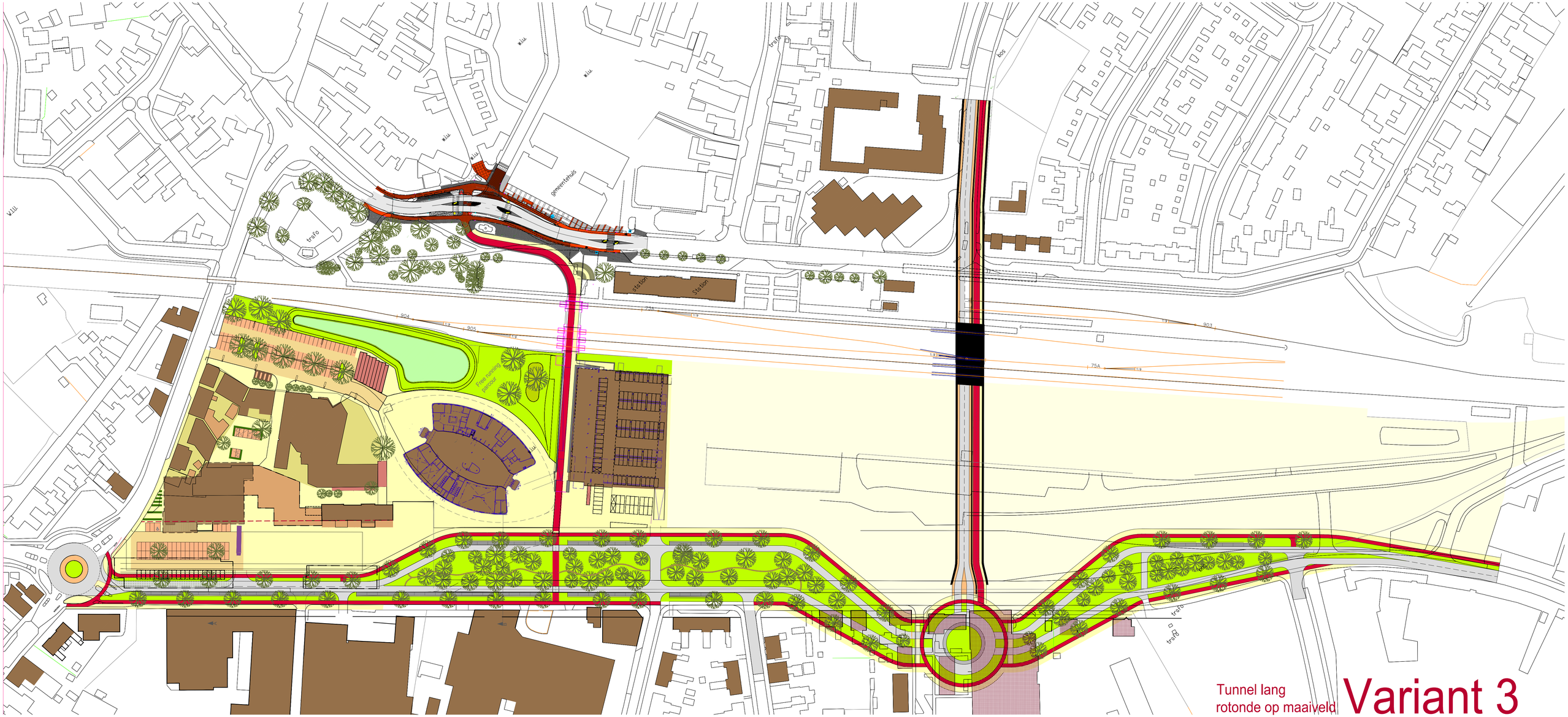
2013/2014

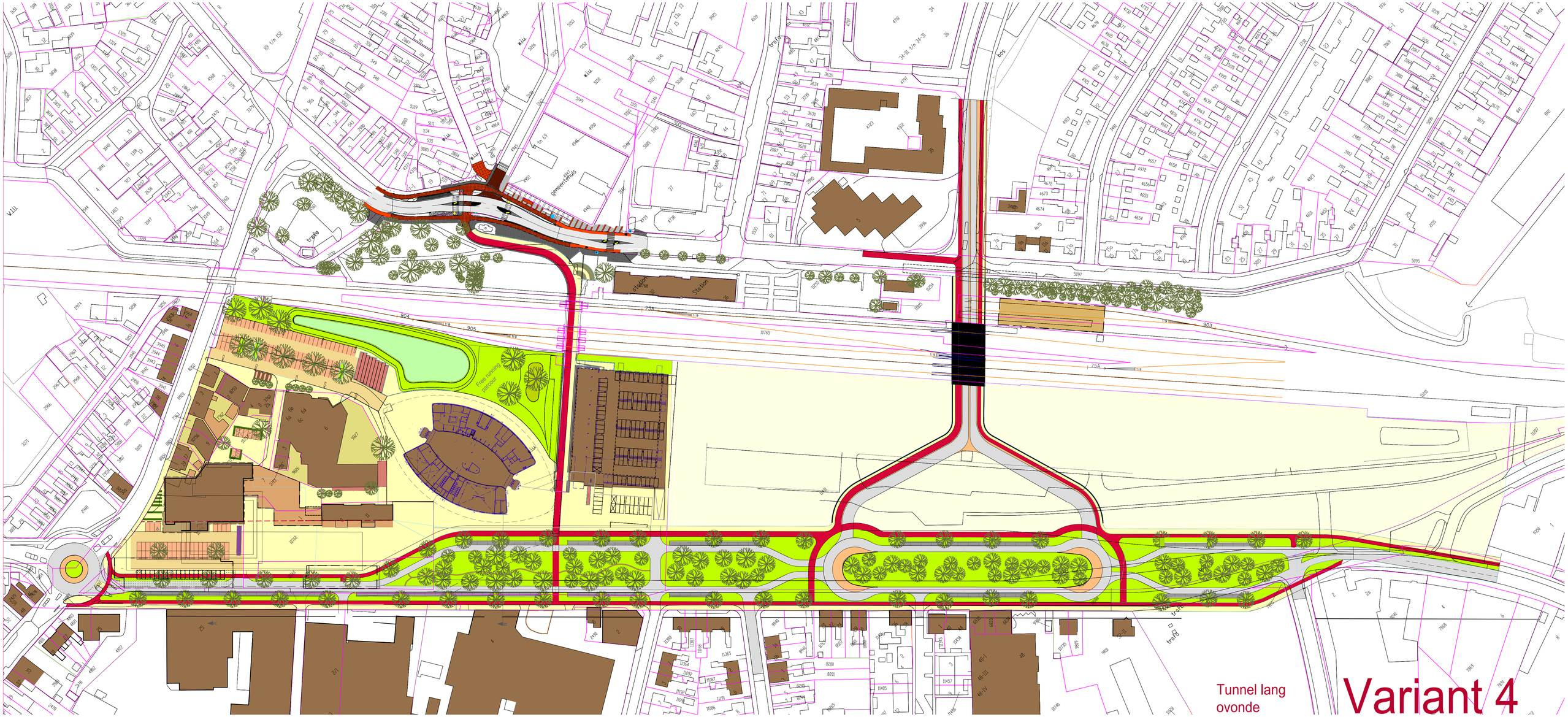
- Schetsontwerp Variant gelijkvloers
- Schetsontwerp Variant slinger
- Schetsontwerp Variant vork

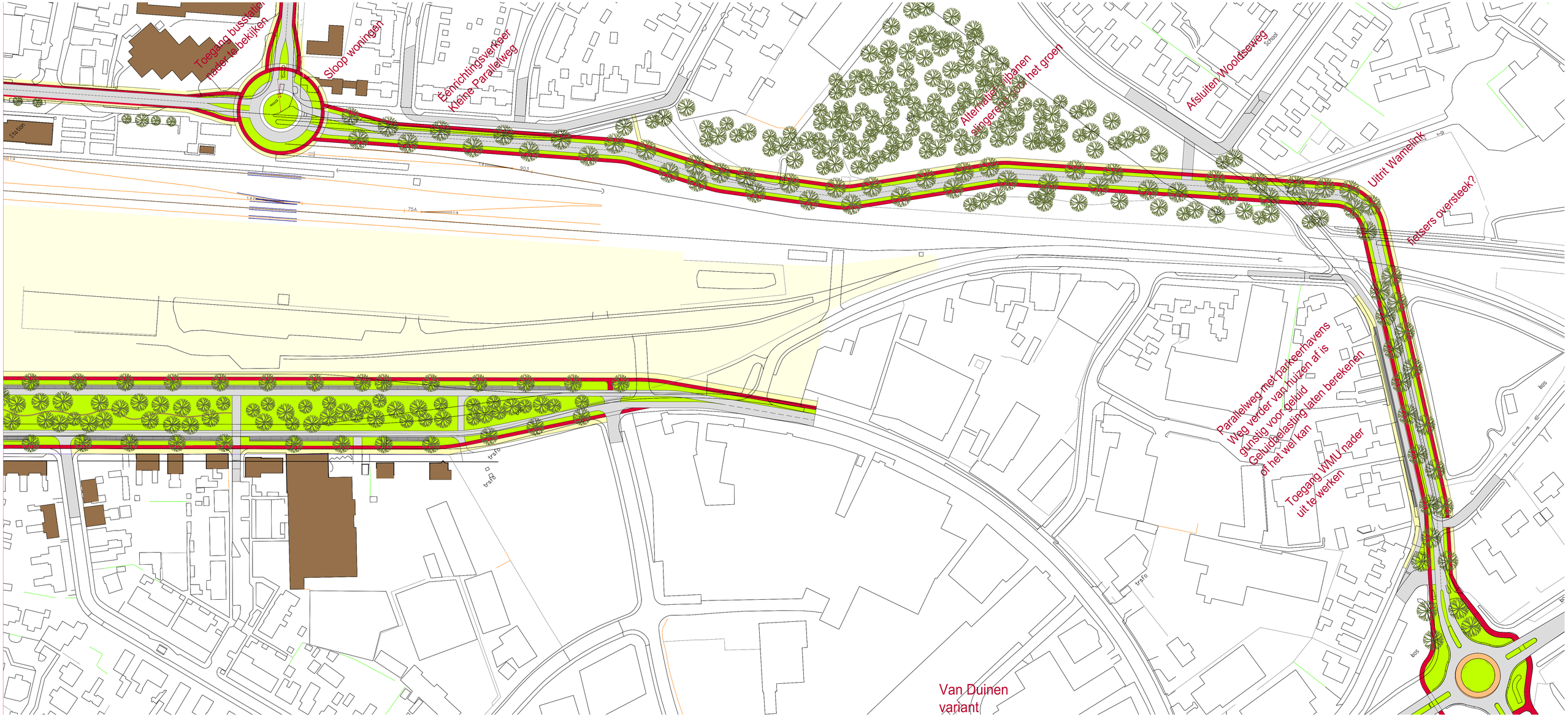

gemeentehuis
trafo
Station
Free running parcour
Gelijkvloerse oversteek
Variant 1


gemeentehuis
trafo
Station
Free running parcour
Circa maaiveld hoogte
Circa 1,5 m beneden maaiveld
Circa 2,4 m onder maaiveld
Circa 10 cm beneden maaiveld
Circa maaiveld hoogte
maaiveld 35,05 m
Tunnel lang
Variant 2a


gemeentehuis
trafo
Station
Free running parcour
Circa maaiveld hoogte
Circa 10 cm beneden maaiveld
Circa 1.8 m onder maaiveld
Circa 10 cm maaiveld
Circa maaiveld hoogte
Tunnel kort
Variant 2b


gemeentehuis
trafo
Station
Free running parcour
Tunnel lang
rotonde op maaiveld
Variant 3


Tunnel lang
ovonde
Variant 4


Toegang busstation
meer te bekijken
Sloop woningen
Eenrichtingsverkeer
Kleine Parallelweg
Alternatief
slingers en zicht het groen
Afsluiten Wooldseweg
Uitrit Warmelink
fietsers oversteek?
Parallelweg met parkeerhavens
Weg verder van huizen af is
gunstig voor geluid
Geluidbelasting laten berekenen
of het wel kan
Toegang WMU nader
uit te werken
Van Duinen
variant