

Mobiliteitsplan Winterswijk

Deel A: Visie op de mobiliteit
Op weg naar 2040



Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
2. Opgaven en vraagstukken	3
3. Visie op mobiliteit in de gemeente Winterswijk 2040	4
3.1 Inspelen op nieuwe ontwikkelingen	4
3.2 Visie: op weg naar 2040	5
3.3 Doelen 2040	5
3.4 Beleidskeuzes	7
4. Verantwoording en vervolg	10



1. Inleiding

Aanleiding

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, wordt een kader en richting geboden, samen met een uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen en 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, klimaatadaptief, sociaal welzijn en duurzaamheid.

Doel

Het doel is om een nieuw gemeentelijk Mobiliteitsplan op te stellen met als planhorizon 2040, waarmee vanuit een actueel beleidskader richtinggevende uitspraken gedaan over gewenste oplossingen voor mobiliteit en bereikbaarheid in Winterswijk. Het mobiliteitsplan biedt de kaders waarbinnen verkeersmaatregelen worden getroffen. Niet alle maatregelen worden uitgewerkt. Wel worden richtinggevende uitspraken gedaan over:

- De wegcategorisering 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/niet

De ontwikkeling van het Mobiliteitsplan omvat verschillende stappen, elk met een specifiek resultaat. We onderscheiden daarbij de volgende resultaten:

- A** Een visie op mobiliteit met bijbehorende beleidskeuzes;
- B** Het Mobiliteitsplan, inclusief uitwerking op netwerk-niveau en maatregelen, met een uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen.

Als basis voor het mobiliteitsplan is een analyse uitgevoerd van de huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen. Deze inventarisatienota is ter informatie als bijlage-rapport bij de visie bijgevoegd.

Voor u ligt deel A, het visiedocument voor het mobiliteitsplan voor de gemeente Winterswijk. De visie is bedoeld als leidraad voor het mobiliteitsplan; wat worden de onderwerpen die in mobiliteitsplan worden behandeld en wat zijn de speerpunten waar de komende jaren op in wordt gezet? Het geeft daarmee niet gelijk de antwoorden op alle mobiliteitsvragen en knelpunten binnen Winterswijk. Het biedt wel kaders voor de oplossingsrichtingen.

Afstemming omgevingsvisie

Over het algemeen geldt dat voor de keuzes rondom mobiliteit de ruimtelijke ambities leidend zijn. Mobiliteit is geen doel op zich, maar een basisvoorwaarde voor doelstellingen van andere maatschappelijke thema's zoals wonen, duurzaamheid, economie, gezondheid, toerisme & recreatie, natuur en landschap, leefbaarheid en welzijn. In het mobiliteitsplan wordt beschreven hoe er vanuit mobiliteit op een verkeersveilige en duurzame wijze een bijdrage geleverd kan worden aan deze thema's.

In 2024 is de startnotitie en het Verhaal van Winterswijk vastgesteld door de gemeenteraad van Winterswijk. Dit was de afsluiting van fase 1 om te komen tot een omgevingsvisie voor de bebouwde kom van de gemeente Winterswijk. De processen en keuzes van de omgevingsvisie, het visiedocument en mobiliteitsplan worden doorlopend op elkaar afgestemd.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de belangrijkste uitgangspunten en de opgaven vanuit de inventarisatienota. Hoofdstuk 3 presenteert de visie en beleidsdoelen voor 2040, inclusief beleidskeuzes. In het laatste hoofdstuk (hoofdstuk 4) is verantwoord hoe de visie is ontwikkeld en wat de volgende stappen zijn.

2. Opgaven en vraagstukken

Binnen het mobiliteitsplan 2040 worden de landelijke en regionale beleidskaders zoals beschreven in de inventarisatienota als uitgangspunt gehanteerd. Daarnaast is in de inventarisatienota 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. In het visiedocument worden de beleidsmatige kaders voor oplossingen voor deze opgaven en vraagstukken geboden. De opgaven zoals we die zien voor het mobiliteitsbeleid voor de komende vijftien jaar in de gemeente Winterswijk zijn samengevat in de volgende vier opgaven, met bijbehorende vraagstukken:

A) Multimodaal bereikbaar houden van de economische kerngebieden van Winterswijk

- 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

- 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

- 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

- 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?

Deze visie geeft nog niet het antwoord op alle vraagstukken zoals die geformuleerd zijn. Het geeft echter wel een duidelijke richting aan. Daarbij wordt rekening gehouden met de regionale en internationale positie die Winterswijk inneemt. Er wordt over de gemeentegrenzen heen gekeken met een focus op de ontsluiting richting Achterhoek/Twente en Duitsland voor het openbaar vervoer en het gemotoriseerd verkeer.

3. Visie op mobiliteit in de gemeente Winterswijk 2040

3.1 Inspelen op nieuwe ontwikkelingen

Zowel landelijk als regionaal zijn er veel innovaties en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Dit heeft invloed op het verkeer in de gemeente Winterswijk en levert verschillende uitdagingen en kansen op. Hieronder zijn een aantal relevante ontwikkelingen benoemd:

- Mobiliteitsoplossingen wordt steeds slimmer onder andere door beschikbaarheid van data;
- De zoektocht naar alternatieve brandstoffen intensificeert;
- Het aantal voertuigtypen neemt toe, denk aan e-bike, fatbike, elektrische step, etc.
- Senioren blijven langer mobiel;
- Het Nieuwe Werken beïnvloedt het mobiliteitsgedrag;
- Betalen naar gebruik wordt de standaard.

Voor de verdere toekomst verwachten we bijvoorbeeld ook dat de inzet van drones meer wordt toegepast. De impact van een dergelijke ontwikkeling is nu nog niet te overzien, maar wordt nauwlettend door de gemeente gevolgd.

De gemeente Winterswijk heeft op veel van deze ontwikkelingen beperkte invloed. Wel kunnen keuzes gemaakt worden om ontwikkelingen juist te faciliteren (stimuleren) of te beperken (handhaven). Die keuze kan worden gemotiveerd vanuit de visie op de mobiliteit, zoals verwoord in dit mobiliteitsplan. Naast de al zichtbare ontwikkelingen, wil de gemeente openstaan voor nieuwe technische innovaties om slimme oplossingen voor mobiliteitsvraagstukken te creëren.



3.2 Visie: op weg naar 2040

Om mobiliteit in Winterswijk op weg naar 2040 te behouden en te versterken, en om de ontwikkelingen die plaatsvinden te benutten, is er een visie opgesteld. De visie op mobiliteit in Winterswijk is als volgt samen te vatten:

In 2040 is Winterswijk een gemeente waar mensen in **VERBINDING** staan met elkaar. Bewoners, zowel jong als oud, bezoekers, bedrijven en werknemers maken **BEWUSTE KEUZES** in de manier waarop ze zich verplaatsen en welke routes ze kiezen. De plekken waar mensen wonen, werken, recreëren, ontmoeten en inkopen doen zijn goed bereikbaar met de vervoerwijze die zij kiezen, zowel binnen als buiten de gemeente. Uitzondering is verblijfsruimte, daar zijn auto's ondergeschikt. Het centrum houdt een bijzondere positie binnen Winterswijk voor de eigen bewoners en vele bezoekers. De **BEREIKBAARHEID** naar het centrum is voor alle vervoerswijzen goed georganiseerd. Dat geldt ook voor de bedrijventerreinen en grote voorzieningen, zoals het ziekenhuis. **VEILIGHEID** is een prioriteit, zowel voor voetgangers, fietsers en automobilisten als in de woonwijken. Winterswijk biedt een omgeving waar mensen **GEZOND** kunnen leven. Daarom creëren we ruimte voor duurzame vervoersopties en zorgen we voor een **TOEGANKELIJKE** openbare ruimte en mobiliteit voor iedereen.

De visie op mobiliteit in Winterswijk is vertaald in zes doelen en tien samenhangende beleidskeuzes. De doelstellingen en beleidskeuzes bieden houvast voor de ontwikkeling van de netwerken, voor auto's, nood- en hulpdiensten, fietsen, openbaar vervoer en voetgangers, die in de tweede fase van het mobiliteitsplan verder worden uitgewerkt.

3.3 Doelen 2040



Verbeteren multimodale bereikbaarheid

Onder bereikbaarheid verstaan we in deze bereikbaarheid met alle vervoerswijzen: fiets, openbaar vervoer en auto. Daarbinnen kunnen afhankelijk van het gebied dat het betreft keuzes worden gemaakt in prioriteiten. Denk bijvoorbeeld aan het een deel van het winkelgebied in het centrum, waar de voetganger prioriteit krijgt en het verblijven voorop staat.

Er is aandacht voor een goed ontsluitingssysteem dat de aantrekkingskracht van het centrum versterkt, met herkenbare parkeergelegenheden en verbeterde wandelverbindingen naar en door het centrum. De schil rondom het centrum wordt optimaal benut voor het parkeren van bezoekers, waarna zij zich te voet via aantrekkelijke looproutes naar het winkelcentrum kunnen verplaatsen. De economische kerngebieden, zoals Vèèneslat Zuid, het Beatrixpark, Arrisveld (als toekomstig bedrijventerrein) en het buitengebied en de regio zijn goed bereikbaar. Het doel is met name om de bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets te verbeteren.

Voor bevoorrading wordt de bereikbaarheid van het centrum en de bedrijventerreinen geborgd, zonder dat dit de leefbaarheid in de woongebieden aantast. Uiteraard is er blijvend aandacht voor de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten.



Verbindingen maken

In 2040 is er een aangenaam leefklimaat met ruimte voor ontmoeting. In de woonwijken en het winkelgebied wordt meer ruimte gegeven aan ontmoeting en verbinding. Mobiliteit verbindt niet alleen de mensen met elkaar, maar er zijn ook goede verbindingen tussen het centrum en naar buiten toe met de regio. Denk daarbij aan goede doorfietsroutes en waar mogelijk verbeteren van de mogelijkheden om per openbaar vervoer te reizen.



Veiligheid: richting de nul verkeersslachtoffers

Een belangrijke doelstelling is om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen, liefst naar nul verkeersslachtoffers in 2040! Daarvoor worden er veilige en comfortabele voetgangers- en fietsverbindingen aangelegd in het centrum, in de woonwijken, van en naar de bedrijventerreinen, evenals door het buitengebied. Zowel sociale als verkeersveiligheid vormen geen belemmering voor de keuze van het vervoermiddel voor bewoners en bezoekers. Dit betekent dat zowel de fysieke infrastructuur als de sociale omgeving zo moeten worden ingericht dat iedereen, ongeacht het vervoermiddel - of het nu te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer of met de auto is - zich veilig en welkom voelt. Kinderen kunnen in woonwijken op straat spelen en zich zelfstandig binnen de gemeente verplaatsen. De weggebruiker blijft eindverantwoordelijk voor het eigen rijgedrag. Daarom is er naast fysieke maatregelen ruim aandacht voor verkeerseducatie en handhaving.



Bewuste keuzes kunnen maken

In 2040 kunnen inwoners bewuste keuzes maken in de vervoerswijze. De voorzieningen zijn aanwezig, zodat inwoners keuze hebben uit meerdere alternatieven. Er zijn veilige en comfortabele fietsroutes en het station is een knooppunt van meerdere modaliteiten. Naast de trein of bus, worden er onder meer deelfietsen aangeboden, waarmee inwoners en bezoekers door kunnen reizen.



Gezond leven en bewegen

In 2040 is Winterswijk een leefbare gemeente waar bewoners genieten van een gezonde woonomgeving. Ze ervaren geen overlast van verkeer, geluidshinder of schadelijke emissies, in zowel de woonwijken als het centrum. Dit bevordert niet alleen de fysieke gezondheid, maar ook het welzijn van alle inwoners, waardoor Winterswijk een plek is waar mensen graag leven, werken en recreëren. De omgeving van Winterswijk is zo ingericht dat deze uitnodigt tot bewegen, waardoor bewoners actief worden gestimuleerd om te wandelen en te fietsen¹. Dit wordt bereikt door het creëren van een aantrekkelijke leefomgeving waarin voldoende groen aanwezig is, dat niet alleen de esthetiek verhoogt, maar ook toegankelijk is voor iedereen.



Toegankelijke (publieke) voorzieningen

In 2040 is de openbare ruimte voor iedereen toegankelijk: economische en maatschappelijke bestemmingen zijn sociaal veilig en comfortabel te bereiken zodat iedereen kan deelnemen aan de samenleving. Ook vanuit mobiliteit wordt gestreefd naar compacte en levendige ontmoetingsplaatsen en in het bijzonder in en op de routes naar het centrum.

¹ Dit sluit aan op de visie BOSS van de gemeente. Het visiedocument BOSS schetst een lange termijn visie en uitgangspunten voor bewegen, ontmoeten, spelen en sporten voor de bebouwde kom van Winterswijk tot 2040.



3.4 Beleidskeuzes

Om de doelen voor 2040 te bereiken worden de volgende tien beleidskeuzes voorgesteld:

1. Toepassen van de Winterswijkse mobiliteitsladder

De beschikbare ruimte is niet oneindig en vereist weloverwogen beslissingen over mobiliteitsoplossingen. Met de mobiliteitsladder wordt gestimuleerd om eerst alternatieven te verkennen, voordat overgegaan wordt tot aanleg van nieuwe infrastructuur.

De eerste stap in de mobiliteitsladder is het zoeken naar oplossingen in de ruimtelijke ordening. Wanneer bijvoorbeeld voorzieningen, zoals een school of supermarkt, dichtbij zijn, ligt de keuze voor de fiets meer voor de hand. Per saldo leidt dit tot minder autoverplaatsingen en draagt het bij aan leefbaarheid en veiligheid in de gemeente. De tweede stap is het stimuleren van fiets, openbaar vervoer of deelmobiliteit. Denk bijvoorbeeld aan de aanleg van een fietsroute of fietsenstalling. Stap 3 betreft het beter benutten van bestaande infrastructuur, bijvoorbeeld door meer capaciteit op een kruispunt toe te voegen door middel van extra opstelstroken of een meerstrooksrotonde. Als al deze maatregelen onvoldoende effect te hebben, komt stap 4 in beeld: het aanleggen van nieuwe infrastructuur.



Bovenstaandemethodiekanbijvoorbeeldwordetoegepastomeenafwegingtemakenvoordedoorstromingsproblematiek op de Rondweg West en de leefbaarheidsproblematiek op de Groenloseweg tussen de Rondweg West en Beatrixpark.

Door deze methodiek toe te passen worden oplossingsrichtingen systematisch afgewogen en streeft de gemeente naar bewuste keuzes die de bereikbaarheid ondersteunen en tegelijkertijd de kwaliteit van leven voor haar inwoners waarborgen.

2. Bereikbaarheid van (dagelijkse) voorzieningen versterken

De aanwezigheid van dagelijkse voorzieningen, zoals supermarkten en basisscholen, speelt een cruciale rol in de keuze voor mobiliteit. Wanneer deze voorzieningen ontbreken neemt de af te leggen afstand toe en zo ook het autogebruik. In de kern Winterswijk en een deel van het gebied rondom de kern bevinden zich de voorzieningen binnen een loop- of fietsafstand (binnen 15 minuten) van de woningen.

Er is veel aandacht voor goede loop- en fietsverbindingen tussen de woongebieden en het centrum. Daarnaast wordt voor bezoekers ingezet op herkenbare parkeergelegenheden voor auto en fiets rondom het winkelcentrum in combinatie met aantrekkelijke loopverbindingen naar het kernwinkelgebied. De beleving van het centrum begint vanaf het moment dat auto en fiets zijn geparkeerd. Verkeerskundig is er op korte termijn geen aanleiding om de verkeer- en parkeersituatie op De Markt te veranderen. De Markt blijft toegankelijk voor autoverkeer, maar is wel te gast (zie ook beleidskeuze 10).

Er wordt efficiënt omgegaan met de beschikbare en toekomstige parkeercapaciteit rond het centrum en bij nieuwe ontwikkelingen. Hierdoor blijven het centrum, de woonwijken en de bedrijventerreinen goed bereikbaar voor bezoekers en bewoners, terwijl de leefbaarheid en verkeersveiligheid gewaarborgd blijven. In gebieden waar de ruimte schaars is, kan parkeerregulering worden ingezet als instrument om de leefbaarheid te waarborgen. De vorm van parkeerregulering (blauwe zone, kentekenparkeren, vergunningparkeren, etc.) vraagt nadere uitwerking in overleg met de stakeholders.

Voor bevoorradend (vracht)verkeer wordt de bereikbaarheid naar met name bedrijventerreinen en centra geborgd, zonder dat dit de leefbaarheid en veiligheid in de woongebieden aantast.



3. Openbare ruimte aantrekkelijk maken om te verblijven en om bewegen te stimuleren

Door de openbare ruimte aantrekkelijk te maken voor verblijven én bewegen dragen we bij aan een gezonde leefstijl. In de openbare ruimte is aandacht voor het beweegvriendelijk inrichten. Onder andere door ommetjes aan te bieden in de woonwijken, op bedrijventerreinen en in het buitengebied.



Een levendige en toegankelijke openbare ruimte speelt een cruciale rol in het versterken van sociale cohesie en het stimuleren van interactie tussen inwoners. Door het creëren van aantrekkelijke ontmoetingsplekken, zoals bij pleinen, winkelgebied en het station, kunnen we de verbinding tussen bewoners, bezoekers en ondernemers vergroten. Ontmoeting stimuleren vereist ook meer ruimte voor spelen en ontmoeten in woonstraten. Dit kan worden bereikt door lagere snelheden voor het autoverkeer en het creëren van speelplaatsen. Het bevorderen van de kans op ontmoetingen draagt bij aan een levendige en sociale omgeving.

4. Ruimtelijke ontwikkelingen vooral op plekken die goed bereikbaar zijn per fiets of openbaar vervoer of gemaakt kunnen worden.

Om te zorgen dat ruimtelijke ontwikkelingen leefbaar en veilig ingericht kunnen worden, is het belangrijk dat er alternatieven zijn in de modaliteitskeuze. Dit betekent dat bij het plannen van nieuwe woningen, bedrijven en voorzieningen er zorgvuldig gekeken wordt naar de infrastructuur en de mogelijkheden voor fiets- en looproutes, openbaar vervoer, laadinfrastructuur voor fiets en auto, kansen voor deelmobiliteit en parkeren. Het is belangrijk om de verschillende doelgroepen, zoals jongeren, scholieren, studenten en ouderen, hierbij in overweging te nemen. Wanneer voorzieningen, zoals bedrijventerreinen of woningbouwontwikkelingen (zoals de Rikker), verder van het station zijn gelegen, is het van belang dat er aantrekkelijke, comfortabele en veilige fietsroutes ter ontsluiting worden gerealiseerd, aansluitend op de hoofd fietsroutes om fietsgebruik te stimuleren. Daarnaast kan worden onderzocht in hoeverre een nieuwe openbaar vervoerhalte kan worden gerealiseerd in de nabijheid van de betreffende ruimtelijke ontwikkeling, zodat de bereikbaarheid verder wordt verbeterd.

Voor nieuwe ontwikkelingen is maatwerk en efficiënt ruimtegebruik met betrekking tot parkeren mogelijk. Dit kan door de ontwikkelaar in de gelegenheid te stellen met een mobiliteitsplan onderbouwd af te wijken van reguliere parkeernormen. De gemeente houdt daarbij wel de regie over de parkeersituatie.



5. Verbeteren van de verkeersveiligheid met een proactief verkeersveiligheidsbeleid

Voorkomen is beter dan genezen. Door de verkeersveiligheidsanalyse (zie de inventarisatienota, paragraaf 3.7) is er een goed beeld van de verkeersveiligheidsrisico's in de gemeente. Zoals eerdere aangegeven heeft de weggebruiker hierin een belangrijke rol. Door middel van een risico gestuurde en wijkgerichte aanpak wordt er gericht gewerkt aan een verbetering van de verkeersveiligheid. We kijken niet alleen naar de punten waar in het verleden meerdere ongevallen hebben plaatsgevonden, maar juist ook naar plekken waar het risico hoog wordt ingeschat en waar signalen vanuit de bewoners zijn aangereikt.

Bij de oplossingsrichtingen wordt niet alleen naar fysieke inrichtingsmaatregelen gekeken, maar ook naar verkeerseducatie, gedragsbeïnvloeding en handhaving. De toegenomen snelheidsverschillen en de aanwezigheid van verschillende en kwetsbare gebruikers van het fietspad, zoals e-bikes, fatbikes, racefietsen, bakfietsen en stadsfietsen, vormen een aandachtspunt bij de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan.



6. Snelheidsverlaging voor autoverkeer op wegen waar veel ontmoeting is met fietsers en voetgangers

Om de verkeersveiligheid te vergroten worden straten en wegen ingericht naar de functie van de weg (erftoegangsweg/ gebiedsontsluitingsweg) en wordt het snelheidsregime hierop aangepast. Op wegen binnen de kom waar fietsers en auto's gebruik maken van dezelfde rijbaan wordt onderzocht of de maximum snelheid naar 30 km/uur kan. Daarnaast kan de leefbaarheid aanleiding geven om een lagere maximumsnelheid te hanteren of voor een autoluwe inrichting.

Het afwegingskader '30 km/u tenzij...' ondersteunt bij de keuze voor 30 of 50 km/uur binnen de bebouwde kom. Ook de evaluatie van de herinrichting Groenloseweg wordt hierin meegenomen. Maatwerk blijft belangrijk om de verkeersveiligheid en bereikbaarheid te borgen.



7. Inzetten op het verbeteren van de (regionale) fietsroutes

Fietsen is een populaire en veilige manier van verplaatsen in de gemeente. Verbeterde fietsinfrastructuur en stallingsmogelijkheden moedigen inwoners aan om met de fiets naar het centrum te komen, wat niet alleen de bereikbaarheid vergroot, maar ook de gezondheid en het milieu ten goede komt. Er wordt geïnvesteerd in uitgebreide (regionale) fietsroutes die de verbinding tussen het landschap en het centrum versterken, evenals van en naar de woonwijken en bedrijventerreinen. Zowel voor inwoners, recreanten, bezoekers en ondernemers wordt rekening gehouden met een toenemend aantal en verschillende soorten fietsen. Als resultaat zijn alle belangrijke economische, recreatieve en maatschappelijke bestemmingen in de gemeente en routes naar de regio goed bereikbaar voor fietsers.



8. Behoud en waar mogelijk versterking van het openbaar vervoernetwerk

Ingezet wordt op het beter benutten van de potentie van de stations als regionaal OV-knooppunt: vanaf de stations zijn belangrijke bestemmingen in de regio en het buitenland bereikbaar. Samen met busverbindingen, en ZOOV, is het openbaar vervoer een betrouwbare en aantrekkelijke optie voor zowel lokale inwoners als regionale bezoekers.

Het openbaar vervoer heeft een belangrijke functie vanuit sociaal oogpunt en voor duurzame bereikbaarheid. Vooral gezien de toekomstige vergrijzing en de noodzaak om verbinding te behouden met het buitengebied en belangrijke voorzieningen. Goed openbaar vervoer draagt bij aan het behoud van een hoog voorzieningenniveau (denk aan de bereikbaarheid van het ziekenhuis) en stimuleert de economie.



De gemeente werkt voor het openbaar vervoer samen met de Provincie Gelderland en Arriva. De inzet is om het huidige bedieningsniveau minimaal hetzelfde te houden en waar mogelijk te versterken. Ambities voor verbetering liggen met name op de trajecten Winterswijk-Apeldoorn, Winterswijk-Enschede en de interregionale verbinding met Duitsland (onder andere Vreden-Ahaus, Oeding-Borken, Bocholt). Kansen zijn er vooral rondom de stations en belangrijke bushaltes. De mogelijkheden om daar meer voorzieningen aan te bieden en het door ontwikkelen naar een vervoersknooppunt worden nader verkend.

9. Kiezen voor een inclusieve samenleving door betere toegankelijkheid

De gemeente Winterswijk is een aantrekkelijke woongemeente en wil dit blijven. We streven naar zelfredzaamheid en een goed toegankelijke gemeente voor iedereen. Het uitnodigen tot bewegen en ontmoeten is belangrijk voor de fysieke en mentale gezondheid van onze inwoners. Daarnaast wordt er rekening gehouden met de toegankelijkheid van voorzieningen zoals supermarkten en gezondheidszorg. Door dit mee te nemen in het ontwerp van de openbare ruimte, wordt actieve mobiliteit (lopen, fietsen) gestimuleerd en ontstaat ruimte voor ontmoeting.



We vinden het belangrijk dat iedereen kan meekomen in de samenleving en kan deelnemen aan activiteiten. Vanuit het oogpunt van toegankelijkheid ligt de focus op jonge kinderen, ouderen en mensen met een beperking. We doen dit vanuit het principe van inclusieve toegankelijkheid: belangrijke maatschappelijke en publieke voorzieningen, plekken met een zorgfunctie, plekken waar het extra druk is en groengebieden dienen voor iedereen goed en veilig toegankelijk zijn. Dit betekent onder andere voldoende brede looproutes, zonder obstakels en voorzieningen voor mensen met een visuele of fysieke beperking.

10. Auto is en blijft aanwezig, maar is in delen van Winterswijk te gast

Het centrum en publieke voorzieningen blijven bereikbaar per auto. Gezien de toenemende verkeersdruk en beperkte ruimte, moeten keuzes worden gemaakt. Door de regiofunctie van Winterswijk, trekt Winterswijk veel bezoekers van buitenaf. Het centrum en publieke voorzieningen blijven bereikbaar per auto. In delen van Winterswijk, zoals in het voetgangersgebied is al eerder gekozen om de verblijfskwaliteit centraal te stellen. Om de leefbaarheid in en rondom het centrum te borgen kiezen we voor een benadering, waarbij de auto te gast is. Dit betekent dat het gebied of de parkeergelegenheid bereikbaar is, maar dat omwille van leefbaarheid en veiligheid de snelheid aangepast wordt de omgeving. Ook buiten het centrum zijn er locaties waar de auto meer te gast is. Denk aan het ziekenhuis, schoolomgevingen, ouderenhuisen, etc.



4. Verantwoording en vervolg

Deze visie op mobiliteit is samengesteld op basis van de inventarisatienota en inbreng vanuit de samenleving via de enquête van de omgevingsvisie en interviews met stakeholders, zoals ondernemers, Arriva en de regio (zie hoofdstuk 6 van de inventarisatienota). Ambtelijk is afgestemd met de verschillende beleidsvelden binnen de gemeente in zijn algemeenheid en met de in ontwikkeling zijnde Omgevingsvisie specifiek.

De visie, zoals verwoord in deze rapportage wordt voorgelegd als (tussen)besluit aan de gemeenteraad. Daarmee worden de beleidskeuzes en doelen voor het toekomstige mobiliteitsbeleid vastgelegd en vormt het de basis voor het mobiliteitsplan. Na besluitvorming door de raad wordt het mobiliteitsplan verder uitgewerkt met toekomstige netwerken voor alle vervoerswijzen en een uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen.

Het uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen wordt opgenomen in het mobiliteitsplan als 1 document en als geheel aangeboden aan de raad. Het uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen vormt de basis om later een meer uitgewerkt uitvoeringsprogramma op te stellen met concrete maatregelen en een tijdlijn.

Hieronder is de hoofdstukindeling van het mobiliteitsplan (deel B) opgenomen:

1. Naar een nieuw mobiliteitsplan
2. Beleidskader en uitgangspunten vanuit landelijk, regionaal en gemeentelijk beleid
3. Opgaven mobiliteit in Winterswijk richting 2040
4. De visie op mobiliteit in Winterswijk (samenvatting deel A).
5. Wensbeelden verkeersstructuur (netwerkvisie)
6. Thematische uitwerking (parkeren, verkeersveiligheid, etc.)
7. Uitvoeringsagenda op hoofdlijnen

