Infrastructuur en Mobiliteit

23 juni 2025



N329 ter hoogte van de Groenloseweg 97 tot en met 121.

Leefbaarheid

Toename van het verkeer leidt tot toename van de geluidsoverlast en een toenemende onveiligheid aan de voorzijde van onze woningen.
Deze ontwikkelingen willen wij zoveel als in ons vermogen ligt voorkomen.

Standpunt Provincie

Ook de provincie Gelderland heeft het standpunt dat aan de voorzijde de overlast van het verkeer niet mag toenemen. Zie de reactie van de provincie op het locatiekeuzeonderzoek bedrijventerreinen.

Verkeermodel ; Slechte input leidt tot slechte output

Het toepassen van verkeersmodellen is alleen zinvol als zowel de input als het model zelf juist zijn gemodelleerd.

Helaas zien wij dat de input te wensen overlaat.

Zie bijlage:
Verkeersmodel van Winterswijk representeert niet de werkelijkheid.
Geen 3 % maar 13 % toename in 2030

[redacted]

Zie bijlage :
Groei volgens Inventarisatienota Mobiliteitsplan versus groei volgens Atlas Gelders Verkeer. Geen 6 % maar 27 % toename in 2040.

Zie bijlage:
Arrisveld ; Beoordeling Verkeersontwikkeling.
Minimaal 2.000 mvt/etmaal, doch mogelijk ook 4.000 mvt/etmaal

Adviezen

Beatrixpark

Advies: Betere fiets- en wandelpaden op het Beatrixpark

Het oude Beatrixpark verandert van kantoor naar zorg functie. Hierdoor komen er meer fietsers en voetgangers gedurende de dag.

De komst van het zorgpark met mensen die lichamelijk en/of geestelijk beperkt zijn zorgt ook voor meer voetgangers, fietsers, maar ook meer aangepaste fietsen, scootmobiels e.d.. Daarnaast is het een groep mensen die niet altijd even alert is op verkeerssituaties. Ook zullen verschillende bewoners begeleid worden.

SKB

Advies: Betere voet- en fietspaden vanuit het dorp naar het SKB.

Het SKB is vanuit het dorp lopend al dan niet met rollator lastig te bereiken. Groenloseweg, dorpszijde heeft aan beide zijden grindpaden, die niet ideaal zijn voor rollators. Op de rondweg West is aan de dorpszijde geen doorlopend voetpad, waardoor voetgangers, al dan niet met rollator, op het fietspad moeten lopen.

Oversteek op Rondweg West bij SKB is gevaarlijk voor mensen die minder ter been zijn, etc..

N319, Groenloseweg 97 tot en met 121

Advies: Traject tussen de rotondes naar 30 km/h.

Advies: Vrachtverkeer en landbouwverkeer zoveel mogelijk omleiden.

Advies: Realisering voetpad tussen rotonde Groenloseweg /Rondweg West en nummer 97 en realisering voetpad tussen rotonde Groenloseweg / Beatrixpark en nummer 121, zodat bewoners via de rotondes veilig kunnen oversteken.

[redacted]

Verkeersmodel van gemeente representeert niet de werkelijkheid

Een vergelijk tussen:
De Prognose van het verkeer in de Inventarisatienota van het Mobiliteitsplan
en de werkelijke verkeersontwikkeling volgens het Gelders Verkeer

In de Inventarisatienota van het Mobiliteitsplan Winterswijk Deel A staat op bladzijde 27:
"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."

Controle

Gemiddelde groei
De groei over de periode 1993 – 2024 van het verkeer op werkdagen is 1,55 % per jaar cumulatief. Dit is af te leiden uit de tabel van Gelders Verkeer.

Groei volgens Inventarisatienota
Over de periode 2019 t/m 2030 zou het volgens de Inventarisatienota behorend bij het Mobiliteitsplan gaan om slechts 3 % over de gehele periode van 11 jaar. Dit is nog geen 0,3 % per jaar.

Procentuele groei volgens Gelders Verkeer
Gelders Verkeer geeft een overzicht van het aantal motorvoertuigen dat daadwerkelijk in het betreffende jaar op het betreffende telvak heeft gereden.

Aantal motorvoertuigen per werkdag op de Rondweg West nabij SKB

Jaar	Werkdag	Procent	
2019	12.790	100 %	Hierbij 2019 op 100 % gezet.
2024	13.540	106 %	

Een stijging van 6 % in 5 jaar tijd. Doorgerekend op basis van de werkelijke verkeerstoename in periode 2019 t/m 2024, zal de toename over 2019 t/m 2030 in de orde van 13 % liggen.

Een groot verschil met de 3 % die in de Inventarisatienota van het Mobiliteitsplan vermeld staat.

Het is niet aannemelijk dat het verkeer over de periode 2024 t/m 2030 zal afnemen.
Daarmee is aangetoond dat "de beperkte groei van 3 %" in 11 jaar, terwijl over de eerste 5 jaar al sprake is van een werkelijke groei van 6 %, niet juist kan zijn.

Jaar 2040
Doorrekening naar 2040 op basis van Gelders Verkeer geeft een stijging van 27 % t.o.v. het jaar 2019, terwijl de stijging bij de gemeente op 5,9 % uitkomt.

Conclusie
Het verkeersmodel welke de gemeente gebruikt, representeert niet de werkelijkheid. Het model zal op zijn minst aangepast en gevalideerd moeten worden.

Valideren betekent 'geldig verklaren' of 'bevestigen'. Het is een proces waarbij wordt gecontroleerd of iets juist, betrouwbaar en geldig is, of dat het overeenkomt met de verwachtingen of specificaties. Dit kan gaan om gegevens, methoden, systemen of andere aspecten.

Gelders Verkeer, Jaargegevens Telvakken

Bron:
https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiNDUyYmI1N2YtMjZjMy00ODI2LTg1MDMtNjlmMzU0MjBlODI5IiwidCI6IjQzZGQxN2ViLTgwMmYtNGI1ZS04NDhkLWU1MDUyYjdkMjg5NSIsImMiOjh9

N319, Telvak: Winterswijk Rondweg West

Gelders Verkeer

Jaargegevens telvakken

Weg

Zoeken

- N313
- N314
- N315
- N316
- N317
- N318
- (●) N319
- N320

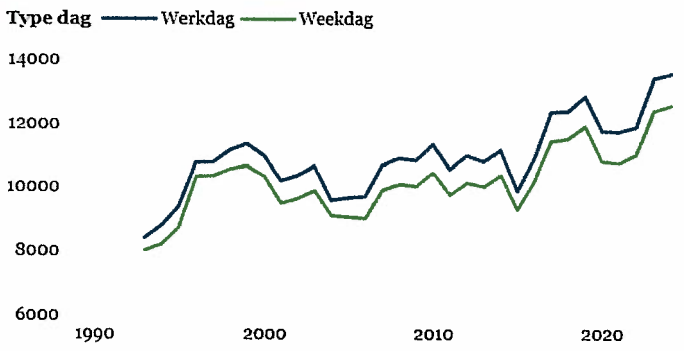
Telvak

Zoeken

- 12. Zieuwentseweg (28.645) - Steenbraakweg (32.044)
- 12.1. Steenbraakweg (32.044) - Marskramer/Oude Papendijk (32.812)
- 13. Marskramer/Oude Papendijk (32.812) - Afslag Groenlo Zuid/N18 (...
- 15. Afslag Groenlo Zuid/N18 (34.238) - Op-/Afrit N18 Oost (34.576)
- 16. Op-/Afrit N18 Oost (34.576) - Winterswijk Rondweg West (42.641)
- (●) 17. Winterswijk Rondweg West (42.641) - Beatrixpark (42.861)
- 17.1. Beatrixpark (42.861) - Tuuntestraat (43.562)
- 18. Tuunterstraat (43.562) - N318 Misterweg/N312 (44.372)
- 19. N318 Misterweg/N312 (44.372) - Magnoliastraat/Venemansweg (4...
- 20. Magnoliastraat/Venemansweg (44.792) - Ambachtstraat (45.156)

Gemiddeld aantal motorvoertuigen per etmaal, per jaar en type dag

Jaar	Werkdag	Weekdag	Zaterdag	Zondag
1993	8360	7960		
1994	8750	8160		
1995	9340	8680		
1996	10720	10280		
1997	10730	10290		
1998	11110	10510		
1999	11310	10610		
2000	10940	10280		
2001	10150	9440		
2002	10310	9590		
2003	10600	9840		
2004	9540	9060		
2005	9620	9010		
2006	9660	8970		
2007	10630	9850		
2008	10860	10040		
2009	10790	9980		
2010	11290	10410		
2011	10520	9710		
2012	10940	10090		
2013	10750	9970		
2014	11110	10330		
2015	9840	9250		
2016	10810	10130		
2017	12300	11390	11060	7190
2018	12330	11470		
2019	12790	11860		
2020	11710	10770		
2021	11690	10700		
2022	11840	10970		
2023	13400	12370	11730	7810
2024	13540	12540	11880	8090



Groei volgens Inventarisatienota versus groei volgens Atlas Gelders Verkeer

Groei volgens Inventarisatienota
Over de periode 2019 t/m 2030 zou het volgens de Inventarisatienota behorend bij het Mobiliteitsplan opgesteld door de gemeente Winterswijk gaan om slechts 3 % over de gehele periode van 11 jaar. Dat is nog geen 0,3 % per jaar.

Groei volgens Gelders Verkeer
Gelders Verkeer geeft een overzicht van het aantal motorvoertuigen dat daadwerkelijk in het betreffende jaar op het betreffende telvak heeft gereden.

Aantal motorvoertuigen per werkdag op het telvak Rondweg West nabij SKB

	Gelders Verkeer Werkdag **Gerealiseerde cijfers** Prognose		Inventarisatienota Mobiliteitsplan Prognose		Verschil	
Jaar	Aantal mvt	Procent	Procent	Aantal mvt	Procent	Aantal mvt
2019	**12.790**	**100,0 %**	100,0 %	12.790	0,0 %	0
2024	**13.540**	**105,9 %**				
	Dit is een jaarlijkse stijging van 1,145 %. Doorgerekend naar:					
2030	14.497	113,3 %	103,0 %	13.174	10,3 %	1.323
			Dit is een jaarlijkse stijging van 0,27 %. Doorgerekend naar:			
2040	16.245	127,0 %	105,8 %	13.532	21,2 %	2.713

De doorgerekende prognose voor 2040 volgens de Inventarisatienota (105,8 %) is gelijk aan de verkeersaantallen die nu al werkelijkheid zijn zoals blijkt uit Atlas Gelders Verkeer (105,9 %).

Hier komen de bovengemiddelde ontwikkelingen nog bij. Te noemen valt de woondeals met 2500 woningen in 15 jaar tijd (2025 – 2040) terwijl tot op heden gemiddeld nog geen 100 woningen per jaar worden opgeleverd. Dit resulteert in een toename van het verkeer met 5 % over heel Winterswijk, derhalve ongeveer 800 op de rondweg.

Ook het verkeer van het nabij gelegen te ontwikkelen Bedrijventerrein Arrisveld welke of naar Groenlo of via het Beatrixpark naar de Rondweg West gaat, komt daarbij.

Totaal komt het aantal mvt per werkdag op de Rondweg West uit tussen de 18.000 en 20.000. Dit is beduidend meer dan de 13.500 uit de Inventarisatienota van het Mobiliteitsplan.

Beoordeling Verkeersontwikkeling

Samenvatting

Voor de verkeersontwikkeling tot 2040 ten gevolge van het nieuwe bedrijventerrein Arrisveld wordt uitgegaan van 16 hectare netto.

Echter uit de notitie: **"Locatiekeuze bedrijventerrein: behoeftenotitie"** blijkt dat volledige invulling van het bedrijventerrein naar 21 hectare netto voor 2040 meer voor de hand ligt, en dientengevolge de verkeersontwikkeling 21/16 x 100 % is 31 % hoger zal liggen.

Passen we de door het CROW toegepaste normen voor verkeersintensiteit toe dan stijgt het verkeer nog eens met 47 %.

A. Locatiekeuze bedrijventerrein: Behoeftenotitie

In 2024 is de beginsituatie als volgt:

Aanbod		
Spoorzone	3,5 ha	volledig in optie
De Vlijt	4,5 ha	
	- - - -	
Totaal	8,0 ha	

Op bladzijde 2 van de notitie staat dat de gemiddelde uitgifte van grond gedurende laag conjunctuur 1,4 hectare per jaar is, en gedurende hoog conjunctuur 2,2 hectare per jaar.

Op bladzijde 2 van de notitie staat dat het advies van de provincie is om ook voor de periode 2023 t/m 2030 rekening te houden met hoog conjunctuur, dus 2,2 hectare per jaar.
In de berekeningen heb ik daarom een hoog tot 2030 / laag na 2030 scenario opgenomen.

Op bladzijde 3 van de notitie staat dat de uitgifte in Winterswijk vanaf de eeuwwisseling op gemiddeld 1,8 hectare per jaar ligt. De historische uitgifte ligt dus precies in het midden van de laag- en hoogconjunctuur groeiverwachting tot 2040, zoals deze blijkt uit het RPW.

Netto benodigd bedrijventerrein bij:

Laag conjunctuur	1,4 hectare per jaar x 17 jaar = 23,8 hectare benodigd
Hoog tot 2030/laag conjunctuur	2,2 hectare per jaar x 7 jaar +
	1,4 hectare per jaar x 10 jaar = 25,4 hectare benodigd
Gemiddelde conjunctuur	1,8 hectare per jaar x 17 jaar = 30,6 hectare benodigd
Hoog conjunctuur	2,2 hectare per jaar x 17 jaar = 37,4 hectare benodigd

Aanwezig uit te geven bedrijventerrein
Op bladzijde 3 van de notitie staat dat de voorraad op korte termijn beschikbare bedrijventerrein 4,5 hectare netto bedraagt en gelegen is op locatie De Vlijt aan de Misterweg. Daarnaast is nog in de Spoorzone op 3,5 hectare een optie, doch nog niet uitgegeven. In totaal is de beginvoorraad 8 hectare.

Te ontwikkelen bedrijventerrein
Bedrijventerrein Arrisveld omvat 30 hectare bruto is 21 hectare netto. Hiervan wordt in eerste instantie 22,8 hectare bruto is 16 hectare netto ontwikkeld.

Dit resulteert in 2040 tot een tekort/overschot van uitgeefbare grond van:

Laag conjunctuur	23,8 - 4,5 – 3,5 - 16 =	0,2 hectare netto overschot
Hoog tot 2030/laag conjunctuur	25,4 - 4,5 – 3,5 - 16 =	1,4 hectare netto tekort
Gemiddelde conjunctuur	30,6 - 4,5 – 3,5 - 16 =	6,6 hectare netto tekort
Hoog conjunctuur	37,4 - 4,5 – 3,5 - 16 =	13,4 hectare netto tekort

De voorraad bij aanvang is 8 hectare. Er is geen rekening gehouden met een wenselijke eindvoorraad uitgeefbare grond. Het tekort moet dan opgehoogd worden met het wenselijk aantal hectares uitgeefbare grond.

Bedrijventerrein Arrisveld bestaat uit 30 hectare bruto, 21 hectare netto. Hiervan wordt in eerste instantie 16 hectare ontwikkeld. En een restcapaciteit van netto 5 hectare bij de gehanteerde netto/bruto verhouding van 70 %.

Op bladzijde 7 van de notitie staat dat een locatie waar potentieel meer dan 16 ha netto gerealiseerd kan worden, een pré heeft ten opzichte van andere locaties, omdat dit op lange termijn meer zekerheid en flexibiliteit geeft.

Alleen bij een laag conjunctuur gedurende 15 jaar zou de grond net toereikend zijn. Ook dan is er geen eindvoorraad meer. Dit scenario is uiterst onwaarschijnlijk. Het is derhalve aannemelijk dat voor 2040 de restcapaciteit van 5 hectare uitgeefbare grond ontwikkeld zal worden.

Dan wordt dus geen 16 hectare maar 21 hectare netto bedrijventerrein op Arrisveld ontwikkeld.

Dit heeft ook gevolgen voor de verkeersintensiteit tot 2040.
De verkeersintensiteit ligt daarmee 21/16 x 100 % is 31 % hoger dan bij de uitgifte van 16 hectare netto.

De verkeersintensiteit wordt dan als volgt

Berekening/telling Sweco voor 16 hectare	16 ha Telling 222 mvt/uur spits; 2220 mvt/etmaal
Berekening/telling Sweco voor 21 ha (21/16)	21 ha Telling 291 mvt/uur spits; 2910 mvt/etmaal

B. Verkeersintensiteit

In het rapport van [redacted] **"Studie naar acht varianten nieuw bedrijventerrein"** staat dat als benchmark voor de verkeersontwikkeling op Arrisveld de verkeersintensiteit van het bedrijventerrein Veeneslat genomen is. Reden hiervoor is dat de gemeente op Arrisveld soortgelijke bedrijven als elders in Winterswijk wil huisvesten. Zou uitgegaan worden van CROW richtlijnen voor de verkeersintensiteit dan zou het aantal motorvoertuigen drastisch hoger liggen.

Veeneslat is netto 77 hectare groot aldus dit rapport. Er wordt derhalve 16/77 x 100 % is 20,8 % van het verkeer van Veeneslat genomen. Dit resulteert in een berekening van 222 mvt/h in de spits en 2.220 mvt per etmaal.

De vraag is of de huidige bedrijven op Veeneslat representatief zijn voor de nieuwe bedrijven op Arrisveld.
Bedrijven als [redacted] nemen veel ruimte in voor opslag van ingekochte voorraden, halfproducten, eindproducten en klaar zetten voor transport maar hebben per oppervlak weinig personeel. Ook zijn eerdere productiebedrijven met veel werknemers vervangen door bijvoorbeeld [redacted] distributie (opslag) en [redacted] welke handelt in restpartijen (Voorheen [redacted]).
Ter vergelijk bij [redacted] werkten vroeger 400 mensen, nu bij [redacted] op dezelfde oppervlakte ongeveer 60.

B2. Vergelijk met CROW
Uit: Verkeersstudie Uitbreiding Centerpoort – Noord Duiven, 2024
Uit: Locatiekeuze bedrijventerrein: Behoeftenotitie staat op bladzijde 2 de volgende verdeling van werkmilieus in de Achterhoek. Voor het bedrijventerrein Arrisveld komt hier dan uit:

Arrisveld (16 ha)	Ruimte-Behoefte	16 ha	type werkmilieu CROW	Personen auto's	Vracht auto's	Totaal mvt
Klassiek Gemengd	38 %	6,08	I Gemengd terrein	1.034	243	1.277
(Maak)industrie	40 %	6,40	III Distributie-terrein	1.152	301	1.453
Logistiek	13 %	2,08	I Gemengd terrein	146	83	229
Agrifood	9 %	1,44	I Gemengd terrein	245	58	303
Totaal	100 %	16 ha		2.577	685	3.262

CROW, Normen
I Gemengd terrein: 170 personenauto's per hectare per dag
40 vrachtauto's per hectare per dag
III Distributie-terrein: 180 personenauto's per hectare per dag
47 vrachtauto's per hectare per dag

Volgens de CROW richtlijn is de verkeersintensiteit 3.262/2.220 is 47 % hoger

De verkeersintensiteit wordt dan als volgt

Berekening/telling [redacted] voor 16 hectare	16 ha Telling 222 mvt/uur spits; 2220 mvt/etmaal
CROW norm (telling [redacted] + 47 %)	16 ha CROW 326 mvt/uur spits; 3260 mvt/etmaal
Berekening/telling [redacted] voor 21 ha (21/16)	21 ha Telling 291 mvt/uur spits; 2910 mvt/etmaal
CROW norm (telling [redacted] + 47 %)	21 ha CROW 428 mvt/uur spits; 4280 mvt/etmaal

Conclusie
Het is aannemelijk dat tot 2040 niet 16 maar 21 hectare ontwikkeld zal worden. De verkeersintensiteit ligt daardoor 31 % hoger.

Bij het berekenen van de verkeersintensiteit is uitgegaan van het huidige verkeer van het bedrijventerrein Veeneslat. Gelet op de soort bedrijven die daar zitten kan worden afgevraagd in hoeverre dit representatief is. De CROW richtlijn geeft een 47 % hogere verkeersintensiteit dan de tellingen.

De werkelijke verkeersaantallen zullen naar alle waarschijnlijkheid een stuk hoger liggen.