

# Verkeersmodel Winterswijk

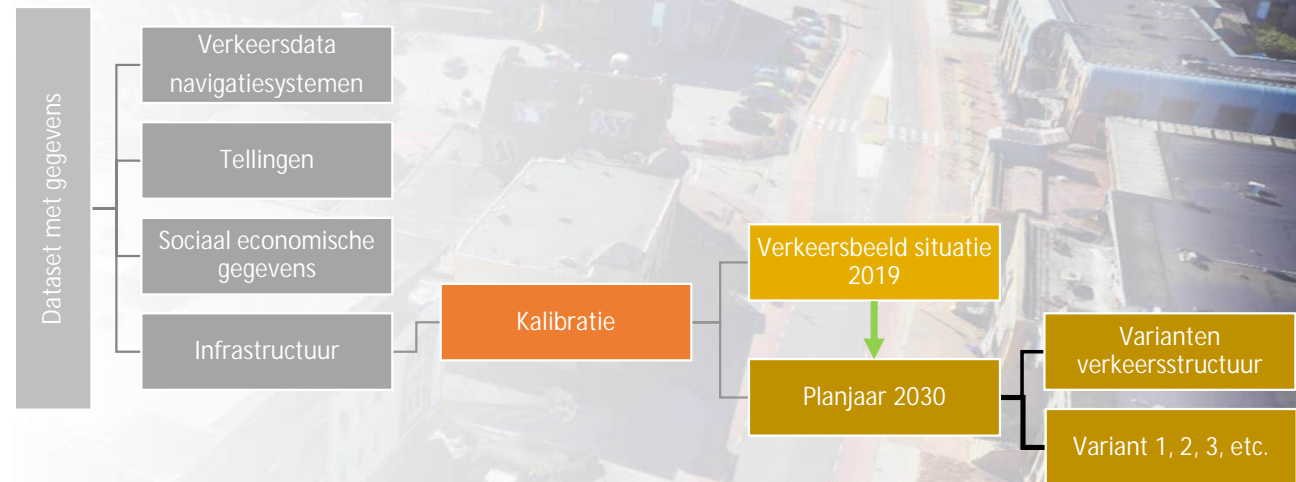
Samenvatting resultaten modelvarianten  
Bijlagenrapport Mobiliteitsplan Winterswijk  
11 november 2025

# Vooraf

- Deze rapportage laat de resultaten zien van verschillende modelberekeningen van varianten voor de verkeersstructuur van Winterswijk.
- De resultaten van de modelberekeningen zijn nu vooral verkeerskundig beschouwd. Aspecten als ruimtelijke effecten, haalbaarheid, kosten, landschap, draagvlak, etc. zijn niet specifiek onderzocht.
- De inzichten vanuit de modelresultaten zijn gebruikt als onderbouwing van keuzes die voorliggen in het Mobiliteitsplan. In de blauwe tekstvakken is per variant aangegeven hoe dit is verwerkt in het Mobiliteitsplan.

# Methode en aanpak

- Gemeente Winterswijk heeft een nieuw datagedreven dynamisch verkeersmodel laten ontwikkelen
- Toepassing: het kwantificeren en onderbouwen van haar structuurplannen, infrastructuurmaatregelen en investeringen.



- Omdat het belangrijkste wegennet van heel Winterswijk wordt gemodelleerd kan het verkeer zowel op tactisch als op operationeel niveau worden geanalyseerd.
- Er is een model ontwikkeld voor basisjaar 2019 en planjaar 2030.

# Modelvarianten

Navolgende modelvarianten zijn onderzocht in verschillende verkeersstudies binnen de gemeente. Vervolgens zijn naar aanleiding van vragen van de Raad in maart 2025 aanvullende modelberekeningen uitgevoerd (modelvarianten a t/m h).

1. Effecten van 30 tenzij
2. De Rikker: effecten van de ontwikkeling en kans op sluipverkeer
3. Doortrekking Dingstraat (a. tunnel en b. gelijkvloers)
4. Hoek Weurden – Dingstraat en kruising Laan van Hilbelink – Zonnebrink – Vredensestraat.
5. Doorstroming bus Beatrixpark
6. Verkenning locatie bedrijventerrein



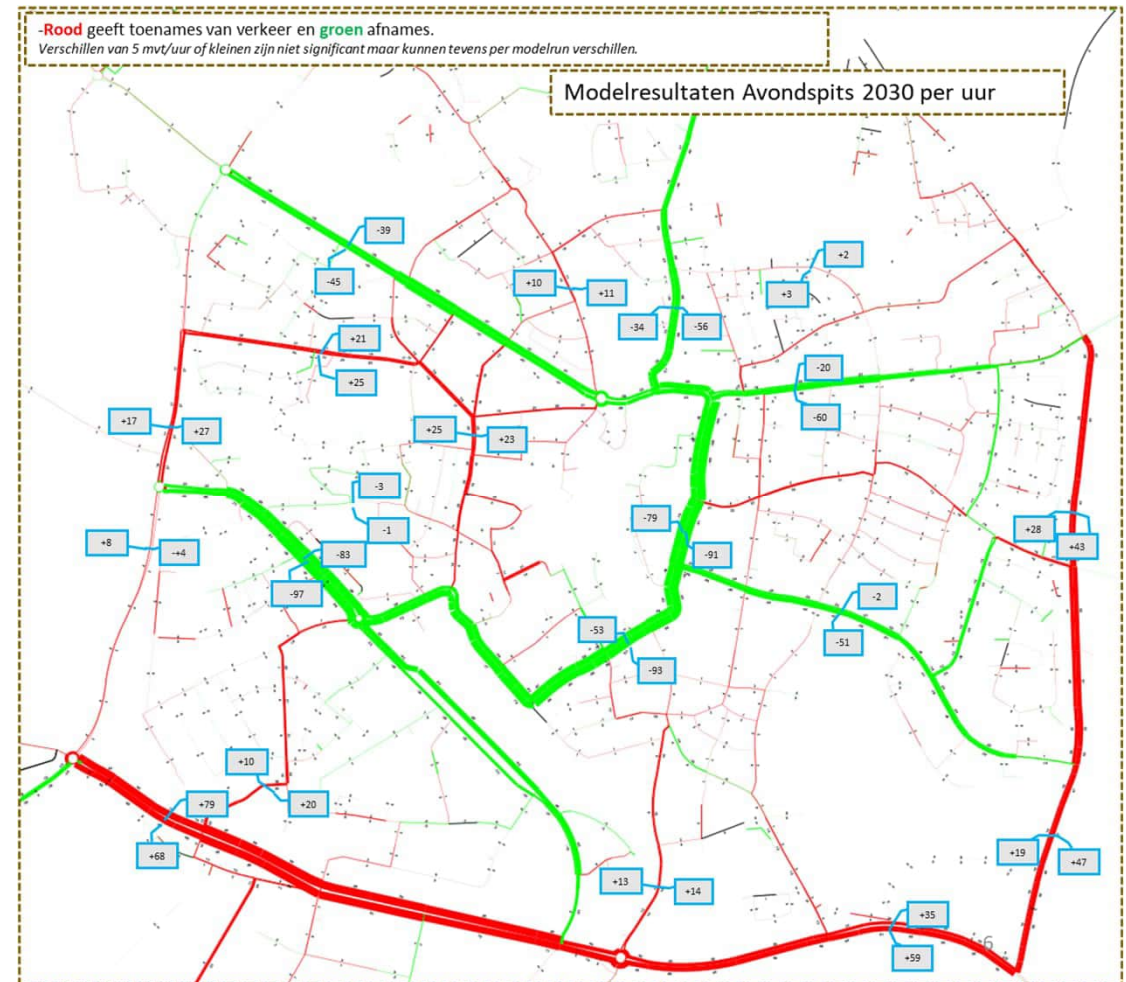
# 1. 30 tenzij

- In deze variant is de maximum snelheid van alle hoofdwegen binnen de kom van Winterswijk naar 30 km per uur verlaagd (nu 50 km/uur).
- Op de afbeelding zijn de wegen met blauw aangegeven waar 30 km/uur als maximum snelheid is aangehouden.



# 1. 30 tenzij

- Verschuivingen van verkeer Groenloseweg, Europalaan, Dingstraat naar Rondweg Zuid (N319) en Bataafseweg
- Beperkte toenames verkeer op wegen door of langs centrum.
- Doorstroming op enkele kruispunten zoals N318-N319 komt verder onder druk te staan en vraagt om maatregelen.



Deze variant is nader uitgewerkt in het Mobiliteitsplan, waarbij gekeken is op welke wegen de maximum snelheid terug kan naar 30 km/uur en welke aanvullende maatregelen nodig zijn, bijvoorbeeld op de kruispunten van de N319.

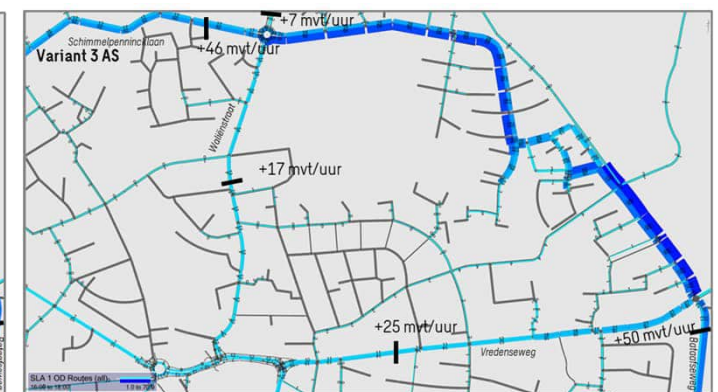
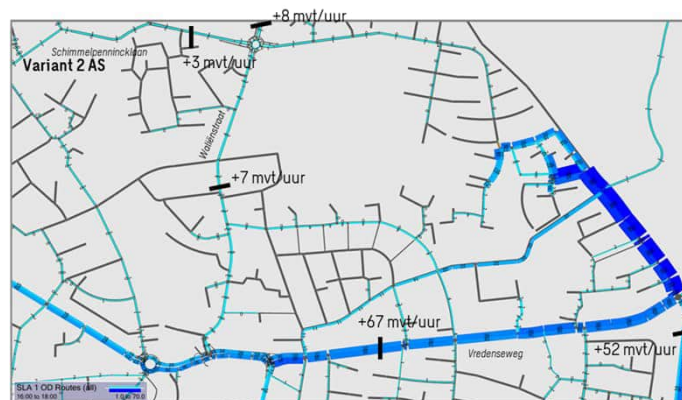
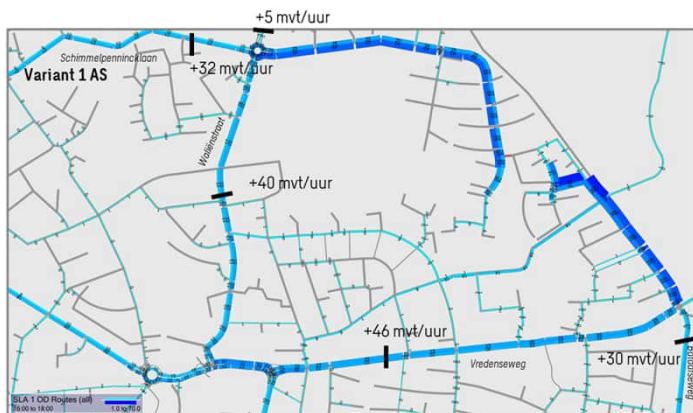
## 2. De Rikker

Berekening gebiedsontwikkeling en scenario's voor de ontsluiting van de Nieuw ontwikkeling in de wijk De Rikker



## 2. De Rikker

- Meerdere varianten voor de ontsluiting van de Nieuw ontwikkeling in de wijk De Rikker zijn met het model verkent.
- Dit geeft een beeld van de wegen waar toenames te verwachten zijn van autoverkeer.



De ontwikkeling van de Rikker is meegenomen in het Mobiliteitsplan.

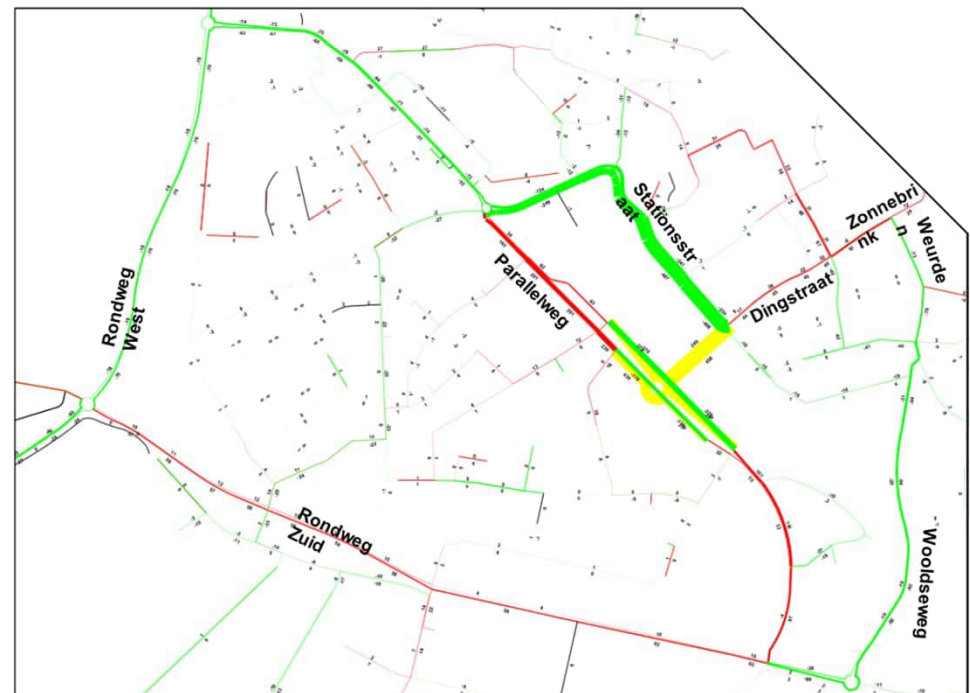
## 3a. Doortrekking Dingstraat ongelijkvloers (met tunnel)

- Dingstraat kruist ongelijkvloers het spoor middels een tunnel.



## 3a. Doortrekking Dingstraat ongelijkvloers (met tunnel)

- Meer verkeer gaat meer gebruik maken van de Parallelweg en Dingstraat en minder van het Weurden (-70 mvt/uur). Daarbij neemt ook de wachtrijvorming iets af.
- Naast de Dingstraat (+60-80 mvt/uur) wordt ook de Roelvinkstraat (+100 mvt/uur) meer gebruikt als route naar de parkeervoorzieningen in het centrum.
- Meer verkeer gaat gebruik maken van de Rondweg Zuid (+70 mvt/uur) en Parallelweg (+145 mvt/uur) en minder van de Rondweg West (-90 mvt/uur), Europalaan (-125 mvt/uur) en Wooldseweg (-110 mvt/uur).



-Rood geeft toenames van verkeer en groen afnames. Geel is nieuw wegvak.  
Verschillen van 5 mvt/uur of kleiner zijn niet significant maar kunnen tevens per modelrun verschillen.

Deze variant is niet nader uitgewerkt in het Mobiliteitsplan. Het verkeerskundig oplossend vermogen is beperkt, zeker in verhouding tot de impact van een tunnel onder het spoor.

## 3b. Doortrekking Dingstraat gelijkvloers (spoorwegovergang)

- Dingstraat kruist gelijkvloers het spoor.
- De spoorwegovergang is ingesteld zoals de spoorwegovergang bij de Wooldseweg. Dit betekent dat er vier treinen per uur de spoorwegovergang kruisen (twee per uur per richting).



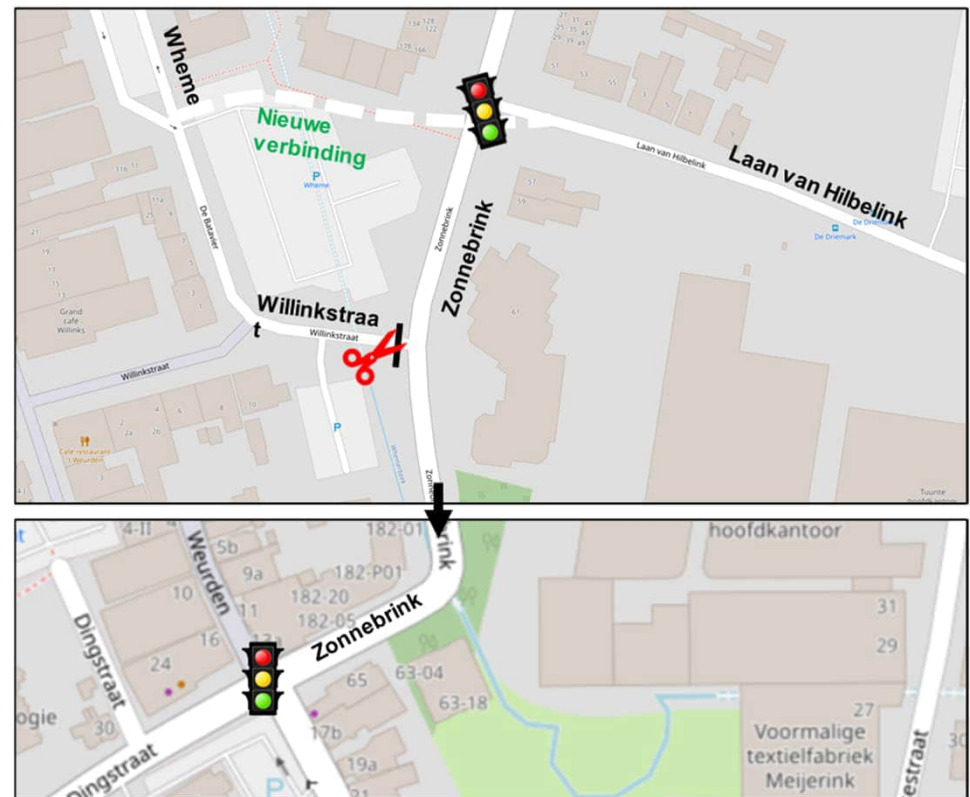
## 3b. Doortrekking Dingstraat gelijkvloers (spoorwegovergang)

- In deze variant is er, vergelijkbaar met variant 3, ook een afname van verkeer te zien op de Misterweg (-300 mvt/uur).
- Het effect is minder groot omdat niet wordt uitgegaan van een tunnel.
- Het verkeer op de Dingstraat neemt toe met zo'n 170 mvt/uur.
- De afname in verkeer op het Weurden is vergelijkbaar.

Deze variant is niet nader uitgewerkt in het Mobiliteitsplan. Het verkeerskundig oplossend vermogen is te beperkt. Wel wordt voorgesteld om het kruispunt Weurden-Dingstraat nader te onderzoeken (zie ook variant 4).

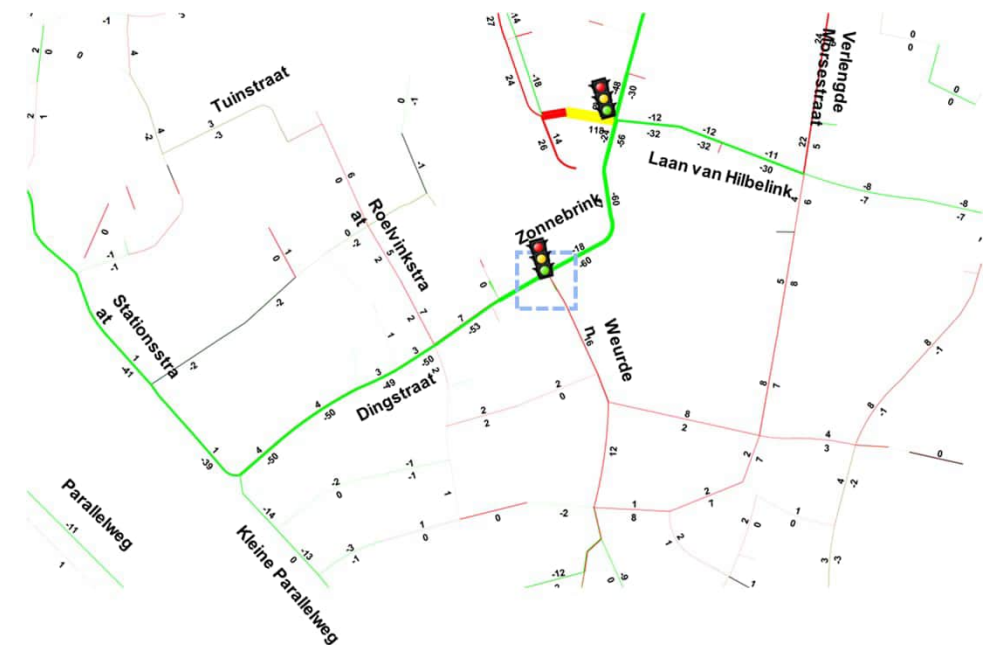
## 4. Hoek Weurden-Dingstraat

- In deze variant zijn verkeerslichten gerealiseerd op de kruispunten Zonnebrink – Laan van Hilbelink en Zonnebrink – Weurden (Dingstraat).
- Bij de kruising Laan van Hilbelink – Zonnebrink is het Wheme op de verkeerslichten aangesloten (over het huidige parkeerterrein).
- De Willinkstraat sluit niet meer aan op de Zonnebrink.



## 4. Hoek Weurden-Dingstraat

- Het realiseren van verkeerslichten geeft slechts een hele beperkte verschuiving van het verkeer in zowel de avondspits als tijdens de feestdag.
- De intensiteit op de Dingstraat neemt iets af (-50 à 60 mvt/uur) door de iets langere rijtijd.
- De intensiteit op het Weurden neemt iets toe (+16 à 50 mvt/uur) maar doordat verkeer nu vaker groen krijgt, zijn de wachtrijen verdwenen.
- Deze variant geeft een betere verkeersafwikkeling.



Deze variant wordt voorgesteld als mogelijke maatregel voor de verkeerscirculatie in het centrum in het Mobiliteitsplan. Voorgesteld wordt om ook andere mogelijke kruispuntmaatregelen te onderzoeken.

## 5. Doorstroming bus Beatrixpark

- Simulatie met prioriteit busverkeer op kruispunt Beatrixpark-Rondweg West.
- 17:30 uur in planjaar 2030.



Het plaatsen van verkeerslichten op de Rondweg West is een van de mogelijke maatregelen die wordt meegegeven in het Mobiliteitsplan om de doorstroming op de Rondweg West te verbeteren.

## 6. Verkenning locatie bedrijventerrein

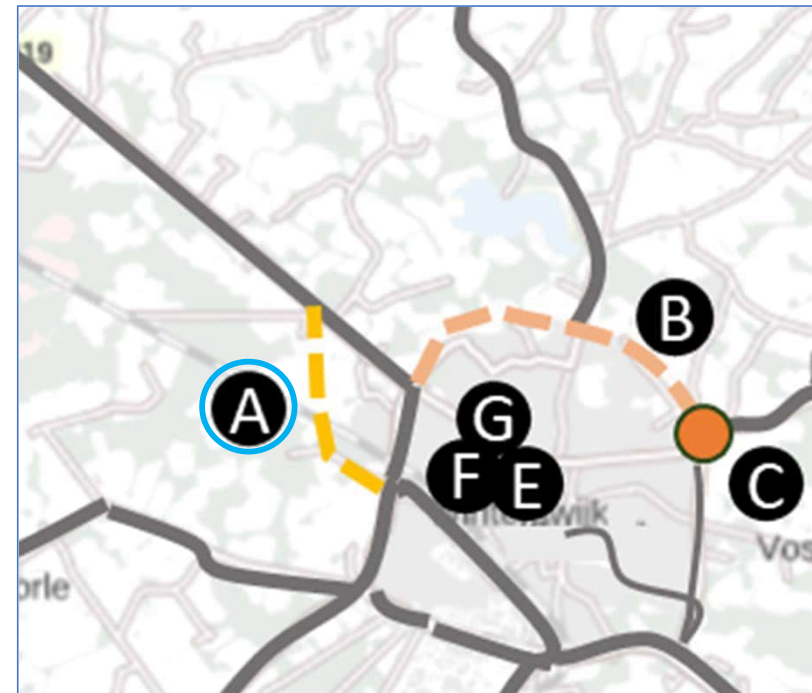
De gemeente Winterswijk heeft besloten een nieuw bedrijventerrein te ontwikkelen. Om de impact van een nieuw bedrijventerrein in beeld te brengen zijn verschillende varianten doorgerekend. De resultaten van de varianten zijn beschreven in een afzonderlijke rapportage “Winterswijk studie bedrijventerreinen rapportage” (kenmerk NL24-648800269-88095).

Over het algemeen geldt dat bij de realisatie van een nieuw bedrijventerrein de verkeersafwikkeling in Winterswijk niet of weinig verandert. Per locatie zijn soms aanvullende lokale maatregelen nodig voor een goede ontsluiting. Voor de gekozen locatie Arrisveld is het volgende aangegeven: “In variant locatie Arrisveld is het nieuwe bedrijventerrein aangesloten op de N319 via het Beatrixpark. Lokaal kan de infrastructuur de toename in verkeer goed afwickelen, echter zijn er op de rotonde Biketotaal en rotonde Julianaschool toenames in verkeer en wachtrijlengtes. Een ander aandachtspunt is de rijtijd voor de bus richting Winterswijk bij de oversteek vanaf het Beatrixpark de Rondweg West op. Het realiseren van een bedrijventerrein op deze locatie is verkeerskundig mogelijk met beperkte toenames van verkeer, vertraging en wachtrijen. Wel is het aan te bevelen te onderzoeken wat het effect is als het knelpunt bij de rotonde Julianaschool wordt opgelost.”

De ontwikkeling van Arrisveld is als uitgangspunt meegenomen in het Mobiliteitsplan.

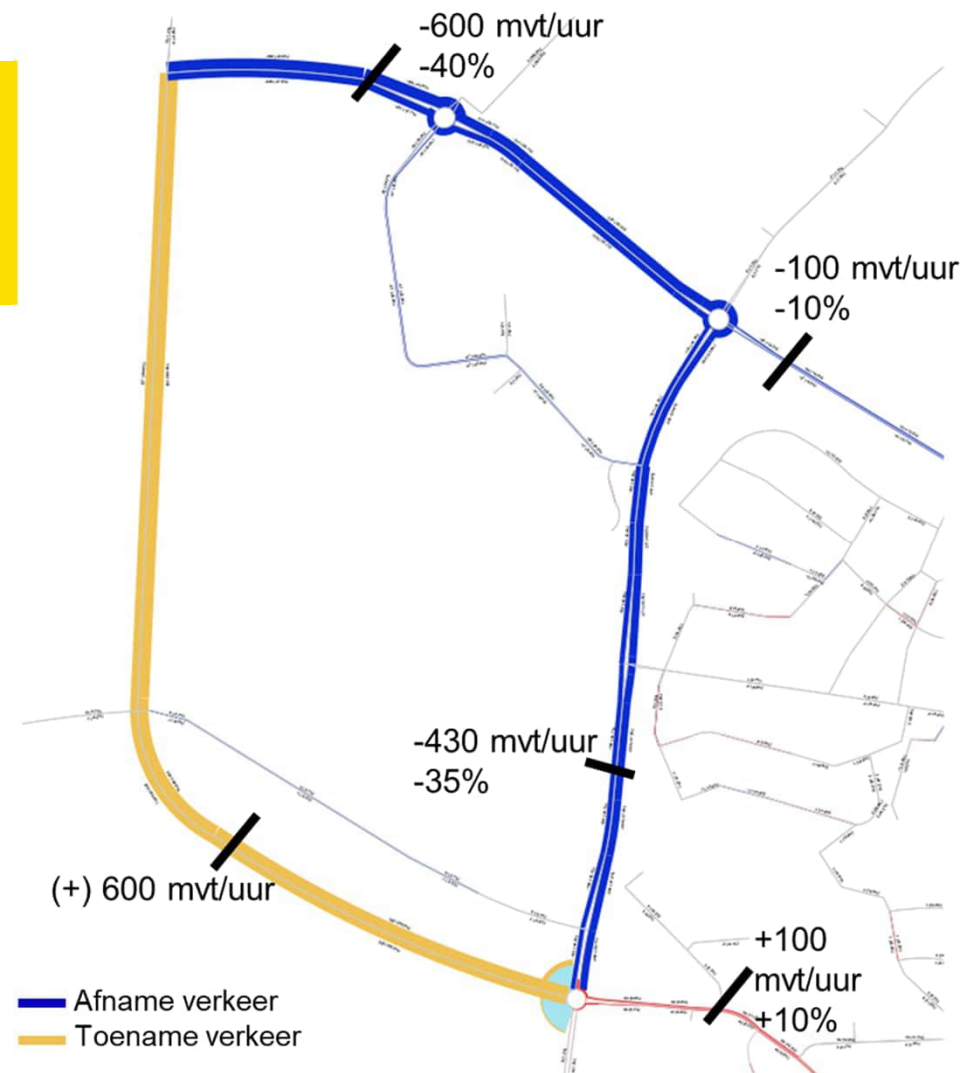
# A. Rondweg West

- Een (nieuwe) rondweg aan de westzijde ter ontlasting van een deel van de N319 en Groenloseweg.
- N319 buigt af vanaf Meekertweg, kruist het spoor ongelijkvloers en sluit aan op de rotonde bij de Europalaan



## A. Rondweg West

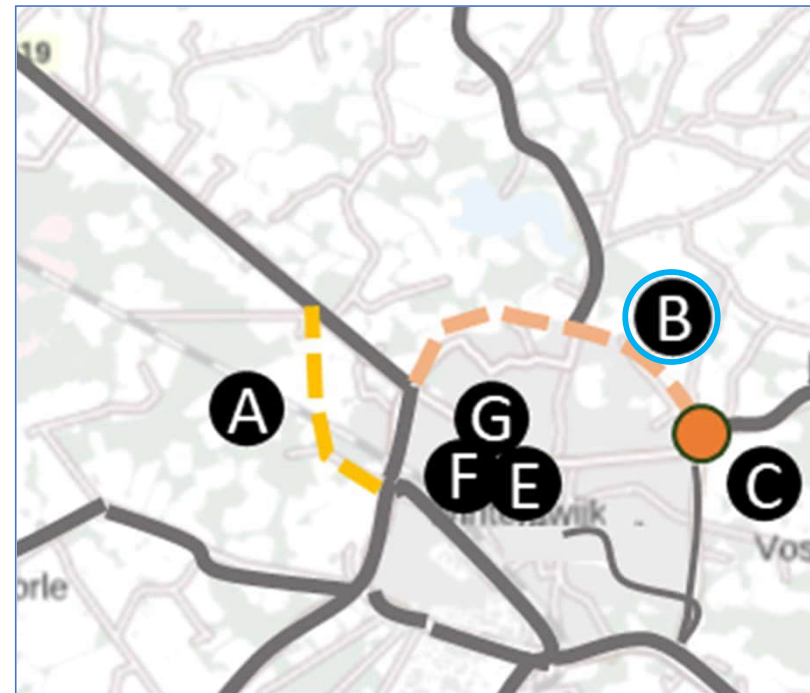
- Er is beperkt regionaal doorgaand verkeer dat door de Winterswijk rijdt.
- De verkeersverschuiving zijn lokaal tussen de twee wegen (van N319 en Groenloseweg naar nieuwe Rondweg).
- Toename verkeer en wachtrijen rotonde Europalaan op meerdere takken.
- Intensiteiten nieuwe rondweg circa 600 mvt/uur, vergelijkbaar met Europalaan.



Deze variant wordt meegenomen als mogelijke maatregel om de bereikbaarheid aan de westzijde van Winterswijk te verbeteren. Hier worden ook andere mogelijke varianten aangegeven die nader moeten worden onderzocht in samenwerking met de Provincie (trajectverkenning N318-N319-Groenloseweg).

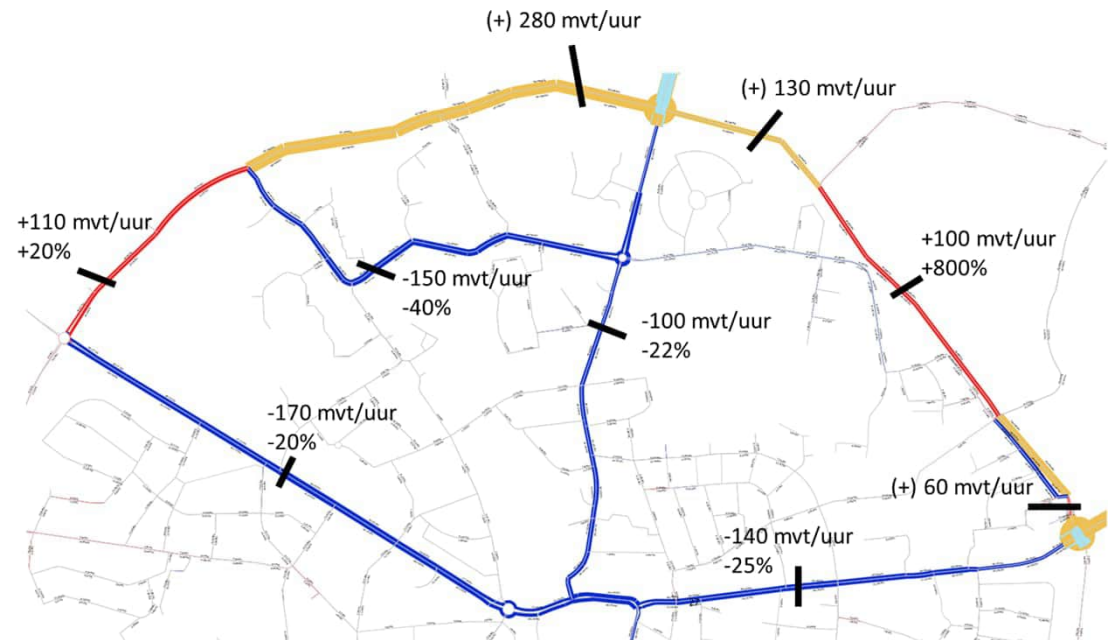
## B. Rondweg Noord

- Vanaf Jaspersweg richting Walliensestraat naar Vredenseweg



## B. Rondweg Noord

- Er is beperkt regionaal doorgaand verkeer door Winterswijk.
- De verschuiving in verkeersstromen zijn beperkt en lokaal tussen de wegen.
- Toename afslaand verkeer rotonde Groenloseweg, beperkte toename vertraging.
- Intensiteiten rondweg tot max. 280 mvt/uur, vergelijkbaar met Schimmelpennincklaan nu.
- Intensiteit Schimmelpennincklaan daalt naar circa 180 mvt/dag.



Een Noordelijke Randweg heeft beperkt meerwaarde en draagt beperkt bij aan een verbetering van de leefbaarheid in Winterswijk. Deze maatregel wordt daarom niet opgenomen in het Mobiliteitsplan.

## C. Rotonde Vredenseweg - Bataafseweg

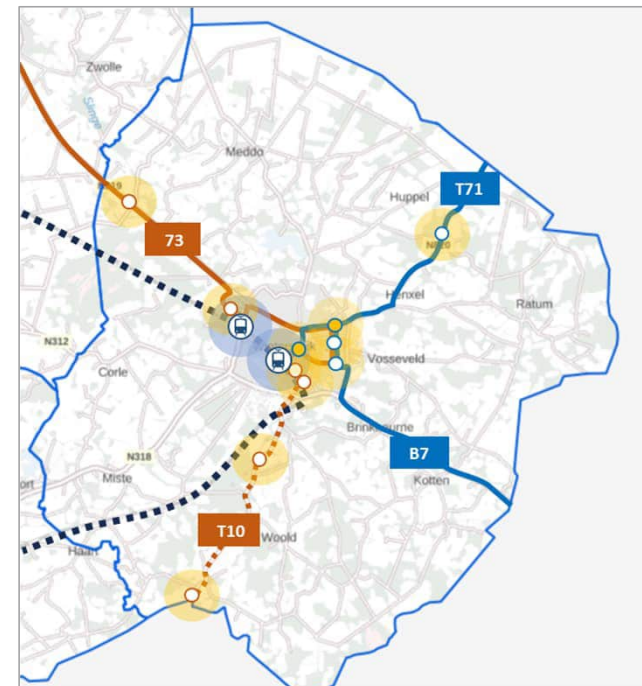
- Geen routekeuze effecten.
- Snelheid over de Vredenseweg is lager doordat verkeer de rotonde moet nemen.
- Verkeersafwikkeling rotonde is goed.
- Verbeterde verkeersveiligheid voor doorgaand en afslaand verkeer.



Een rotonde is een mogelijke maatregel voor een verbetering van de verkeersveiligheid. In het Mobiliteitsplan worden deze en andere mogelijke kruispuntmaatregelen meegenomen als onderdeel van de herinrichting Vredenseweg.

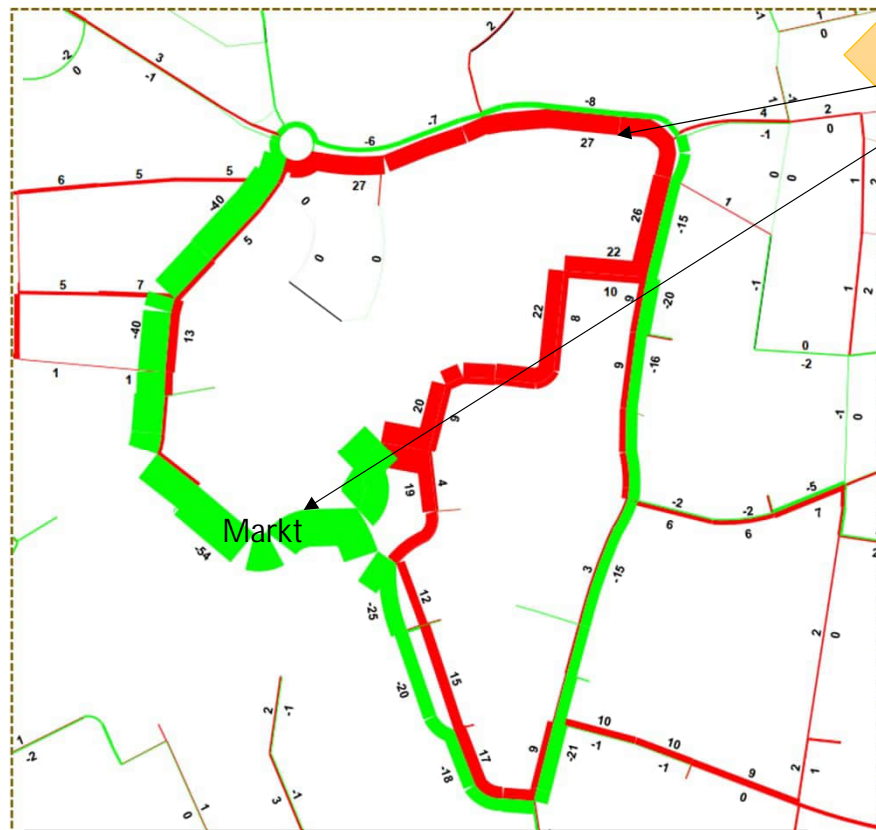
## D. Openbaar vervoer Winterswijk-Oost

- Effecten lagere snelheid (30 km/uur) op hoofdwegen op de bereikbaarheid van het openbaar vervoer.
- Nader in beeld brengen wat dit betekent voor de rijtijden van de buslijnen en daarmee bereikbaarheid.



De effecten van de wijzigingen in infrastructuur worden nader onderzocht in het Mobiliteitsplan en vervolgens besproken met de Provincie en de vervoerder.

# E. Afsluiten Markt



Rood geeft toenames van verkeer en groen afnames.  
Verschillen van 5 mvt/uur of kleiner zijn niet significant.

Grootste verschillen treden op in en om het centrum.

Grootste toename 27 mvt/uur.

Grootste afname 54 mvt/uur.

Op netwerk buiten het centrum zijn de verschillen 'nihil' <5 mvt/uur

- Een deel van het verkeer verschuift naar andere wegen.
- Vooral lokaal effect in en om het centrum en bedraagt enkele tientallen voertuigen. Deze verschillen in intensiteiten geven geen verschil in vertraging.
- Op netwerkniveau zijn er dus geen consequenties van het afsluiten van de Markt, wel zijn er kleine lokale verschuivingen van verkeer.

## E. Afsluiten Markt



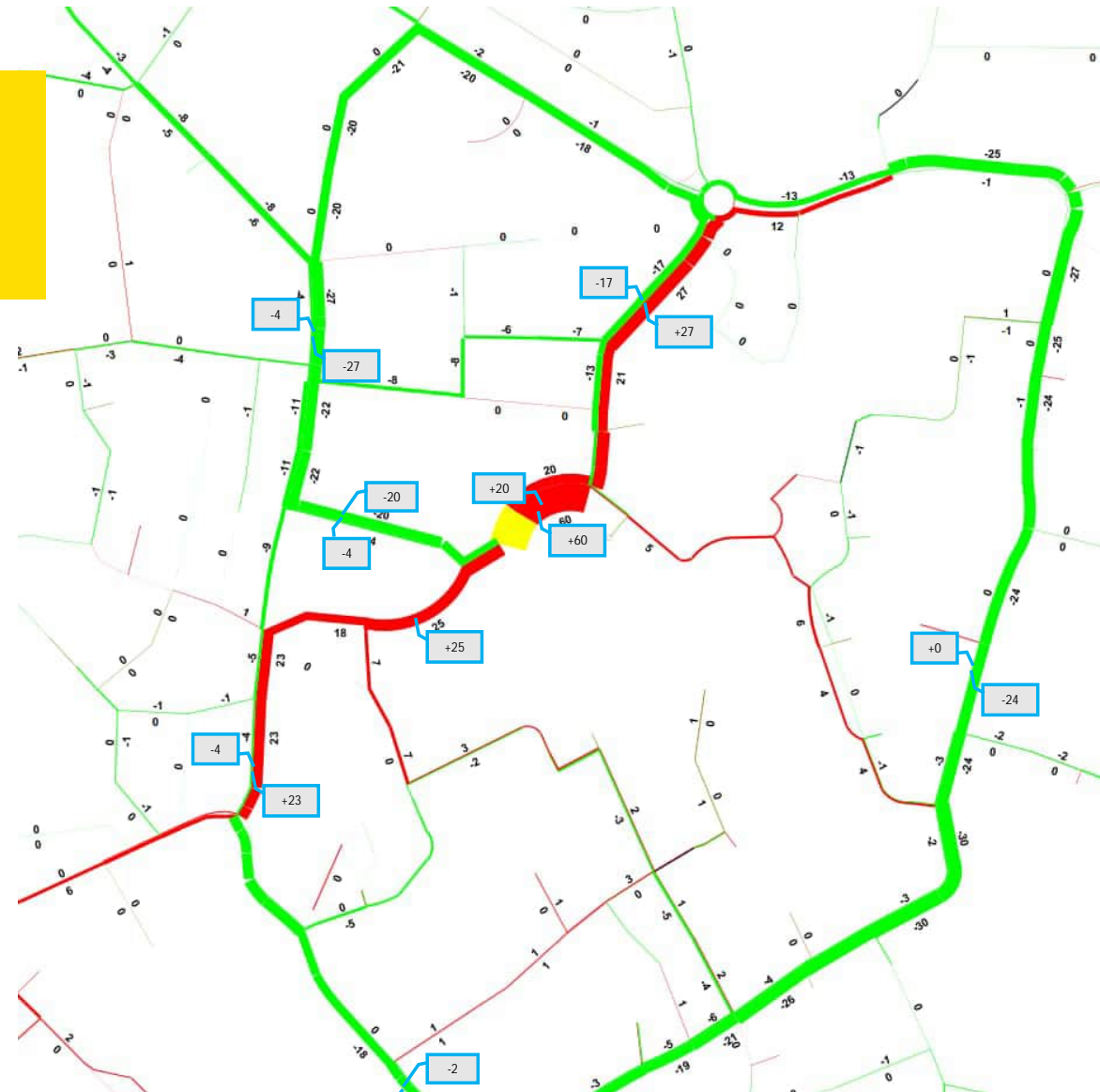
- De omvang van het verkeer bedraagt nu ongeveer één auto per minuut in de avondspits (54 mvt/uur).
- De afsluiting van de Markt gaat ten koste van enkele parkeerplaatsen (als er geen markt is) in het hart van het centrum.



In de vastgestelde visie voor het mobiliteitsplan is reeds aangegeven dat de Markt open blijft voor het autoverkeer.

## F. Vrijheidspark open voor autoverkeer

- Toename van 20 mvt/uur (ri zuid-west) en 60 mvt/uur (ri noordoost) in de avondspits.
- Een toename in verkeer van ca. 25 mvt/uur op de route Misterstraat - Vrijheidspark - Singelweg.
- Leidt niet tot nieuwe knelpunten of merkbaar meer congestie.



Rood geeft toenames van verkeer en groen afnames.  
Verschillen van 5 mvt/uur of kleiner zijn niet significant.

## F. Vrijheidspark open voor auto's



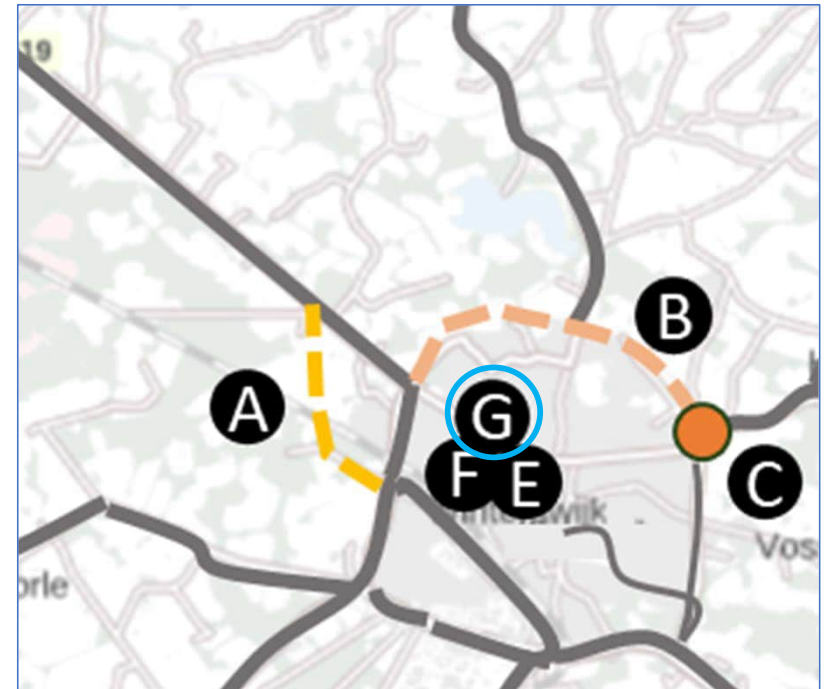
- Het totale effect van opstelling van het Vrijheidspark is een kleine afname van verkeer op veel wegen in en om het centrum met uitzondering van het Vrijheidspark zelf.
- Door de verkeerscirculatie rondom het park aan te passen kan verkend worden of de verkeersveiligheid en leefbaarheid kunnen worden verbeterd. Denk bijvoorbeeld aan het instellen van tweerichtingenverkeer op de Gasthuisstraat of eenrichtingverkeer instellen of omdraaien op Burgemeester Bosmastraat of Wilhelminastraat.



In het Mobiliteitsplan is aangegeven dat het handhaven van de afsluiting van het Vrijheidspark past in de keuze om de westzijde van het centrum leefbaar te houden. In de mobiliteitsagenda is als project voor de korte termijn opgenomen om de verkeerscirculatie direct rondom het Vrijheidspark nader te onderzoeken.

## G. Eenrichtingverkeer Prins Hendrikstraat

- Eenrichtingverkeer noord-zuid (gelijk aan Gasthuisstraat)





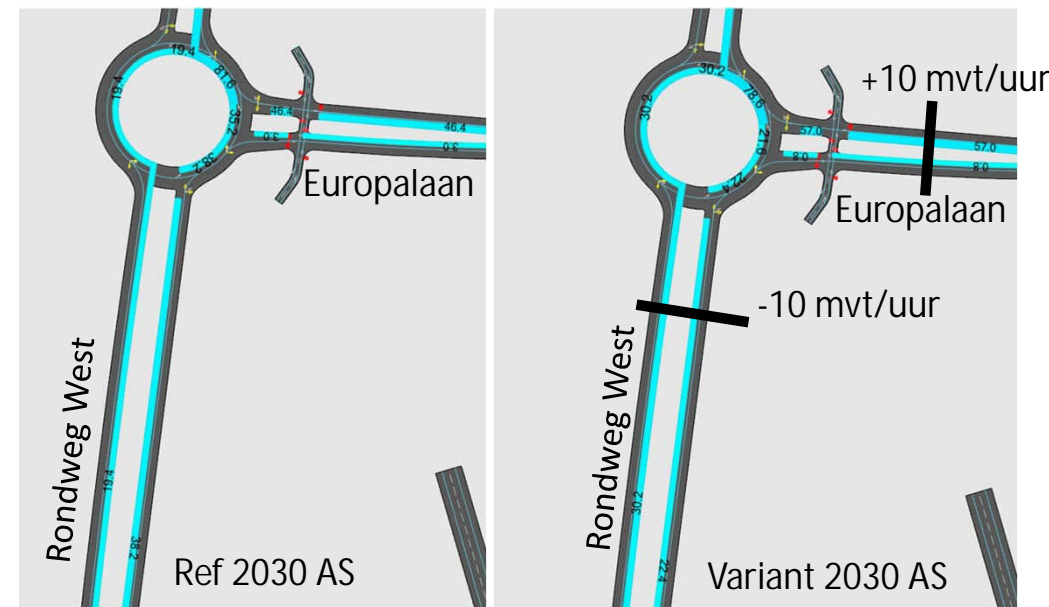
## H. Kruispunt Industrieweg – Rondweg-zuid

- Aanleiding: lange wachttijden voor kruispunt Rondweg-zuid – Industrieweg. De vraag is of een rotonde hier een goede oplossing is?
- Alternatief: rotonde Wooldseweg weghalen en verkeer meer over de Industrieweg/Parallelweg te sturen.
- Ontstaat er een route die concurreert met Rondweg West – Rondweg Zuid?



## H. Kruispunt Industrieweg – Rondweg-zuid

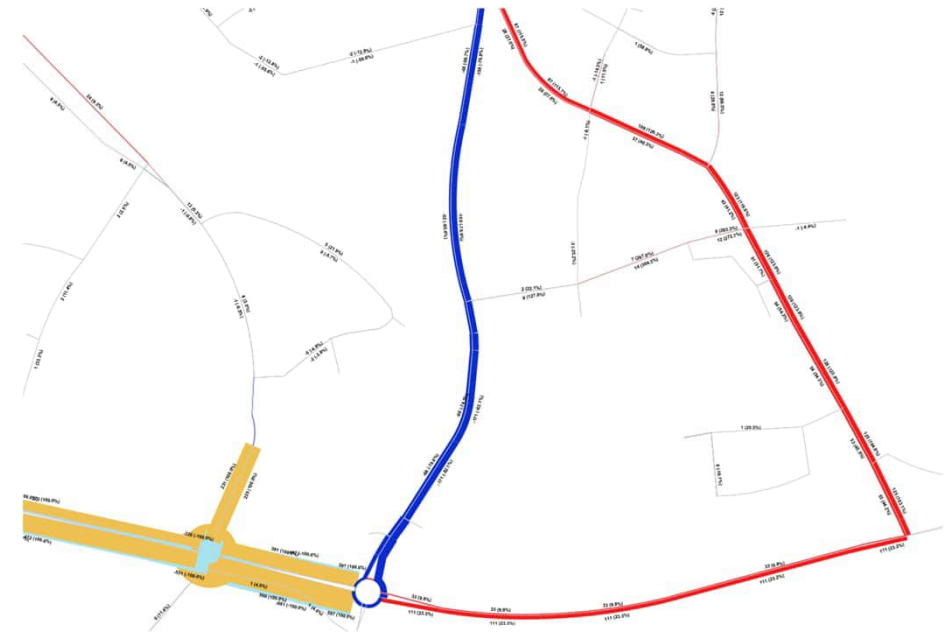
- Kleine verschuiving van doorgaand verkeer waarbij de Industrieweg → Europalaan iets meer gebruikt wordt i.p.v. Rondweg Zuid → West. De toename is klein (10 mvt) maar het laat wel zien dat er een relatie is tussen de route via de Industrieweg – Europalaan of via de Rondweg.
- Voor het links afslaande verkeer vanaf de Rondweg-Zuid naar de Industrieweg geeft een rotonde een betere verkeersafwikkeling (minder conflicten).
- De maximale vertraging neemt af met zo'n 20 seconden. Hierdoor kunnen met name grotere voertuigen makkelijker van en naar de Industrieweg.
- De rijtijd voor doorgaand verkeer over Rondweg zuid neemt toe (gemiddeld 10 sec).



Verkeerskundig is er geen aanleiding deze variant op te nemen in het Mobiliteitsplan.

## H. Kruispunt Industrieweg – Rondweg-zuid

- In deze variant is uitgegaan van het afkoppelen van de Wooldseweg (noord) van de rotonde met de Rondweg. Dit geeft een verschuiving van verkeer maar met name naar de Kottenseweg.
- Het al dan niet vormgeven van het kruispunt Wooldseweg – Rondweg Zuid als een rotonde of een voorrangskruispunt geeft weinig tot geen verschil in de afwikkeling voor het kruispunt met de Industrieweg.
- Wel zijn twee rotondes kort op elkaar niet zo comfortabel om te rijden, met name voor zwaar vrachtverkeer.
- Maar een rotonde geeft minder conflicten voor en dus een betere doorstroming voor links afslaande voertuigen.



Verkeerskundig is er geen aanleiding deze variant op te nemen in het Mobiliteitsplan. Wel worden maatregelen voorgesteld om de Wooldseweg veiliger te maken en de route voor autoverkeer richting centrum vooral via de Laan van Hilbelink te geleiden.

