

Mobiliteitsplan Winterswijk

Doelen, Netwerken en Mobiliteitsagenda

Definitieve versie 16 december 2025



Voorwoord

Mobiliteit raakt ons allemaal. Of we nu 's ochtends op de fiets stappen naar school of werk, lopend een boodschap doen in het centrum, of met de auto of het openbaar vervoer onderweg zijn naar familie of vrienden – we zijn constant in beweging. Juist omdat mobiliteit zo verweven is met ons dagelijks leven, vraagt het om zorgvuldige keuzes en een toekomstgerichte aanpak. In Winterswijk is mobiliteit nét iets complexer dan elders. Onze ligging aan de Duitse grens, de aantrekkingskracht van ons prachtige buitengebied en de vele bezoekers zorgen voor unieke verkeersstromen. Tegelijkertijd willen we zowel de kern als onze buurtschappen leefbaar, veilig en goed bereikbaar houden. Dat is geen vanzelfsprekendheid. Het vraagt om visie, samenwerking en vooral: een plan.

Met trots presenteren wij daarom het Mobiliteitsplan Winterswijk. Dit plan is meer dan een verzameling maatregelen; het is onze stip aan de horizon. We werken aan een gemeente waar iedereen zich veilig, gezond, duurzaam en vlot kan verplaatsen – ongeacht leeftijd, woonplaats of vervoermiddel.

De gemeente zorgt voor een goed ingerichte, veilige en aantrekkelijke openbare ruimte waarbij wegen, fietspaden en wandelroutes uitnodigen tot verantwoord gedrag. Maar minstens zo belangrijk is het gedrag van de weggebruikers zelf. Alleen samen, door rekening te houden met elkaar en bewuste keuzes te maken, kunnen we zorgen voor een prettige en veilige verkeersomgeving.

We zetten in op multimodale bereikbaarheid, waarbij fiets, openbaar vervoer, deelmobiliteit en auto elkaar aanvullen in plaats van concurreren. We investeren in veilige routes, schonere lucht, meer ruimte voor ontmoeting en een toegankelijke openbare ruimte waar iedereen mee kan doen – ook mensen met een beperking, ouderen of jonge kinderen.

Het verkeerscirculatieplan voor het centrum van Winterswijk, het versterken van regionale verbindingen en het ontwikkelen van hoogwaardige fiets- en wandelroutes zijn concrete voorbeelden van deze ambitie. Daarbij verliezen we het buitengebied niet uit het oog: in het buitengebied moeten inwoners en bezoekers zich op een veilige en vlotte manier kunnen verplaatsen. Met de Mobiliteitsagenda, die in dit plan op hoofdlijnen is uitgewerkt, kiezen we bewust voor een stapsgewijze aanpak: duidelijke prioriteiten, slimme investeringen en vooral: betrokkenheid van inwoners, ondernemers en experts. Want mobiliteit maak je niet alleen in het gemeentekantoor. Die maken we samen.

Sandra Metaal-ten Dolle
Wethouder Mobiliteit



Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Doel	6
1.3 Kaders	6
1.4 Totstandkoming en proces (participatie)	7
1.5 Leeswijzer	7
2. Naar een nieuw Mobiliteitsplan	8
2.1 Opgaven voor Winterswijk	8
2.2 Een aangescherpte visie op de mobiliteit	8
3. Uitwerking doelen Mobiliteit	10
3.1 Verbeteren multimodale bereikbaarheid	10
3.1.1 De mobiliteitsladder/ruimtelijke ordening	10
3.1.2 Ruimtelijke ordening buitengebied	11
3.2 Verbindingen maken	12
3.2.1 Sociale verbindingen	12
3.2.2 Fysieke verbindingen	13
3.2.3 Regionale fietsverbindingen	13
3.2.4 Openbaar vervoerverbindingen	13
3.3 Verkeersveiligheid	14
3.3.1 '30 km/uur, tenzij' en aanpak van onveiligheid	14
3.3.2 Samen werken aan een veilig Winterswijk	14
3.4 Bewuste keuzes	16
3.4.1 Ontwerpen vanuit de voetganger, fietser, openbaar vervoer en auto	16
3.4.2 Het aanbieden van alternatieven	16
3.4.3 Parkeren reguleren	17
3.4.4 Laadinfrastructuur	17
3.5 Gezond leven en bewegen	18
3.5.1 Luchtkwaliteit, geluidshinder en barrièrewerking	18
3.5.2 Bewegen	18
3.6 Toegankelijkheid	19
3.6.1 Aanvullende mobiliteitsvoorzieningen	19
3.6.2 Bewustwording toegankelijkheid	19
4. Mobiliteitsnetwerken	20
4.1 Winterswijk in de regio	20
4.2 Ontwerpprincipes integraal netwerk	22
4.3 Voetganger	24
4.3.1 Voetgangersstructuur 2040	24
4.3.2 Kwaliteitseisen inrichting voetganger	25
4.4 Fietser	25
4.4.1 Fietsstructuur 2040	25
4.4.2 Kwaliteitseisen inrichting fietser	28
4.5 Openbaar Vervoer	29
4.5.1 Openbaar Vervoerstructuur 2040	29
4.5.2 Publieke mobiliteit	30
4.5.3 Kwaliteitseisen inrichting openbaar vervoer en deelmobiliteit	30
4.6 Auto	30
4.6.1 Autostructuur 2040	30
4.6.2 Kwaliteitseisen inrichting auto	32
4.7 Vrachtauto en landbouwverkeer	33

5	Verkeerscirculatieplan centrum	34
	5.1 Verkeersstructuur	34
	5.2 Stallen en parkeren in het centrum	38
6	Mobiliteitsagenda	39
	6.1 Prioriteiten mobiliteitsagenda	39
	6.1.1 Lopende projecten	39
	6.2.1 Onderzoek en advies projecten	40
	6.1.3 Infrastructuur projecten	41
7	Kosten en baten	42
	7.1 Kosten	42
	7.1.1 Investeringskosten	42
	7.1.2 Uitvoering van het plan	42
	7.2 Verwachte effecten leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid	43
	7.2.1 Modelberekening maatregelen Mobiliteitsplan	43
	7.2.2 Effect maatregelen vervoerwijzekeuze, centrum en buitengebied	47
	7.3 Evaluatie en monitoring	47
	Bijlage 1 Begrippenlijst	48
	Bijlage 2 Aandachtspunten stakeholders	49
	Bijlage 3 inrichtingskenmerken wegen	52
	Bijlage 4 Reactie nood- en hulpdiensten	54
	Bijlage 5 reacties eindconcept Mobiliteitsplan	55

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De bijna 30.000 inwoners van de gemeente Winterswijk verplaatsen zich dagelijks. Dat gebeurt veel binnen de gemeentegrenzen, maar ook daarbuiten. De ligging van Winterswijk in de Achterhoek tegen de Duitse grens, zorgt voor een specifiek mobiliteitspatroon. Vanuit de Duitse buurtdorpen en steden is veel verkeer van en naar het centrum van Winterswijk. Daarnaast is er in de zomer veel recreatief verkeer vanuit de campings en vakantieverblijven in de regio. De combinatie van het grensverkeer, het recreatief verkeer en het reguliere verkeer (woon-werk, woon-school, etc.) maakt het mobiliteitspatroon afwijkend van veel andere gemeenten.

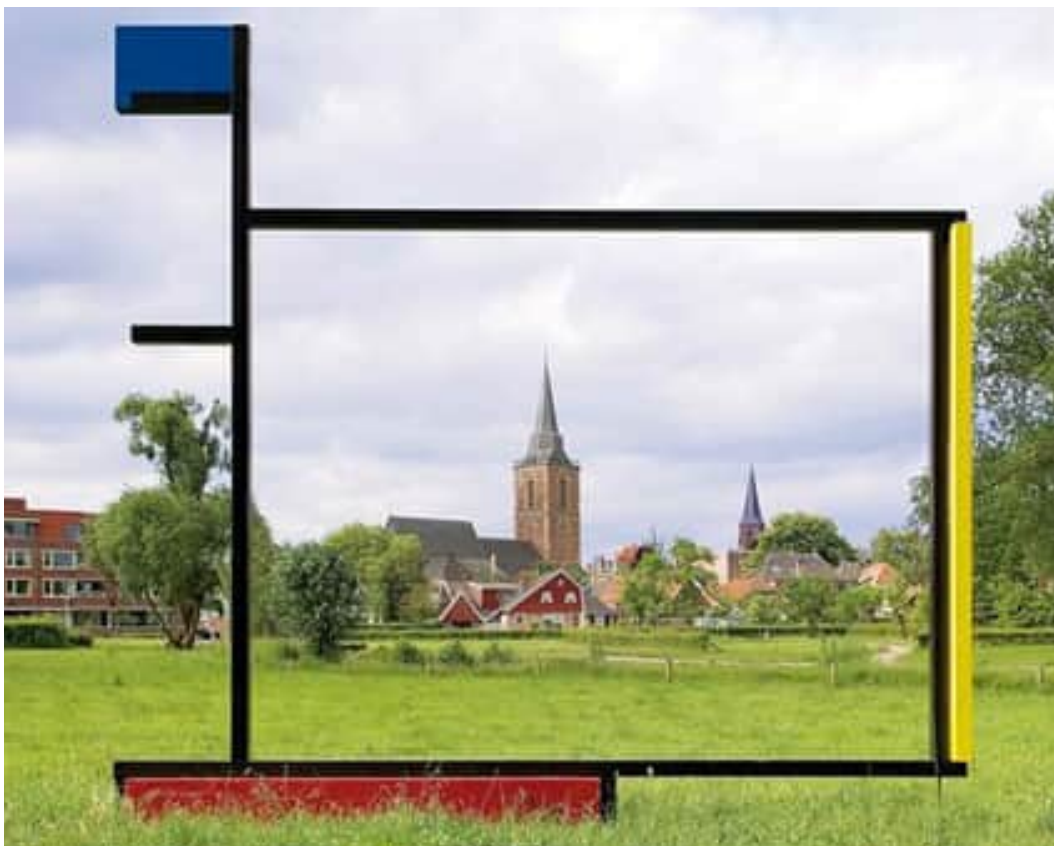
Binnen de gemeente Winterswijk spelen meerdere vragen met betrekking tot mobiliteit. Daarbij gaat het om de bereikbaarheid van het centrum, de doorstroming op de hoofdwegen en veiligheid voor alle weggebruikers. Op dit moment ligt er een verouderd mobiliteitsbeleid uit 2010. Met de nieuwe ontwikkelingen en de verschillende opgaven is het van belang dat dit wordt 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.



Bron: GeoWinterswijk

Het plan richt zich niet alleen op de kern Winterswijk, maar op de hele gemeente. Winterswijk kent 9 mooie en karakteristieke buurtschappen: Brinkheurne, Corle, Henxel, Huppel, Kotten, Meddo, Miste, Ratum en Woold. Elk buurtschap heeft zijn eigen karakter, sfeer, eigen lokale gebruiken, volksfeesten en verenigingen. Overeenkomstig hebben de buurtschappen dat ze binnen dertig minuten fietsafstand van het centrum van Winterswijk liggen.



Bron: De Twee Bruggen Winterswijk

1.2 Doel

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

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

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

- Plan van aanpak (ter kennisgeving verstuurd aan de gemeenteraad, maart 2025);
- De Inventarisatienota (deze is als bijlage bij de besluitvorming over de visie meegenomen, april 2025);
- Deel A: Visie op mobiliteit 2040 met doelstellingen (vastgesteld in de gemeenteraad van 28 mei 2025);
- Deel B: Het Mobiliteitsplan, inclusief uitwerking op netwerkniveau en maatregelen, met een uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen (beschreven in dit rapport).

Voor u ligt deel B, het Mobiliteitsplan voor de gemeente Winterswijk. Dit Mobiliteitsplan is gemaakt met de visie als leidraad. Het integrale Mobiliteitsplan biedt kader en richting, inclusief het uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen.

1.3 Kaders

Het Mobiliteitsplan is een totaalplan voor de hoofdinfrastructuur van Winterswijk. Het Mobiliteitsplan richt zich op de verkeerssituatie van 2030 met een doorkijk naar 2040. Het visiedocument “Op weg naar 2040”, zoals vastgesteld door de raad in de zomer van 2025, geeft de inhoudelijke kaders aan voor het Mobiliteitsplan Winterswijk.

Nationale en regionale beleidskaders

Op het gebied van mobiliteit zijn er nationaal, provinciaal en regionaal beleidskaders vastgesteld. Op rijksniveau worden relevante kaders gesteld in de Mobiliteitsvisie 2050 en het Klimaatakkoord. Op provinciaal niveau heeft de Provincie Gelderland een omgevingsvisie opgesteld en een Visie op een Bereikbaar Gelderland. Samen met onze samenwerkingspartners in de regio heeft Winterswijk het Akkoord van Groenlo en de Gebiedsvisie Achterhoek 2030 vastgesteld.

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.

Parallel aan het Mobiliteitsplan wordt de Omgevingsvisie voor de bebouwde kom van Winterswijk opgesteld. De processen en keuzes van de omgevingsvisie, het visiedocument en Mobiliteitsplan zijn doorlopend op elkaar afgestemd.

1.4 Totstandkoming en proces (participatie)

Naast het gegeven dat wij rekening moeten houden met de hiervoor genoemde nationale, provinciale, regionale en lokale kaders zijn de eigen gemeentelijke organisatie, stakeholders en de bewoners van Winterswijk betrokken bij de totstandkoming van het Mobiliteitsplan.

Binnen de gemeentelijke organisatie zijn daartoe werksessies met experts gehouden. En via een enquête in het kader van Het verhaal van ons Winterswijk hebben de bewoners van Winterswijk kunnen aangeven wat zij belangrijk vinden daar waar het gaat om mobiliteit van de toekomst.

In de eerste fase van planvorming is er overleg geweest met verschillende stakeholders, zoals met de ondernemers (OWIN, ABH-City), de buurtschappen, Veilig Verkeer Nederland, politie, hulpdiensten, Arriva, Transport en Logistiek Nederland en LTO. In bijlage 2 is een overzicht weergegeven van de betrokken stakeholders en de aandachtspunten die daaruit voort zijn gekomen. Het conceptplan is voorgelegd aan de Provincie Gelderland en buurgemeenten (inclusief de Duitse buurgemeenten). Tot slot wordt het conceptplan voor consultatie aangeboden en kan door iedereen een reactie op het plan worden gegeven.

In november 2025 is een eindconcept van het Mobiliteitsplan voor consultatie openbaar gemaakt. In bijlage 5 zijn de reacties samengevat, inclusief wat ermee gedaan is in dit Mobiliteitsplan. Een deel van de reacties bevindt zich buiten de scope van het plan, maar geeft wel waardevolle informatie over verkeerssituaties in Winterswijk. Deze reacties worden separaat beantwoord.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een samenvatting van de visie beschreven, met de programmadoelen en keuzes die door de gemeenteraad zijn vastgelegd. In hoofdstuk 3 zijn de programmadoelen uit de visie vertaald naar praktische toepassingen en strategieën voor de mobiliteit in de gemeente Winterswijk. Hoofdstuk 4 beschrijft de netwerken die zijn uitgewerkt op basis van de visie, met concrete plannen en structuren voor verbeterde mobiliteit. In hoofdstuk 5 is specifiek ingegaan op de verkeerscirculatie in het centrum. Hoofdstuk 6 bevat een uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen (Mobiliteitsagenda), waarin de benodigde projecten voor realisatie van de netwerken worden uiteengezet. In bijlage 1 vindt u een begrippenlijst waarin afkortingen en begrippen uitgelegd staan, zodat het document zo leesbaar mogelijk is. Tenslotte zijn in hoofdstuk 7 zijn de kosten en baten van het plan beschreven. In bijlage 1 vindt u een begrippenlijst waarin afkortingen en begrippen uitgelegd staan. Daarnaast is er een bijlagenrapport opgesteld met de belangrijkste bevindingen vanuit de modelberekeningen en bijbehorende analyses.



2. Naar een nieuw Mobiliteitsplan

Dit hoofdstuk biedt een samenvatting van de inventarisatienota en visie. De door de gemeenteraad vastgestelde programmadoelen en programmakeuzes vormen de basis voor het Mobiliteitsplan.

2.1 Opgaven voor Winterswijk

Voorafgaand aan deze visie is in de inventarisatienota gekeken naar de huidige verkeerssituatie, toekomstige ontwikkelingen en trends in de mobiliteit. Daarbij zijn landelijke en regionale beleidskaders meegenomen en is gekeken naar ruimtelijke ontwikkelingen en de huidige verbindingen in en rond Winterswijk.

Uit deze analyse komen vier hoofdopgaven met bijbehorende vraagstukken naar voren:

1. Multimodaal bereikbaar houden van de economische kerngebieden van Winterswijk (centrum, bedrijventerreinen, parkeren, bevoorrading);
2. Verkeersveiligheid verbeteren voor alle weggebruikers (prioritering van vervoerswijzen, fietspaden, niet-infrastructurele maatregelen, bereikbaarheid nood- en hulpdiensten);
3. Voorwaarden bieden voor een leefbaar, gezond en duurzaam Winterswijk (mobiliteitstransitie, effect nieuwe infrastructuurverbindingen voor auto en/of fiets, stimuleren beweging en verbinding, ontmoetingsplaatsen);
4. Duurzaam toegankelijk voor kwetsbare verkeersdeelnemers (doelgroepen voor toegankelijkheid, extra kwaliteit voor bijvoorbeeld rolstoel of voetganger, toegankelijkheid OV)

2.2 Een aangescherpte visie op de mobiliteit

In mei 2025 is door de gemeenteraad de volgende visie op mobiliteit vastgesteld.

In 2040 is Winterswijk een gemeente waar mensen in verbinding staan met elkaar. Bewoners, bezoekers, bedrijven en werknemers maken bewuste keuzes in de manier waarop zij zich verplaatsen. Het centrum, de bedrijventerreinen en voorzieningen zijn goed bereikbaar met alle vervoerswijzen. In woonwijken en in het kernwinkelgebied zijn auto's ondergeschikt. Veiligheid is een prioriteit, net als een gezonde leefomgeving en toegankelijke mobiliteit voor iedereen.

De visie is vertaald in zes doelen en tien beleidskeuzes. Deze vormen het uitgangspunt bij de verdere uitwerking van het Mobiliteitsplan.

Doelen 2040



Doel 1: Verbeteren multimodale bereikbaarheid

Het eerste doel is het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid. Dit betekent dat Winterswijk in 2040 beschikt over een goed functionerend ontsluitingssysteem dat de aantrekkingskracht van het centrum versterkt, met herkenbare parkeergelegenheden en aantrekkelijke wandelverbindingen. Het centrum en de economische kerngebieden zijn goed bereikbaar per fiets, openbaar vervoer en de auto. Ook de bevoorrading en de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten blijft geborgd.



Doel 2: Verbindingen maken

Het tweede doel is verbindingen maken. In 2040 heeft Winterswijk een aangenaam leefklimaat met ruimte voor ontmoeting, zowel in de woonwijken als in het winkelgebied. Er zijn goede verbindingen tussen het centrum, buurtschappen en de regio, met aantrekkelijke doorfietsroutes en waar mogelijk betere mogelijkheden om met het openbaar vervoer te reizen.



Doel 3: Veiligheid: richting de nul verkeersslachtoffers

Het derde doel is veiligheid: richting de nul verkeersslachtoffers. Er komen veilige en comfortabele voetgangers- en fietsverbindingen in het centrum, de wijken, naar de bedrijventerreinen en door het buitengebied. Zowel de fysieke infrastructuur als de sociale omgeving zijn zo ingericht dat iedereen zich veilig en welkom voelt. Naast de inrichting is er blijvend aandacht voor het gedrag van weggebruikers door in te zetten op verkeerseducatie en handhaving.



Doel 4: Bewuste keuzes kunnen maken

Het vierde doel is dat inwoners bewuste keuzes kunnen maken in hun manier van reizen. Er is keuze uit meerdere alternatieven naast de auto: veilige en comfortabele fietsroutes, een station als multimodaal knooppunt met de mogelijkheid om verder te reizen met bijvoorbeeld deelfietsen.



Doel 5: Gezond leven en bewegen

Het vijfde doel is gezond leven en bewegen. Winterswijk is in 2040 een leefbare gemeente zonder overlast van verkeer, geluidshinder of schadelijke emissies. De omgeving nodigt uit om te wandelen en te fietsen, met voldoende groen dat bijdraagt aan gezondheid en welzijn. Dit sluit aan op het visiedocument Bewegen Ontmoeten Spelen en Sporten (BOSS): een lange termijn visie en uitvoeringsagenda voor een toekomstbestendige bebouwde kom en leefbare wijken in Winterswijk tot 2040.



Doel 6: 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. Ook dit doel sluit aan bij de visie op BOSS 2040.

Beleidskeuzes: om de doelen voor 2040 te bereiken worden de volgende tien beleidskeuzes vastgesteld in de visie:

1. Toepassen van de Winterswijkse mobiliteitsladder.
2. Bereikbaarheid van (dagelijkse) voorzieningen versterken.
3. Openbare ruimte aantrekkelijk maken om te verblijven en om bewegen te stimuleren.
4. Ruimtelijke ontwikkelingen vooral op plekken die goed bereikbaar zijn per fiets of openbaar vervoer of gemaakt kunnen worden.
5. Verbeteren van de verkeersveiligheid met een proactief verkeersveiligheidsbeleid.
6. Snelheidsverlaging voor autoverkeer op wegen waar veel ontmoeting is met fietsers en voetgangers.
7. Inzetten op het verbeteren van de (regionale) fietsroutes.
8. Behoud en waar mogelijk versterking van het openbaar vervoernetwerk.
9. Auto is en blijft aanwezig, maar is te gast.
10. Kiezen voor een inclusieve samenleving door betere toegankelijkheid.

De beleidskeuzes geven richting aan de ontwikkeling van het mobiliteitsnetwerk en de netwerken die verder zijn uitgewerkt in hoofdstuk 3 en 4.

3. Uitwerking doelen Mobiliteit

De visie op mobiliteit vormt het vertrekpunt voor de verdere uitwerking van dit Mobiliteitsplan. In dit hoofdstuk zijn de zes programmadoelen 2040 vertaald naar thematische paragrafen en beleidskeuzes die richting geven aan toekomstige ontwikkelingen. Aan het einde van elke thematische paragraaf staat een korte samenvatting.

De uitwerking van de Programmadoelen biedt een kader voor keuzes die bijdragen aan een goed functionerend, veilig en duurzaam mobiliteitssysteem in Winterswijk. De beschreven maatregelen in dit hoofdstuk zijn bedoeld als voorbeeld en inspiratie en zijn derhalve nog geen concrete voorstellen voor uit te voeren maatregelen. In de Mobiliteitsagenda (hoofdstuk 6) worden concrete voorstellen gedaan.

3.1 Verbeteren multimodale bereikbaarheid

Winterswijk wil in 2040 een goed functionerend en multimodaal mobiliteitssysteem hebben, waarin fiets, openbaar vervoer en auto elkaar aanvullen en waarbij de bereikbaarheid van het centrum, de woonwijken, de bedrijventerreinen en het buitengebied is geborgd.

3.1.1 De mobiliteitsladder/ruimtelijke ordening

De mobiliteitsladder ([beleidskeuze 1](#)) vormt het uitgangspunt bij het zoeken naar mobiliteitsoplossingen in Winterswijk. Deze aanpak helpt om keuzes systematisch en weloverwogen te maken, waarbij steeds wordt geredeneerd vanuit het verbeteren van leefbaarheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid. Het uitgangspunt is dat niet automatisch wordt gekozen voor nieuwe infrastructuur, maar dat eerst wordt gekeken naar oplossingen die slim gebruikmaken van de beschikbare ruimte en die de voetganger, de fiets, het openbaar vervoer en deelmobiliteit stimuleren.

Binnen dit Mobiliteitsplan Winterswijk wordt de mobiliteitsladder gebruikt als toetsingskader voor alle projecten en maatregelen. Bij elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, aanpassing in het wegennet of mobiliteitsvraagstuk wordt de ladder systematisch doorlopen. In de praktijk betekent dit het volgende:

Stap 1: Ruimtelijke oplossingen hebben voorrang.

Eerst wordt onderzocht of de verplaatsingsbehoefte kan worden verminderd door slimme ruimtelijke keuzes bij nieuwe ontwikkelingen, zoals het bouwen van nieuwe woningen bij voorzieningen, het station of bushaltes en/of hoofd fietsroutes. Hierdoor kunnen inwoners veel dagelijkse verplaatsingen lopend of fietsend doen, zonder afhankelijk te zijn van de auto.

Stap 2: Duurzaam vervoer stimuleren. Als ruimtelijke keuzes niet voldoende zijn, wordt ingezet op het stimuleren van duurzame mobiliteit. Dit kan door het verbeteren van fietsvoorzieningen (bijvoorbeeld bredere fietspaden en veilige stallingen), het aantrekkelijker maken van het gebruik van bus en trein (goede aansluitingen, duidelijke looproutes) of het aanbieden van deelmobiliteit zoals deelauto's of deelfietsen. Ook gedragsmaatregelen, zoals campagnes over veilig fietsen of zuinig autogebruik, horen hierbij.

Stap 3: Beter benutten van de bestaande infrastructuur. Wanneer extra stappen nodig zijn, wordt onderzocht hoe de bestaande wegen, fietspaden en parkeerplaatsen slimmer gebruikt kunnen worden. Bijvoorbeeld door het slim inzetten van verkeerslichten, het invoeren van parkeerregulering om drukte in het centrum te beperken, of het verbeteren van de doorstroming door slimme verkeersmaatregelen.

Stap 4: Nieuwe infrastructuur. Pas wanneer de eerdere stappen onvoldoende oplossingen bieden, wordt gekeken naar de aanleg van nieuwe infrastructuur, zoals het aanleggen van een nieuw fietspad of het realiseren van een geheel nieuwe verbinding. Dit is kostbaar en ingrijpend en wordt daarom alleen overwogen als andere oplossingen niet werken. Door deze methodiek toe te passen, streeft de gemeente naar bewuste keuzes die de bereikbaarheid ondersteunen en tegelijkertijd de leefbaarheid voor haar inwoners waarborgen.



3.1.2 Ruimtelijke ordening buitengebied

Het Mobiliteitsplan volgt het beleid zoals vastgesteld is in de Omgevingsvisie Buitengebied. Hierin is onder andere het volgende opgenomen:

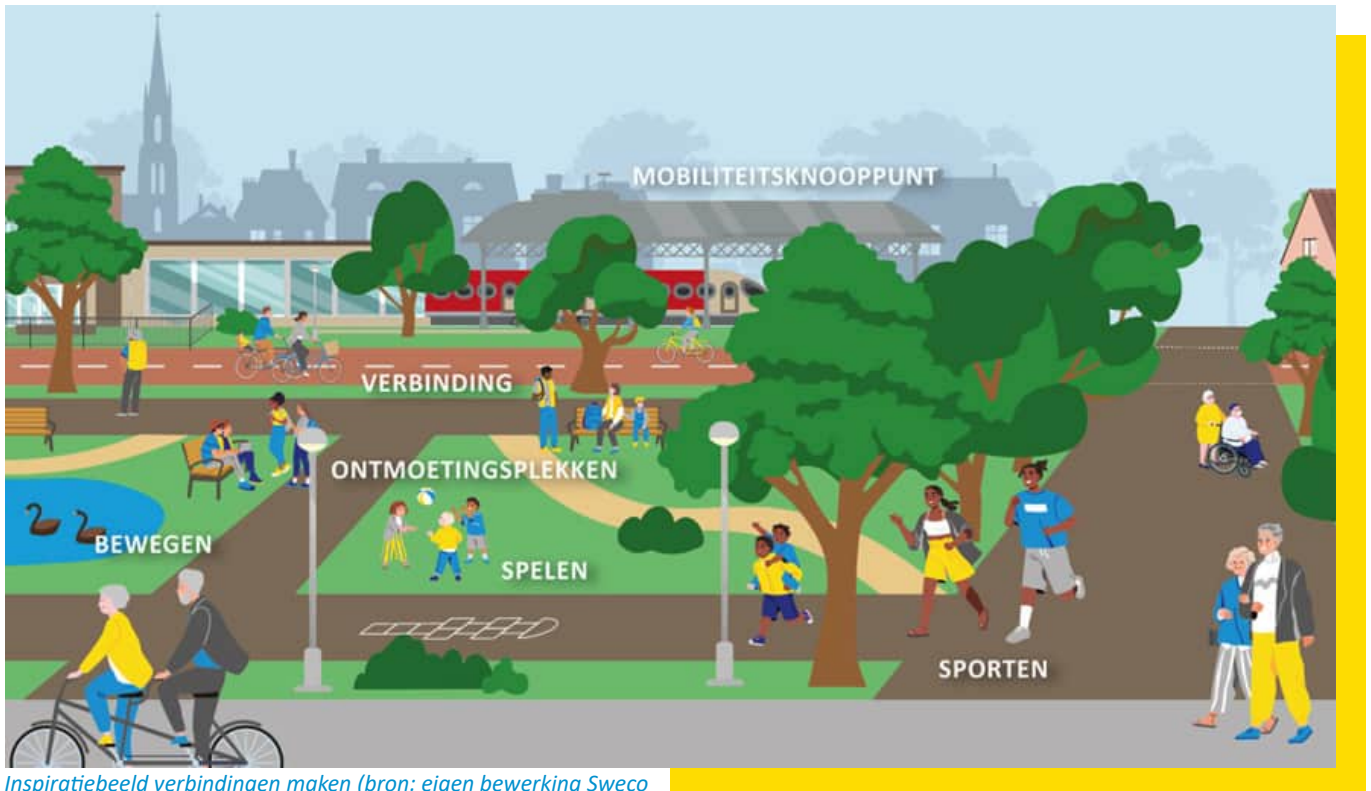
- Er wordt ingezet op duurzame mobiliteit als onderdeel van de energietransitie: Stimuleren van fietsen en wandelen en verminderen van autogebruik door functiemenging en nabijheid van voorzieningen.
- Een goede ruimtelijke ordening en leefomgeving: Initiatieven moeten de leefbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid verbeteren, en bijdragen aan een waardevol landschap.
- Ontsluiting en bereikbaarheid van kavels: Initiatieven moeten voorkomen dat vrachtverkeer over onverharde, te smalle wegen, langs schoolroutes of door 30km zones rijdt. Aspecten zoals ligging ten opzichte van hoofdwegen, dwarsprofielen en verharding spelen een rol bij de beoordeling.
- Veilige en gezonde leefomgeving: Verkeer moet zo georganiseerd zijn dat gevaarlijke situaties door menging van verkeerssoorten voorkomen worden. Dit houdt rekening met pieken zoals bij scholen, sportvoorzieningen en toeristische attracties.
- Recreatie moet landschapsvriendelijk zijn en mag de verkeersdruk niet te veel verhogen.
- Routestructuren voor wandelen, fietsen en ruiters worden versterkt en verbonden.

De gemeente Winterswijk hanteert in de zoektocht naar mobiliteitsoplossingen de mobiliteitsladder. Deze aanpak helpt bij het afwegen van mobiliteitskeuzes door verschillende 'aspecten' te beoordelen en de ladder systematisch te doorlopen.



3.2 Verbindingen maken

Winterswijk wil in 2040 een gemeente zijn waar mobiliteit mensen verbindt – zowel sociaal als fysiek – en waar de infrastructuur bijdraagt aan leefbaarheid, gezondheid, ontmoeting en veiligheid. Dit vraagt om een samenhangend netwerk van verbindingen binnen de gemeente en sterke relaties met de regio.



Inspiratiebeeld verbindingen maken (bron: eigen bewerking Sweco)

Hieronder zijn de vier thema's nader uitgewerkt.

3.2.1 Sociale verbindingen

Mobiliteit is méér dan verplaatsen- het brengt mensen bij elkaar en versterkt onze gemeenschap. De gemeente stimuleert en faciliteert initiatieven die deze sociale samenhang versterken. Dit sluit direct aan bij de visie en uitvoeringsagenda BOSS 2040, wat staat voor Bewegen, Ontmoeten, Spelen en Sporten. BOSS schetst hoe de openbare ruimte ingericht kan worden om iedereen, van kinderen tot ouderen, uit te nodigen om samen actief te zijn, elkaar te ontmoeten en gezond te blijven.



Dit Mobiliteitsplan ondersteunt die visie door te zorgen dat routes en verblijfsplekken uitnodigend én functioneel zijn. Denk aan veilige en herkenbare loop- en fietsroutes naar school, de buurtsportvoorzieningen, het centrum of het station. Ook aandacht voor ontmoetingsplekken zoals bij het station, speelplaatsen en parkjes draagt bij aan het tegengaan van eenzaamheid en het versterken van de leefbaarheid. Mobiliteit is zo niet alleen een vraagstuk van bereikbaarheid, maar ook van sociale verbinding.

Initiatieven die komen vanuit de samenleving worden steeds beoordeeld in hoeverre dit bijdraagt aan de doelen van BOSS, waarbij de inzet afhankelijk is van vraag en beschikbare middelen. Daarmee vormt dit plan een bijdrage aan de ambitie van BOSS: een Winterswijk waarin bewegen, ontmoeten en samen gezond leven vanzelfsprekend is, in een veilige, inclusieve en aantrekkelijke leefomgeving.



3.2.2 Fysieke verbindingen

In het Mobiliteitsplan wordt gekeken hoe fysieke verbindingen bij kunnen dragen aan een verbetering van de leefbaarheid, gezondheid, ontmoeten en veiligheid. Waar nodig worden de bestaande mobiliteitsnetwerken aangevuld met verbindingen die de bereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen verbeteren ([beleidskeuze 2](#)), of worden verbindingen af-/opgewaardeerd. Denk aan veilige en directe fietsroutes naar scholen, het ziekenhuis, het station, het winkelgebied en in het buitengebied, zodat deze voor iedereen goed bereikbaar zijn. Ook wordt gewerkt aan het wegnemen van barrières, zoals het verbeteren van oversteekplaatsen, het creëren van doorsteken door woonwijken en het veiliger maken van verbindingen tussen bedrijventerreinen en het centrum.

In hoofdstuk 4 zijn de wensbeelden op gebied van de netwerken nader uitgewerkt. Voorbeelden van het verbeteren van de fysieke verbindingen zijn:

- Een herkenbare looproute van het station naar het centrum;
- Het opwaarderen van drukke fietspaden (hoofdroutes) met herkenbare inrichting, samenhang en continuïteit (denk aan een vrijliggend fietspad of fietsstraat). Hierdoor is de route aantrekkelijker om te fietsen, waardoor dit bijdraagt aan de verbetering van leefbaarheid, gezondheid, ontmoeten en veiligheid;
- Beter benutten van de wegen aan de randen van Winterswijk;
- Goede aansluiting vanaf parkeervoorzieningen (zoals Zonnebrink) naar andere voorzieningen voor voetgangers;
- Continueren en zo mogelijk uitbreiden van deur tot deur vervoer in het buitengebied (ZOOV).

3.2.3 Regionale fietsverbindingen



Fietsen is een populaire en veilige manier van verplaatsen in Winterswijk en vormt een belangrijk onderdeel van de regionale bereikbaarheid ([beleidskeuze 7](#)). Door te investeren in hoogwaardige fietsinfrastructuur en voldoende stallingsmogelijkheden wordt het voor inwoners aantrekkelijker om met de fiets naar het centrum, werk of school te gaan. Dit vergroot niet alleen de bereikbaarheid, maar draagt ook bij aan gezondheid, duurzaamheid en de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte.

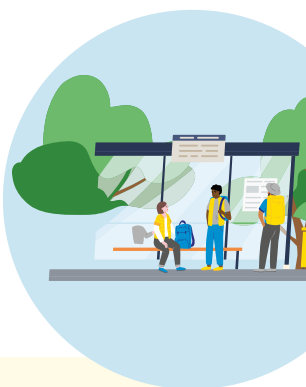
De gemeente werkt samen met de buurgemeenten en de Provincie Gelderland aan uitgebreide (regionale) fietsroutes die het landschap verbinden met het centrum en die goede verbindingen bieden van en naar woonwijken en bedrijventerreinen. Daarbij wordt rekening gehouden met een groeiend aantal en verschillende soorten fietsen, zoals e-bikes. Zo worden alle belangrijke economische, recreatieve en maatschappelijke bestemmingen in Winterswijk, evenals de routes naar omliggende kernen zoals Groenlo, Aalten, Lichtenvoorde Vreden en Oeding, goed en veilig bereikbaar voor fietsers.

3.2.4 Openbaar vervoerverbindingen

Het openbaar vervoer speelt in Winterswijk een belangrijke rol voor duurzame mobiliteit, sociale inclusie en gelijke kansen voor alle inwoners ([beleidskeuze 8](#)). Met de stations als regionale OV-knooppunten zijn zowel regionale bestemmingen als internationale verbindingen bereikbaar. In combinatie met busverbindingen en ZOOV vormt het OV een betrouwbaar alternatief voor de auto, essentieel voor de bereikbaarheid van voorzieningen zoals het ziekenhuis, zeker in het licht van vergrijzing en het behoud van verbinding met het buitengebied.

De gemeente streeft ernaar het huidige bedieningsniveau te behouden en waar mogelijk structureel te verbeteren, in nauwe samenwerking met de Provincie Gelderland, Arriva en andere partners. Verbeteringen richten zich op de trajecten:

- Snellere treinverbinding (ook gedurende de nacht) Winterswijk–Apeldoorn en Winterswijk–Arnhem.
- Snellere busverbinding Winterswijk–Enschede (ook gedurende de nacht) door bijvoorbeeld vanaf Groenlo rechtstreeks naar Enschede te rijden.
- Herintroduceren of versterken interregionale lijnen met Duitsland (Vreden–Ahaus, Oeding–Borken, Bocholt).
- Meekoppelkansen benutten wanneer de Nedersaksenlijn wordt aangelegd.



Rondom de stations en belangrijke bushaltes worden kansen benut om deze verder te ontwikkelen tot volwaardige vervoersknooppunten, met verbeterde voorzieningen en een betere aansluiting op fiets- en wandelroutes.

Sociale verbindingen: De gemeente Winterswijk wilt de sociale verbinding bevorderen. Dit sluit direct aan bij de visie BOSS (Bewegen, Ontmoeten, Spelen en Sporten), waarin wordt ingezet op een gezonde en vitale leefomgeving. Denk aan het creëren van aantrekkelijke verblijfsplekken en routes die uitnodigen tot ontmoeten en samen actief zijn.

Fysieke verbindingen: Het mobiliteitsnetwerk wordt aangevuld met veilige, directe verbindingen naar dagelijkse voorzieningen en barrières worden weggenomen. Voorbeelden voor het verbeteren van de fysieke verbindingen zijn: herkenbare looproutes van het station naar het centrum maken en het opwaarderen van fietspaden op het hoofdfietsnetwerk.

Regionale fietsverbindingen: Winterswijk investeert samen met de buurgemeenten en Provincie Gelderland in hoogwaardige regionale fietsroutes en stallingsvoorzieningen om centrum, woonwijken, bedrijventerreinen en omliggende kernen veilig en aantrekkelijk per fiets te verbinden.

Openbaar Vervoer verbinding: Winterswijk ziet het openbaar vervoer als een essentiële basisvoorziening en wil, samen met partners, het aanbod, de bereikbaarheid en de kwaliteit verbeteren, met speciale aandacht voor stations als regionale vervoersknooppunten en voor verbindingen naar Apeldoorn, Enschede en Duitsland.

3.3 Verkeersveiligheid

Winterswijk streeft naar nul verkeersslachtoffers en zet in op een verkeerssysteem dat veilig en comfortabel is voor iedereen, ongeacht leeftijd of manier van verplaatsen. Dit betekent veilige en aantrekkelijke voetgangers- en fietsverbindingen in het centrum, in de wijken, naar bedrijventerreinen en door het buitengebied. Daarbij wordt rekening gehouden met incidentele verkeerspieken zoals bij scholen, sportvoorzieningen en toeristische attracties. Zowel de fysieke infrastructuur als de sociale omgeving worden zo ingericht dat iedereen zich veilig en welkom voelt. Naast inrichting van de infrastructuur blijft er structurele aandacht voor verkeerseducatie, bewustwording en handhaving, want verkeersveiligheid hangt ook voor een groot deel af van het gedrag van de weggebruikers. Hieronder worden twee beleidskeuzes verder uitgewerkt.

3.3.1 '30 km/uur, tenzij' en aanpak van onveiligheid

De gemeente past het principe '30 km/uur, tenzij' toe binnen de bebouwde kom (bibeko), met name op wegen waar veel interactie is tussen auto's, fietsers en voetgangers ([beleidskeuze 6](#)). Bij herinrichting wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij lopende projecten en groot onderhoud. Ervaringen vanuit de evaluatie van de herinrichting Groenloseweg tot 30 km/uur ontsluitingsweg worden hierin meegenomen.

Concreet betekent dit een snelheidsverlaging naar 30 km/uur voor autoverkeer op wegen waar auto's en fietsers van dezelfde rijbaan gebruik maken. Dit sluit aan bij de landelijke richtlijnen voor deze wegen. De verwachting is dat dit gaat bijdragen aan een verlaging van verkeersongevallen.

Andere aandachtspunten voor verkeersveiligheid bij herinrichting zijn:

- Verbeteren van voetgangers- en fietsoversteekplaatsen.
- Veiligheidsmaatregelen voor snelheidsverschillen op het fietspad.
- Verbetering van verlichting op voetgangers- en fietspaden.
- Extra aandacht voor veiligheid bij school- en sportomgevingen (halen/brengen + veilige ruimte voor voetgangers en fietsers).

3.3.2 Samen werken aan een veilig Winterswijk

De gemeente stimuleert en faciliteert initiatieven voor verkeersveiligheid waarbij het initiatief vooral bij bewoners, scholen en maatschappelijke organisaties ligt ([beleidskeuze 5](#)). Denk aan verkeerseducatie op basisscholen, campagnes over zichtbaarheid in het verkeer of acties gericht op fietsverlichting. Hierbij werkt Winterswijk nauw samen met **Veilig Verkeer Nederland** (VVN). VVN ondersteunt met verkeerslessen, verkeersexamens, campagnes zoals "De scholen zijn weer begonnen" en buurtacties om gevaarlijke situaties te signalen. Ook worden inwoners, bedrijven en vrijwilligers actief betrokken bij maatregelen en gedragsacties, zoals e-bike trainingen voor ouderen of MONO-acties tegen smartphonegebruik in het verkeer. Door deze samenwerking wordt verkeersveiligheid een gedeelde verantwoordelijkheid en groeit het draagvlak voor maatregelen.



Op de fietspaden zijn steeds meer kwetsbare gebruikers, zoals ouderen, kinderen, fietsers op e-bikes en bakfietsen. Deze groepen vragen om extra aandacht, er ontstaan namelijk verschillende snelheden. Maatregelen die genomen kunnen worden zijn: verbreden fietspaden, opvallende en veilige oversteekplaatsen, betere verlichting en gedragsgerichte campagnes om afstand te houden en rekening te houden met elkaar.

Toezicht en Handhaving

Een effectief veiligheidsbeleid vereist niet alleen goede infrastructuur en educatie, maar ook consequent toezicht en handhaving van de opgestelde regels. Handhaving is essentieel om de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming te waarborgen en draagt direct bij aan de realisatie van de beleidsdoelstellingen uit dit mobiliteitsplan.

De gemeente is niet de enige partij die verantwoordelijk is voor handhaving. Goede samenwerking met ketenpartners is cruciaal. Daarbij gaat het om:

- De Politie: met name de basisteams en Teams Verkeer. Deze zijn primair verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van de landelijke verkeerswetgeving (Wegenverkeerswet). De gemeente stemt periodiek, bijvoorbeeld via het lokale verkeersoverleg, de prioriteiten af met de politie om lokaal gewenste accenten te leggen.
- Gemeentelijke Handhaving (BOA's): Onze Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's) richten zich met name op de naleving van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en gemeentelijke parkeerregulering, en dragen bij aan de veiligheid en leefbaarheid in de openbare ruimte.

In Winterswijk wordt het principe '30 km/u, tenzij' toegepast. Er wordt daarbij zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij lopende projecten (werk met werk maken). De veiligheid op een aantal wegen wordt op termijn verbeterd door de snelheid te verlagen in combinatie met herinrichting van de weg.

De gemeente werkt mee aan campagnes en educatie projecten om de verkeersveiligheid te verbeteren. Samenwerking met inwoners, scholen en maatschappelijke organisaties speelt een belangrijke rol, zodat verkeersveiligheid een gedeelde verantwoordelijkheid wordt en maatregelen effectief en gedragen zijn. Naast de inrichting (Engineering) en Educatie is ook handhaving (Enforcement) een belangrijk onderdeel om tot een effectief verkeersveiligheidsbeleid te komen.

3.4 Bewuste keuzes

Winterswijk wil dat inwoners, bezoekers en ondernemers bewuste keuzes kunnen maken in hun manier van reizen. Door ruimtelijke ontwikkelingen en herinrichtingen te plannen vanuit de voetganger en fietser en daarmee goede alternatieven voor de auto te bieden, wordt duurzame mobiliteit gestimuleerd.

3.4.1 Ontwerpen vanuit de voetganger, fietser, openbaar vervoer en auto

De gemeente Winterswijk ontwerpt de omgeving vanuit duurzame vervoerswijzen. Dit betekent dat bij het ontwerpen van een gebied eerst wordt gekeken naar de positie van de voetganger, vervolgens de fietser, het openbaar vervoer, deelmobiliteit en daarna de auto. Daarmee komt er meer evenwicht in de behandeling van vervoerswijzen en stimuleert het de keuze voor duurzame vervoerswijzen. De gebiedsontwikkelaar is verplicht om de effecten in beeld te brengen in een mobiliteitsonderzoek. Zo wordt gestimuleerd dat nieuwe voorzieningen en woningen goed bereikbaar zijn met alle modaliteiten.

Ook bij herstructureringen wordt hetzelfde principe toegepast om aantrekkelijke, veilige en gezonde verblijfsomgevingen te creëren. Niet alleen omdat het functioneel en veilig is, maar ook omdat we vinden dat de omgeving moet “uitnodigen” tot het maken van een wandeling of een fietstocht. Op die manier kunnen de inwoners de bewuste keuze maken om te lopen of fietsen. Daarbij houden we rekening met de beschikbare ruimte en de bereikbaarheid van voorzieningen en woningen voor auto's. Voorbeelden voor het creëren van een kwalitatief hoogwaardige ruimte voor de voetganger en fietser zijn:

- Een levendig en toegankelijk voetgangersklimaat in het centrum.
- Comfortabele, goed verlichte en veilige doorsteken voor voetgangers en fietsers tussen woonwijken en het centrum, bijvoorbeeld via groenstroken.
- Parkeer- en stallingsvoorzieningen die uitnodigen tot overstappen van auto of OV naar de fiets of te voet gaan, bijvoorbeeld fijne langparkeervoorzieningen met een comfortabele looproute naar de winkels of een grote overdekte fietsenstalling in het centrum.

Toekomstige uitbreidingen en inbreiding

In de omgevingsvisie is vastgelegd dat Winterswijk wil groeien, via inbreiding en op termijn ook via uitbreiding. Hoewel de exacte bouwlocaties nog niet zijn aangewezen, is het van belang dat het Mobiliteitsplan hier nu al op anticipeert. Ook bij de locatiekeuze is het van belang te redeneren vanuit duurzame vervoerswijzen. Ruimtelijke ontwikkelingen worden vanuit mobiliteit vooral gezien op plekken die op een duurzame manier bereikbaar zijn of gemaakt kunnen worden ([beleidskeuze 4](#)). Dit betekent bij voorkeur op loopafstand van een van de stations of bushalte. Voor bedrijventerreinen die veel (vracht)verkeer genereren zijn de bereikbaarheid en de effecten voor leefbaarheid en verkeersveiligheid bepalend.

Zoals opgenomen in de omgevingsvisie zijn initiatieven die veel verkeer genereren zijn alleen bespreekbaar langs hoofdwegen (80 km/delen van Misterweg, Rondweg West, Groenloseweg, Rondweg Zuid en Kottenseweg). Publieksgerichte functies met sporadische pieken zijn mogelijk langs delen van wegen met 60 km/u (Wooldseweg, Bataafseweg, Steengroeveweg, Vredenseweg en Meddoseweg). Overige wegen zijn geschikt voor kleinschalige functies en zeldzame pieken.

De initiatiefnemer is verplicht bij een ruimtelijke ontwikkeling het gebied uit te werken voor de verschillende vervoerswijzen, waarvan de effecten in beeld gebracht worden in een mobiliteitsonderzoek. De gemeente toetst vervolgens of het plan past binnen het mobiliteitsbeleid. Ook bij renovaties en reconstructies van de openbare ruimte redeneert de gemeente vanuit duurzame mobiliteitsvormen.

3.4.2 Het aanbieden van alternatieven

Voor de fysieke inrichting richten we ons op dat de bereikbaarheid met alle vervoerswijzen gewaarborgd blijft binnen de gemeente en dat er kwalitatief goede voorzieningen zijn voor de fiets, elektrische auto, OV en deelmobiliteit. De gemeente Winterswijk stimuleert bewoners om zich op een duurzame manier te verplaatsen door goede en aantrekkelijke alternatieven voor de auto te bieden. Denk bijvoorbeeld aan:

- Het verstrekken van duidelijke informatie aan bestaande en nieuwe bewoners over loop- en fietsroutes in hun wijk en naar belangrijke voorzieningen, maar ook over deelmobiliteit en laadpunten (handig bij contactmomenten met de gemeente als verhuizing, trouwen etc);
- Ruimtelijke ontwikkelingen vooral op plekken die op een duurzame manier bereikbaar zijn of gemaakt kunnen worden;
- Voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen bij halten en belangrijke voorzieningen;
- Faciliteren van laadpalen (zie integrale laadvisie);

3.4.3 Parkeren reguleren

Door de regiofunctie van Winterswijk trekt Winterswijk veel bezoekers aan van buitenaf. Het centrum en de belangrijkste voorzieningen blijven bereikbaar per auto, maar de auto is in het centrum meer te gast ([beleidskeuze 10](#)). Dit betekent dat de inrichting van de openbare ruimte prioriteit geeft aan voetgangers, fietsers en verblijfskwaliteit. Bezoekers worden gericht geleid naar parkeervoorzieningen, waarbij bezoekers die langer in het centrum willen verblijven op grotere afstand een plek kunnen vinden. Bezoekers die voor de snelle boodschap het centrum bezoeken, maken gebruik van de parkeerplaatsen met een beperkte parkeerduur (blauwe zone). De parkeerplaatsen voor bewoners vallen niet onder de blauwe zone. Bij verdere uitwerking van het Mobiliteitsplan wordt gekeken in hoeverre parkeerplaatsen exclusief voor bewoners kunnen worden gemaakt.

De parkeerdruk in het centrum is met name op de zaterdag en Duitse feestdagen hoog, waarbij er op momenten in delen van het centrum een tekort aan parkeerplaatsen is. Dat vraagt om de volgende maatregelen:

- Een **actualisatie van de parkeernota**, waarin per deelgebied (mobiliteitszone, zie paragraaf 4.2) wordt aangegeven hoe om te gaan met de parkeernormen en waarin het doelgroepgericht parkeerbeleid (minder validen, ouderen) is uitgewerkt.
- Een **nieuw parkeerverwijssysteem**, waarbij langparkeerders naar randzones worden verwezen buiten de schil van het centrum. Vanaf daar herkenbare duidelijke wandel- en fietsroutes naar het centrum.
- Als er noodzaak is, **slimme spreiding voor het parkeren**, zoals waar mogelijk medegebruik van parkeerplaatsen (dubbelgebruik) door in gesprek te gaan met stakeholders (bijvoorbeeld bedrijven of scholen), met de vraag of daar geparkeerd kan worden in het weekend door bezoekers van het centrum.
- Handhaving van de **naleving van de blauwe zones**.
- In het centrum en nabij publieke voorzieningen worden **voldoende parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen** zoals minder validen en ouderen gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen komen op korte loopafstand van de voorzieningen. De benodigde aantallen worden nader uitgewerkt in een parkeernota voor het centrum.

Parkeren op bedrijventerreinen

Op bedrijventerreinen geldt het principe dat bedrijven het parkeren oplossen op eigen terrein. Bedrijven worden gestimuleerd om zelf te kijken naar mobiliteitsoplossingen voor werknemers. Waar mogelijk wordt ook hier dubbelgebruik toegepast om zo veel mogelijk ruimte te besparen.

Hiernaast streeft de gemeente naar een bredere werkgeversaanpak. Dit betekent dat bedrijven actief worden gestimuleerd om maatregelen te nemen die bijdragen aan duurzame mobiliteit van hun werknemers. Denk hierbij aan het aanbieden van fiets- en OV-regelingen, het faciliteren van deelmobiliteit en carpoolen. Waar mogelijk zoekt Winterswijk samenwerking met de provincie en regionale programma's om deze aanpak vorm te geven.

3.4.4 Laadinfrastructuur

De overgang naar elektrisch vervoer vraagt om een goed georganiseerd laadnetwerk. Hiervoor geldt de 'Integrale Laadvisie en het plaatsingsbeleid Winterswijk 2025' als kader. In deze laadvisie is vastgelegd hoe laadpunten worden geplaatst, hoe de groei van het netwerk wordt afgestemd op de vraag en welke locaties daarbij prioriteit hebben.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en herinrichtingen wordt standaard gekeken naar laadvoorzieningen. Zo groeit het netwerk gecontroleerd mee, blijft het toegankelijk en wordt de openbare ruimte efficiënt benut.

Winterswijk hanteert het volgende principe; bij nieuwe ontwikkelingen en herinrichtingen zet Winterswijk eerst in op de voetganger, daarna de fietser, OV, deelmobiliteit en pas als laatste de auto. Initiatiefnemers onderbouwen dit in een mobiliteitsonderzoek, zodat nieuwe gebieden leefbaar, veilig en aantrekkelijk zijn.

Winterswijk houdt het centrum bereikbaar voor autobezoekers, maar geeft prioriteit aan voetgangers, fietsers en verblijfskwaliteit. Parkeren wordt efficiënter georganiseerd door het verbeteren van de naleving van blauwe zones, het verwijzen van langparkeerders naar randzones met goede loop- en fietsroutes, en door bijvoorbeeld het stimuleren van dubbelgebruik. Op bedrijventerreinen lossen de bedrijven het parkeren op eigen terrein op.

De laadinfrastructuur wordt voorbereid op de toekomst door het volgen van de laadvisie 2025. Bij nieuwe ontwikkelingen en herinrichtingen wordt standaard gekeken naar laadvoorzieningen.

3.5 Gezond leven en bewegen

Een gezonde en prettige leefomgeving voor haar bewoners, dat is de ambitie van de gemeente Winterswijk. Dat betekent aandacht voor het beperken van negatieve effecten, zoals geluidshinder, luchtverontreiniging en barrièrewerking, én het actief stimuleren van bewegen. Hieronder wordt dat in twee sub paragrafen uitgewerkt.

3.5.1 Luchtkwaliteit, geluidshinder en barrièrewerking

In alle mobiliteitsprojecten wordt het effect op de leefbaarheid – zoals geluidshinder, uitstoot, stikstof en barrièrewerking – nadrukkelijk meegenomen in de afweging. Winterswijk volgt hierbij wettelijke richtlijnen en regionale afspraken, waaronder de WHO-adviezen voor mobiliteit. Hoewel voor grote infrastructuur (zoals het spoor) de gemeente afhankelijk is van provinciale en landelijke partijen, treedt Winterswijk actief op als gesprekspartner om verbeteringen te realiseren.

Voorbeelden van maatregelen die bijdragen aan een betere luchtkwaliteit en minder geluidsoverlast zijn:

- Stimuleren duurzame vervoerswijzen, waardoor lopen, fietsen en OV prioriteit krijgen boven autoverkeer (zie 3.4.1);
- Aanleggen of verbeteren van oversteekplaatsen om barrièrewerking van drukke wegen zoals de Rondweg West en de N319 te verminderen;
- Stimuleren van zero-emissie mobiliteit, bijvoorbeeld door het gebruik van (elektrische) fietsen te bevorderen;
- Aanwijzen van voorkeursroutes voor vracht- en landbouwverkeer, om overlast in woongebieden te beperken.

3.5.2 Bewegen

Naast het aanpassen van de fysieke inrichting zet Winterswijk ook in op voorlichting en educatie om bewegen te stimuleren ([beleidskeuze 3](#)). De gemeente zet zich hier actief in via het programma BOSS (Beweeg- en Sportstimulering Winterswijk). Onder BOSS worden inwoners op allerlei manieren gestimuleerd om meer te bewegen, samen te sporten en de openbare ruimte actief te gebruiken.

Concreet betekent dit dat de gemeente – vaak samen met scholen, verenigingen, buurtsportcoaches en zorgorganisaties – activiteiten organiseert zoals wandelingen, fietstochten en laagdrempelige sportevenementen. Ook worden in wijken speciale routes (zogenaamde beweeglinten) aangelegd, zodat iedereen dichtbij huis in beweging kan komen. Voor ouderen of mindervaliden worden toegankelijke en kortere routes met voldoende rustpunten aangeboden. Daarnaast loopt er binnen BOSS structurele aandacht voor bewustwording en educatie, zoals campagnes op scholen en in buurten om actief vervoer te stimuleren.

Door deze inzet draagt Winterswijk al actief bij aan de gezondheid van inwoners en blijft dit een belangrijk speerpunt. Dit Mobiliteitsplan zorgt ervoor dat de inrichting van de openbare ruimte deze aanpak ondersteunt en versterkt.

In mobiliteitsprojecten wordt altijd het effect op de leefbaarheid (geluidshinder, emissie, barrière werking) als een afwegingspunt meegenomen. Winterswijk volgt hierbij wettelijke richtlijnen en regionale afspraken.

Bewegen wordt gestimuleerd via het programma BOSS (Bewegen, Ontmoeten, Sporten en Spelen), waar de gemeente in zal blijven investeren. Denk hierbij aan activiteiten die worden georganiseerd, zoals laagdrempelige sportevenementen. Daarnaast loopt binnen BOSS structurele aandacht voor bewustwording en educatie.

3.6 Toegankelijkheid

Toegankelijkheid gaat erom dat iedereen, met of zonder beperking, gebruik kan maken van alle vormen van voorzieningen, informatie en dienstverlening. Iedereen moet volwaardig kunnen deelnemen aan de samenleving. Winterswijk wil dat iedereen volwaardig kan deelnemen aan de samenleving en maakt toegankelijkheid daarom tot vast onderdeel van elk mobiliteitsproject en van de inrichting van de openbare ruimte. De gemeente volgt het Handboek Toegankelijkheid van CROW en betreft bewoners actief bij het verbeteren van de bereikbaarheid en bruikbaarheid van voorzieningen.

3.6.1 Aanvullende mobiliteitsvoorzieningen

Bij de uitvoering van mobiliteitsprojecten wordt expliciet gekeken naar de toegankelijkheid van belangrijke bestemmingen zoals bushaltes, zorginstellingen, publieke voorzieningen, mindervaliden parkeerplaatsen, en locaties waar veel mensen samenkomen (beleidskeuze 9). De focus ligt hierbij op de behoeften van jonge kinderen, ouderen en mensen met een fysieke of visuele beperking.

De CROW richtlijn toegankelijkheid biedt aanbevelingen voor het toegankelijk inrichten van de openbare ruimte. Deze richtlijn is ontwikkeld om gemeenten te voorzien van eenduidige en gedragen toegankelijkheidsrichtlijnen, zodat looproutes, bushaltes en parkeerplaatsen toegankelijk zijn voor iedereen. Enkele kernpunten zijn samengevat in het onderstaande kader.

Voetgangers:

- Het garanderen van een vrije doorloopruimte (minimaal 2,00 meter) en manoeuvreerruimte;
- Het voorkomen van hoogteverschillen met in de buurt van een trap een alternatieve helling of lift;
- Zichtbaarheid, met duidelijk onderscheid tussen het voetpad en de rijbaan, en voldoende routebegeleiding.

Fietsers:

- Het onderhoud van fietspaden (voorkomen van oneffenheden);
- Paaltjes op fietspaden voorkomen of verwijderen waar mogelijk;
- Het aanpassen van de verkeerslichtenregeling aan de fietssnelheid van langzamere fietsers;
- Het borgen van de zichtbaarheid (bijvoorbeeld door verlichting) en eenduidigheid in de kleurmarkering van fietsstroken en fietspaden.

Openbaar vervoer:

- De route naar het perron en haltes is voldoende breed, zonder grote hoogteverschillen en aangegeven met een geleidelijn en instapmarkeringen.

Door deze voorzieningen standaard mee te nemen in ontwerpen en herinrichtingen, blijft Winterswijk voor iedereen bereikbaar en uitnodigend.

3.6.2 Bewustwording toegankelijkheid

Naast fysieke maatregelen zet Winterswijk in op bewustwording over het belang van toegankelijkheid en inclusie. Dat betekent dat het onderwerp niet alleen technisch wordt meegenomen, maar ook leeft bij inwoners, ondernemers en ontwerpers van de openbare ruimte. Concreet doet de gemeente dit door bijvoorbeeld:

- **Vertegenwoordigers van doelgroepen** (zoals ouderenbonden, mindervaliden platforms en jongeren) actief te betrekken bij de planvorming;
- **Campagnes en informatievoorziening** over het belang van een toegankelijke omgeving en goede voorbeelden van inclusieve voorzieningen.
- **Verspreiden van informatie over hulpmiddelen en apps** zoals de Halteviewer en toegankelijke routeplanners voor fietsers en voetgangers.
- **Opleidingen en workshops** voor medewerkers en partners over toegankelijkheid in ontwerp en beheer.

Door bewoners actief te betrekken en kennis te vergroten, wil Winterswijk ervoor zorgen dat toegankelijkheid een vanzelfsprekend onderdeel blijft van iedere mobiliteitsoplossing.

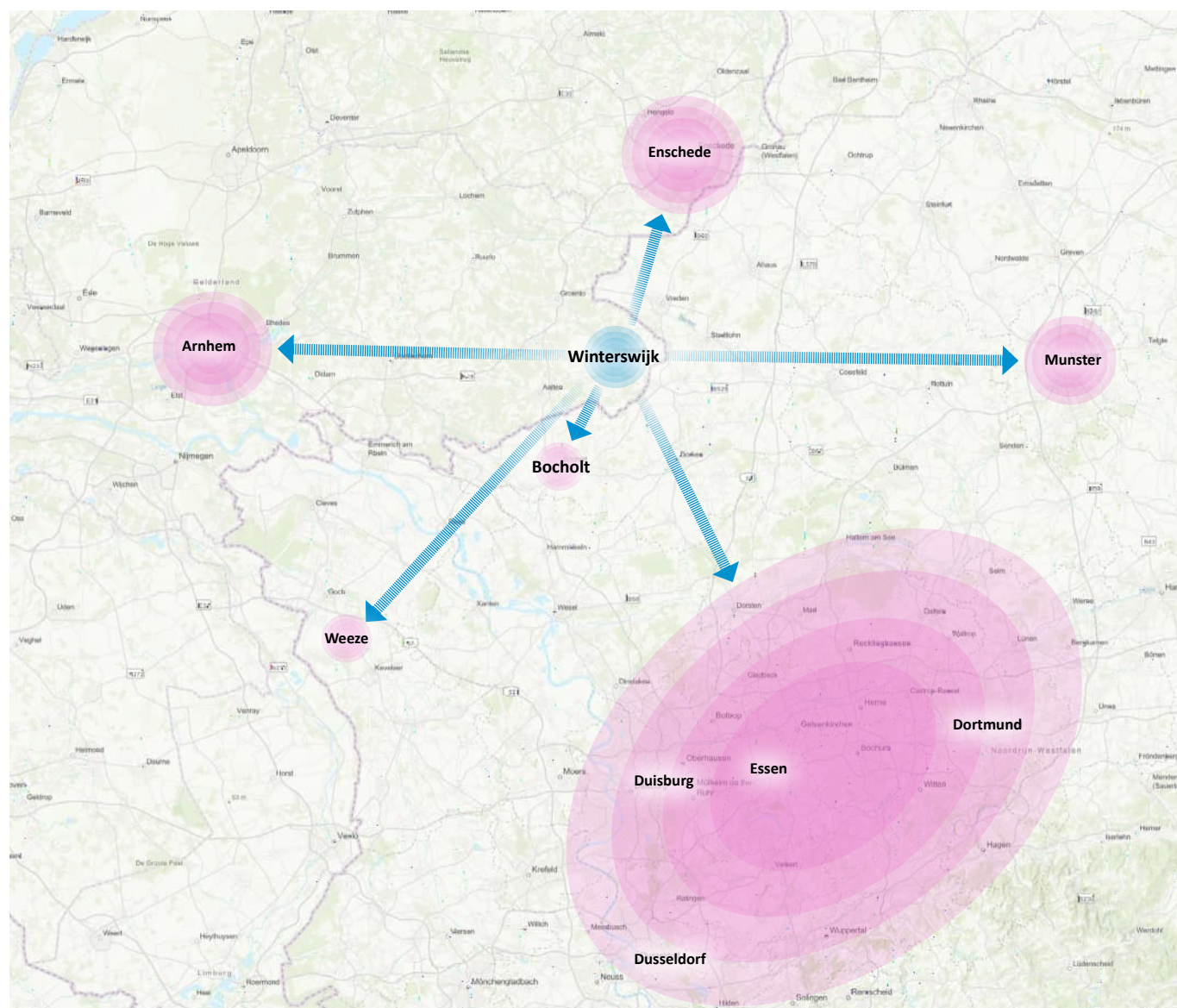
Bij mobiliteitsprojecten ziet de gemeente expliciet toe op de toegankelijkheid van belangrijke bestemmingen, zoals bushaltes, publieke voorzieningen, zorgfuncties, mindervaliden parkeerplaatsen etc. De richtlijn toegankelijkheid van CROW vormt hierin een leidraad.

4. Mobiliteitsnetwerken

Een goed functionerend mobiliteitsnetwerk is de ruggengraat van een leefbare, bereikbare en gezonde gemeente. In Winterswijk betekent dit dat voetgangers, fietsers, OV-gebruikers, automobilisten, logistieke stromen en andere doelgroepen ieder hun plek hebben. De overstap van bijvoorbeeld de trein naar de fiets moet soepel verlopen om daarmee de bereikbaarheid goed te houden. Het netwerk moet logisch, herkenbaar en toekomstbestendig zijn. Op deze manier groeit Winterswijk mee met de maatschappelijke ontwikkelingen, woningbouw, economie en recreatie.

4.1 Winterswijk in de regio

Winterswijk ligt centraal tussen de kernen Aalten, Lichtenvoorde, Groenlo, Vreden, Oeding, Borken, Rhede en Bocholt. Goede verbindingen met deze kernen en de rest van zowel in Nederland als in Duitsland zijn voor Winterswijk van belang.

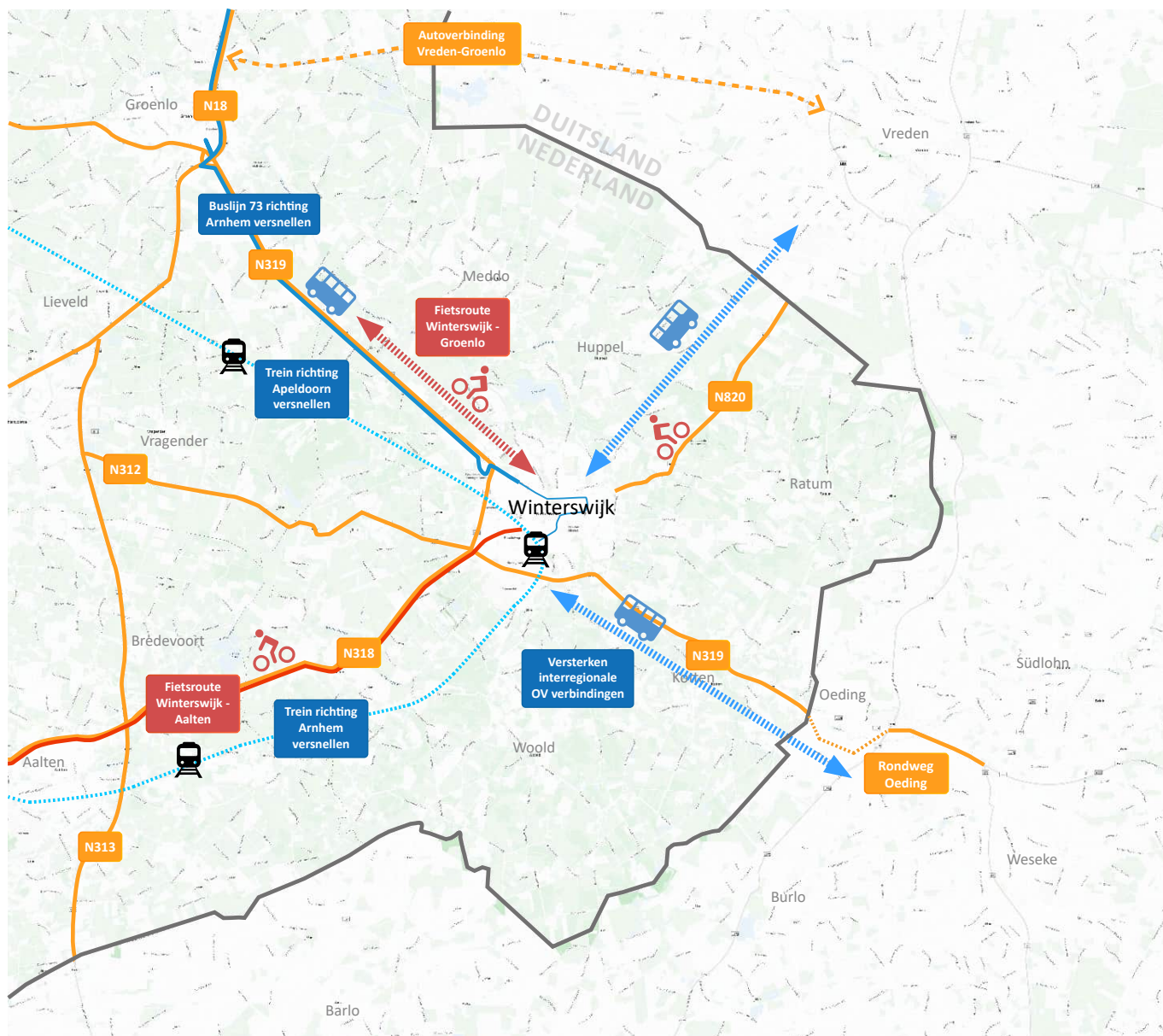


Figuur 4.1: De bereikbaarheid van Winterswijk in Europees perspectief

In Nederland ligt Winterswijk aan de oostelijke rand, maar als je Winterswijk bekijkt op Europese schaal dan valt op dat je binnen anderhalf uur reistijd meerdere stedelijke agglomeraties bereikt. Denk daarbij aan Twente, de regio Arnhem-Nijmegen, Munster en het Roergebied. Ook de regio Amsterdam-Schiphol is binnen twee uur bereikbaar.

Voor de bereikbaarheid van Winterswijk in de regio wil de gemeente de bereikbaarheid goed houden, onder andere door de verbindingen per auto en openbaar vervoer te verbeteren. Hierin wil de gemeente samen optrekken met de buurgemeenten in de Achterhoek en de provincie Gelderland.

In figuur 4.2 zijn de belangrijkste regionale fiets-, openbaar vervoer- en autoverbindingen weergegeven met daarbij ambities voor verbeteringen.



Figuur 4.2: belangrijke fiets-, openbaar vervoer- en autoverbindingen in de regio

Voor de fiets zijn er vanuit Winterswijk meerdere regionale fietsverbindingen die intensief worden gebruikt door scholieren. De kernen Aalten, Oeding, Vreden en Groenlo liggen allen binnen een fietsafstand van 15 kilometer. De ambitie is om deze regionale fietsverbindingen samen met de buurgemeenten en de provincie Gelderland verder te versterken (zie ook paragraaf 3.2.3). De verbinding N318 Aalten (Varsseveld - Aalten - Winterswijk) is reeds benoemd als te verbeteren fietsroute in de uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit van de Provincie Gelderland.

Voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer zijn de treinverbindingen richting Zutphen en Arnhem van groot belang. Daarnaast is er lijn 73 die Winterswijk via Groenlo met Enschede verbindt. 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). De gemeente wil samen met de provincie Gelderland en de buurgemeenten de mogelijkheden verkennen voor een beter regionaal openbaar vervoernetwerk (zie ook 3.2.4). Hierbij kijken we ook naar innovatieve projecten zoals autonome voertuigen (bijvoorbeeld monocab-owl die nu in Duitsland wordt ontwikkeld).

Voor de auto zijn de volgende wegen van belang voor de regionale bereikbaarheid:

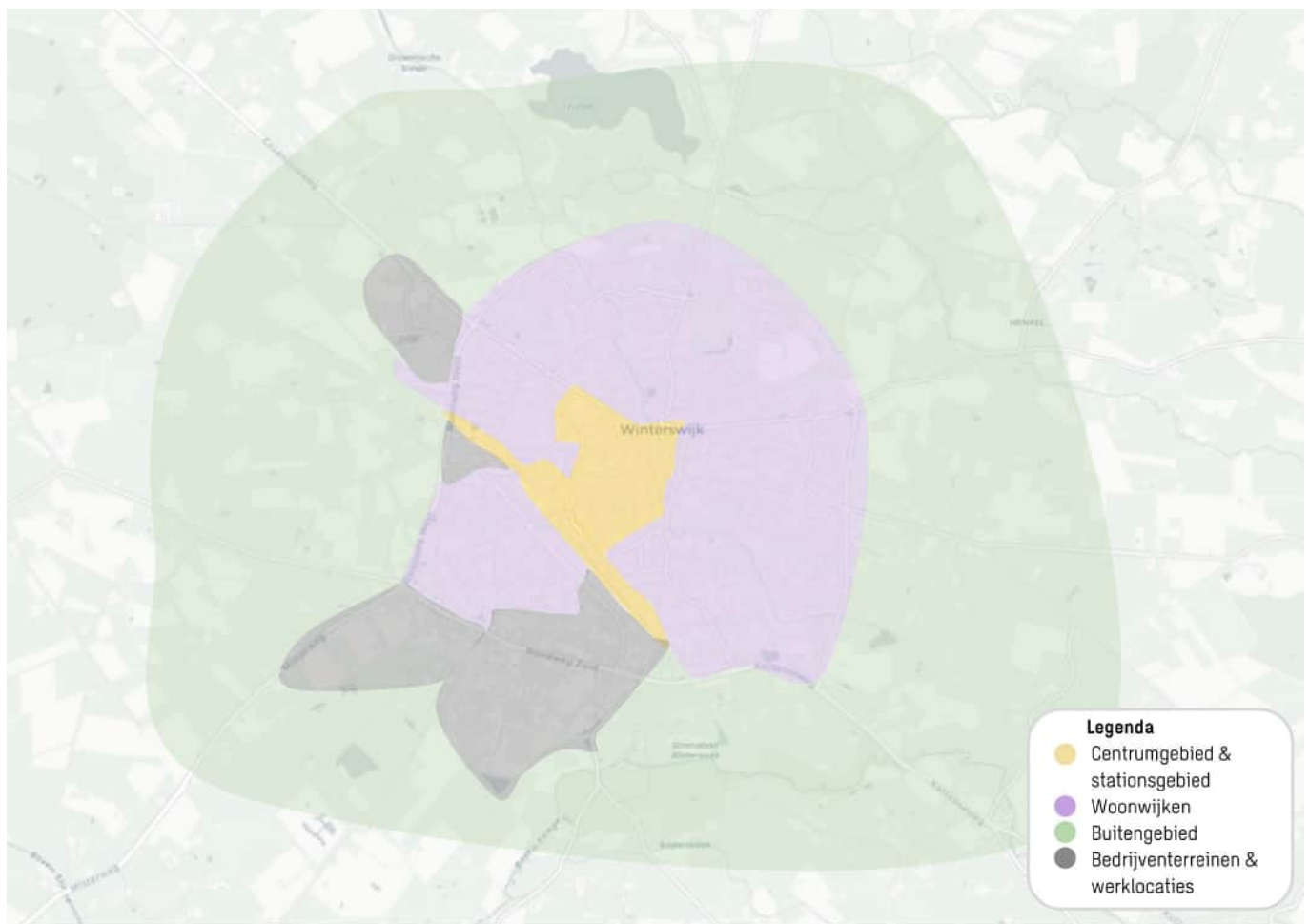
- N18/A18 die toegang biedt de rest van de Achterhoek tot grotere steden zoals Doetinchem en Enschede. Er wordt gewerkt op meerdere punten aan deze weg gewerkt aan oplossingen voor het verminderen van congestie op de N18, onder andere door een gelijkvloerse kruising bij Varsseveld (de Radstake) en opwaardering afslag De Laarberg richting Vreden.
- N319: Winterswijk-Groenlo-Ruurlo en Zutphen
- N318: Varsseveld-Aalten richting de oostelijke regio's en de Duitse grens. De N318 is de snelste verbinding met de A18, waardoor het een route biedt naar de A12 en A50.
- N312: Winterswijk-Lichtenvoorde en richting Kotten-Oeding.
- N820: Winterswijk-Vreden

4.2 Ontwerpprincipes integraal netwerk

De netwerken in dit hoofdstuk sluiten direct aan bij de doelen uit hoofdstuk 3. Ze laten zien hoe Winterswijk richting 2040 investeert in slimme verbindingen, veilige routes en sterke schakels tussen modaliteiten. Hieronder is een overzicht weergegeven met de leidende principes per modaliteit, waarbij onderscheid is gemaakt in de volgende deelgebieden, ook wel mobiliteitszones genoemd:

- Centrumgebied in de kern en het stationsgebied
- Woonwijken
- Het buitengebied (buiten de bebouwde kom)
- Werklocaties/ bedrijventerreinen

In figuur 4.3 is de globale afbakening van de mobiliteitszones weergegeven.



In figuur 4.3 is de globale afbakening van de mobiliteitszones weergegeven.

Modaliteit / Mobiliteitszones	Centrum & stationsgebied	Woonwijken	Buitengebied	Bedrijventerreinen & werklocaties
Voetganger	• Prioriteit in inrichting bij publieke voorzieningen en verkeersafwikkeling; • Korte, veilige en herkenbare looproutes station–centrum; • Toegankelijke inrichting volgens CROW; • Aantrekkelijke verblijfsplekken.	• Veilige en aantrekkelijke looproutes binnen bebouwde kom naar scholen, buurtvoorzieningen en OV; • Ruimte voor ontmoeting met genoeg rustplekken; • Verbeteren van oversteekplaatsen bij drukke verkeerswegen.	• Bereikbaarheid van groene buitengebied, met aansluiting op recreatieve routes; • Aandacht voor oversteekplaatsen over N-wegen.	• Aantrekkelijke looproutes op werklocaties (denk aan lunchwandeling).
Fiets	• Hoogwaardige, directe en veilige verbindingen tussen station, centrum en hoofdnnet; • Sterroute* bevat tenminste vrijliggend fietspad, fietsstraat of brede fietsstrook; • Voldoende en toegankelijke fietsparkeerplaatsen dicht bij voorzieningen en OV.	• Veilige en comfortabele routes naar centrum, scholen en sportvoorzieningen; • Aandacht voor de kruising van fietsroutes met de hoofdstructuur auto; • Enkele nieuwe of op te waarderen fietsverbindingen.	• Hoogwaardige recreatieve en functionele verbindingen (o.a. 5 Sterroutes, knooppuntroutes).	• Veilige en comfortabele fietsroute naar en op werklocaties; • Doorkijk naar deelfietsen.
Openbaar vervoer & deelmobiliteit	• Station verder benutten als mobiliteitshub door toevoeging van voorzieningen als deelmobiliteit, OV-fiets, elektrisch laden; • Ontsluitende buslijnen behouden en waar mogelijk versterken.	• Koppeling met fiets- en wandelnetwerk.	• OV behouden en waar mogelijk versterken. • Deelmobiliteit, als alternatief voor auto.	• Goede OV-verbindingen voor werknemers; • Deelmobiliteit, als alternatief voor auto.
Auto	• 30 km/u bibeko is uitgangspunt;	• 30 km/u bibeko is uitgangspunt. • Leefbaarheid en veiligheid op toegangswegen verbeteren;	• 60 km/uur als uitgangspunt; • Focus op verbeteren leefbaarheid en veiligheid.	• 30 km/u op termijn als uitgangspunt; • Faciliteren laadinfrastructuur.
Parkeren	• Parkeerregulering • Lang parkeren aan rand van centrum (op loopafstand); • Voldoende parkeervoorzieningen voor doelgroepen als minder validen • Afwijken standaard parkeernormen mogelijk onder voorwaarden	• Passende parkeervoorzieningen; • Faciliteren laadinfrastructuur; • Standaard parkeernormen	• Standaard parkeernormen	• Parkeren op eigen terrein • Stimuleren dubbelgebruik 'eigen' parkeerplaatsen • Standaard parkeernormen

* Binnen het fietsnetwerk van Winterswijk zijn **Sterroutes** aangewezen. Dit zijn de aangewezen hoofd fietsroutes die woonwijken, het centrum, het station en andere belangrijke bestemmingen zoals scholen, ook vanuit het buitengebied, met elkaar verbinden. Door deze routes als prioriteit te benoemen, krijgt de gemeente meer sturing bij onderhoud en verbetering. In paragraaf 4.3 wordt dit verder toegelicht.

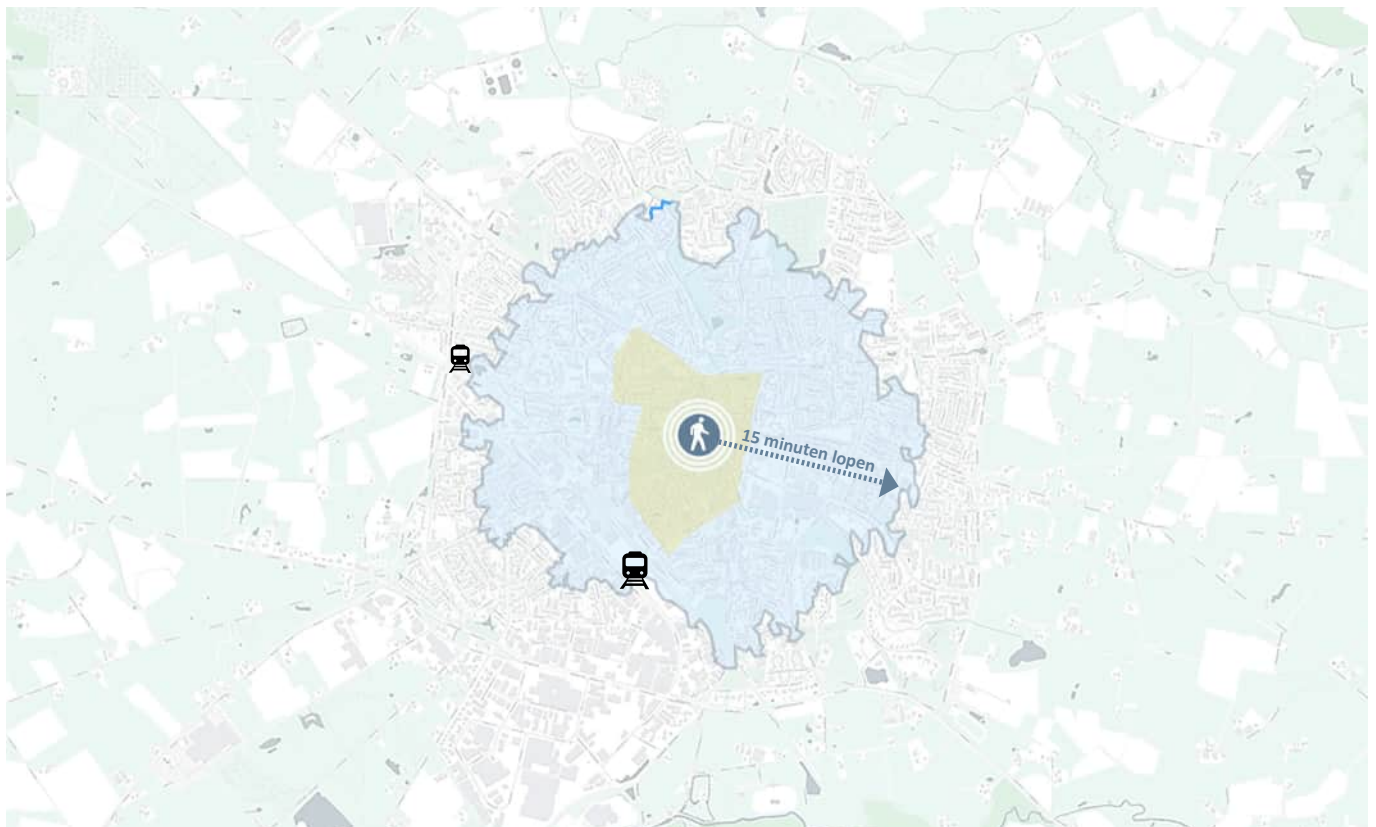
In de volgende paragrafen is nader ingegaan op de vier modaliteiten. Eerst wordt ingegaan op de leidende principes en is het wensbeeld voor het netwerk beschreven en gevisualiseerd. Onderdelen van het netwerk worden vervolgens in de vorm van kwaliteitseisen en voorbeelden van een mogelijke inrichting toegelicht.

4.3 Voetganger

4.3.1 Voetgangersstructuur 2040

Elke verplaatsing begint en eindigt te voet. Het voetgangersnetwerk moet uitnodigend, veilig en toegankelijk zijn voor alle doelgroepen, met extra aandacht voor kinderen, ouderen en mensen met een beperking. Daarbij is Winterswijk niet alleen een woongemeente, maar ook een centrumgemeente in de regio met veel bezoekers uit omliggende dorpen en Duitsland die zich te voet verplaatsen.

Winterswijk heeft een groot voordeel voor het centrum; vrijwel alle voorzieningen in en rondom het centrum zijn bereikbaar binnen 15 minuten lopen (zie ook figuur 4.4). Zo is het minder dan 10 minuten lopen van de Markt (hartje centrum) naar het station en liggen de alle parkeervoorzieningen binnen 15 minuten. Dit compacte karakter maakt het centrum Winterswijk bijzonder aantrekkelijk voor voetgangers en vormt een sterke basis om duurzame mobiliteit te stimuleren. Het biedt de kans om de openbare ruimte zo in te richten dat lopen de meest vanzelfsprekende manier van verplaatsen wordt binnen het centrum, of het nu gaat om een boodschap of een dagje winkelen. Dit biedt ook kansen voor bezoekers of inwoners uit het buitengebied, om vanaf het treinstation of parkeerplaatsen eenvoudig te voet verder te gaan.



Figuur 4.4: Bereikbaarheidszone te voet in 15 minuten vanaf de markt.

Het wensbeeld van het voetgangersnetwerk in Winterswijk richt zich vooral op het versterken van deze unieke kwaliteit. Dit betekent het bieden van aantrekkelijke en veilige looproutes vanaf de lang-parkeerlocaties naar het centrum en vanuit het centrum. Verder is het uitgangspunt dat er langs elke (woon)straat een goede voetgangersvoorziening aanwezig is en er een compleet netwerk voor voetgangers is. Per deelgebied en locatie vraagt dit maatwerk bij de verdere uitwerking.

Voor het buitengebied geldt dat de voetgangersstromen qua omvang en doel veelal anders zijn. Belangrijk is dat het buitengebied uitnodigend is voor wandelaars. Dat betekent bijvoorbeeld veilige oversteekpunten van de Rondweg West en N319, aansluiting op het regionale wandelnetwerk en bewegwijzerde routes richting recreatieve gebieden. In de buurtschappen is binnen de kom de situatie vergelijkbaar met de kern Winterswijk. Dat betekent dat het uitgangspunt is dat er goede voetgangersvoorzieningen aanwezig zijn langs de (woon)straten.

4.3.2 Kwaliteitseisen inrichting voetganger

In de huidige situatie zijn looproutes verschillend vormgegeven. Het is van belang dat de routes die belangrijke bestemmingen zoals plekken met een zorgfunctie en maatschappelijke en publieke bestemmingen verbindt, veilig en goed toegankelijk zijn voor alle verkeersdeelnemers. Als het gaat om de kwaliteit van de inrichting, zijn de volgende aspecten van belang:

- Belangrijke looproutes zijn waar mogelijk twee meter breed, verhard (tegels of asfalt) en zonder obstakels en daarmee toegankelijk voor minder validen/ouderen.
- Herkenbare inrichting vanaf het station zodat de voetganger op een natuurlijke manier wordt geleid naar het centrum of andere grotere publieke voorzieningen. Dit kan worden ondersteund door het versterken van de groenstructuur, verlichting, bewegwijzering of andere elementen. Daarnaast wordt ook vanuit BOSS ingezet op aantrekkelijke looproutes in het centrum.
- Veilige oversteeklocaties bij de kruising met de hoofdwegen voor het autoverkeer. Dit geldt in het bijzonder voor drukke looproutes, zoals vanaf de langparkeerplaatsen en het station richting het centrum. In hoofdstuk 5 is dit nader uitgewerkt.
- Wandelroutes moeten beschikken over voldoende zitmogelijkheden. Hierdoor kunnen mensen uitrusten en is er plek voor ontmoeting. Denk hierbij ook aan locaties dichtbij woonzorglocaties en parkjes zoals bij de Whemerbeek.
- Versterken van de groenstructuur, wat zorgt voor een prettige loopomgeving.
- Het creëren van koelteplekken. Koelteplekken in voetgangersgebieden zijn openbare plekken met een merkbaar lagere gevoelstemperatuur, gecreëerd door onder andere schaduw van bomen, water of speciale groendaken, om hittestress te verminderen en verblijfskwaliteit te verbeteren. Op deze manier is het veel fijner om bijvoorbeeld in de lunchpauze een rondje nabij een bedrijventerrein te lopen.

4.4 Fietser

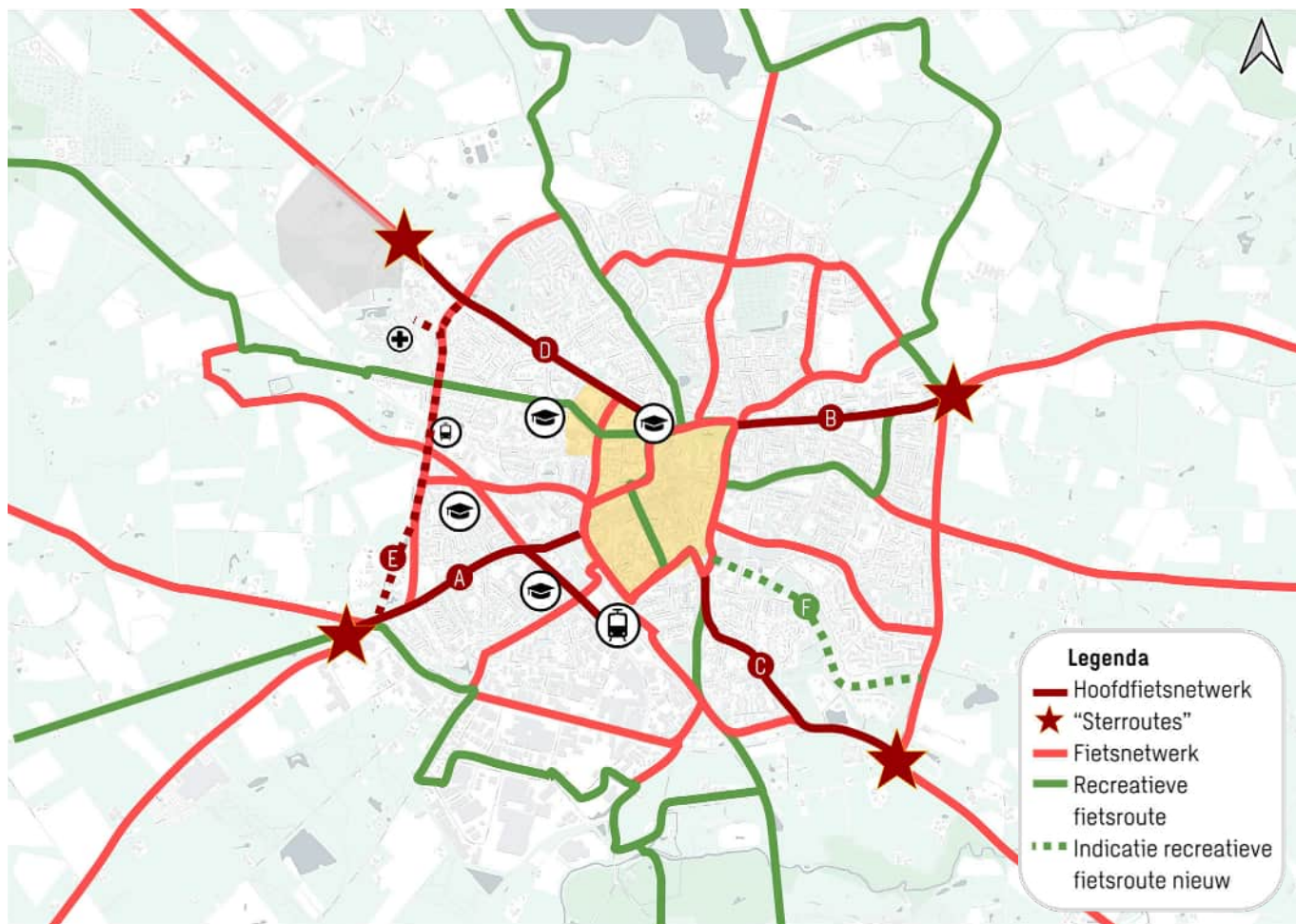
4.4.1 Fietsstructuur 2040

De fiets is het dagelijkse vervoermiddel voor de korte en middellange afstand en speelt in Winterswijk een sleutelrol in zowel dagelijkse mobiliteit als recreatie. Winterswijk kent een hoge fietsgebruikstraditie en wil dit de komende jaren verder versterken. Grotere steden hebben de “15-minuten fietsstad” als visie, maar Winterswijk heeft het geluk dat vanaf de randen naar het centrum alles in 15 minuten op de fiets reeds bereikbaar is. Het doel van Winterswijk is een samenhangend, veilig en comfortabel fietsnetwerk dat inwoners, bezoekers, toeristen en forensen optimaal bedient.

Oude radialen als fietsvriendelijke routes + aantrekkelijke en veilige entrees naar dorp

De oude radialen zijn waardevolle structuren in het dorp. De oude radialen die niet als hoofdroute dienen voor het autoverkeer, willen we inzetten als herkenbare, veilige fietsroutes die passen bij het dorpse karakter van Winterswijk. Daarnaast willen we de radialen sterker neerzetten als herkenbare en aantrekkelijke entrees van het dorp. Dit vraagt om aandacht voor inrichting, veiligheid en sfeer, zodat de overgang van buitengebied naar bebouwde kom goed voelbaar is. Vanuit alle windrichtingen wordt een zogenaamde steroute voorgesteld, die de fietser vanuit het buitengebied de kern Winterswijk binnen leidt en een veilige route vormt richting centrum en station.

In figuur 4.5 is het wensbeeld van het toekomstige fietsnetwerk in Winterswijk weergegeven.



Figuur 4.5: Fietsstructuur 2040

In het wensbeeld is onderscheid gemaakt in een hoofdfietsnetwerk, bestaande uit Sterrroutes, die de regio verbinden met het station, het centrum, het ziekenhuis en onderwijsvoorzieningen. De Sterrroutes vormen als het ware de “ruggengraat” van het fietsnetwerk. Op deze routes wordt ingezet op kwaliteit en veiligheid: goede verlichting, voldoende breedte, vrijliggende fietspaden of fietsstraten, en herkenbare en veilige oversteken. Door hier extra aandacht aan te geven, ontstaat een aantrekkelijk en betrouwbaar fietsnetwerk dat inwoners stimuleert om vaker de fiets te pakken ([beleidskeuze 7](#)). Met dit principe kan de gemeente gericht investeren en keuzes maken, zodat de belangrijkste verbindingen als eerste worden verbeterd. Op die manier dragen de Sterrroutes bij aan bereikbaarheid, gezondheid, verkeersveiligheid en een hogere kwaliteit van de openbare ruimte. De ambitie is om deze routes zoveel als mogelijk tot doorfietsroutes te maken, met voorrang voor de fiets. Het betreft de volgende routes:

- A. Chrysantstraat – Misterweg, de entree vanuit onder andere Aalten en Lichtenvoorde. Voorstel is om deze fietsverbinding herkenbaar in te richten bijvoorbeeld door een herinrichting tot tot fietsstraat of een weg met fietsstroken (zie figuur 4.6). Vanuit de regio wordt het belang van de regionale fietsroute Varsseveld – Aalten – Winterswijk opgepakt als uit te verbeteren hoofdfietsroute.
- B. Vredenseweg, de entree vanuit onder andere Henxel en Vreden (binnen de bebouwde kom). Deze weg is toe aan renovatie. In dat kader wordt voorgesteld om brede fietsstroken aan te brengen als onderdeel van herinrichting tot 30 km/uur gebiedsontsluitingsweg (zie paragraaf 4.5).
- C. Kottenseweg, de entree vanuit onder andere Kotten en Oeding. Hier wordt voorgesteld om brede fietsstroken aan te brengen als onderdeel van herinrichting tot 30 km/uur gebiedsontsluitingsweg (zie paragraaf 4.5).
- D. Groenloseweg, de entree vanuit Groenlo. Deze weg is recent heringericht met brede fietsstroken.
- E. N318-Dennendijk, de route aan de westzijde richting ziekenhuis. Deze fietsroute kent in de huidige situatie veel verschijningsvormen (woonstraat, smal fietspad, breder fietspad). Ook heeft de route soms voorrang en soms niet. De ambitie is om hier een veilig vrijliggend fietspad over de gehele lengte te realiseren.



Figuur 4.5: Impressie mogelijke herinrichting tot fietsstraat of met fietsstroken (bron: eigen bewerking Sweco)

De Sterroutes zorgen voor een betere bereikbaarheid van voorzieningen. Er vinden in Winterswijk ruimtelijke ontwikkelingen plaats, zoals bijvoorbeeld het bedrijventerrein Arrisveld aan de westkant van Winterswijk. Ook deze plek moet goed bereikbaar zijn per fiets. De hoofdfietsroute langs de Groenloseweg gaat hiervoor zorgen (beleidskeuze 4).

Het utilitaire fietsnetwerk (gericht op woon-werk en woon-schoolverkeer) wordt gecompleteerd door de routes gericht op het recreatieve fietsverkeer. Hier is ook aandacht voor vanuit de Omgevingsvisie; zo is langs de Whemerbeek (parallel aan de Laan van Hilbelink) een recreatieve fiets- en voetgangersroute richting het centrum voorzien (in de kaart aangegeven bij punt F). Deze route vraagt nadere uitwerking in samenspraak met de omgeving.

Er is aandacht voor het verbeteren van de verkeersveiligheid (beleidskeuze 5), met de Sterroutes als prioriteit. Denk hierbij aan de oversteekplaatsen waar de fiets kruist met een autoroute. Daar waar mogelijk vanuit de veiligheid, krijgt de fiets voorrang. Winterswijk heeft veel prachtige fietspaden buiten de bebouwde kom, die vooral functioneren voor recreatieve fietsers. Het is van groot belang dat deze behouden en onderhouden blijven. Daarnaast is er bij de inrichting aandacht voor de verschillende snelheden op het fietspad. Denk aan de fatbikes, elektrische fietsen, maar ook gehandicaptevoertuigen, zoals de driewielers en scootmobiel.

Er zijn voldoende en toegankelijke fietsparkeervoorzieningen bij publieke en maatschappelijke voorzieningen, het station en bushaltes. Hierdoor worden dagelijkse voorzieningen beter bereikbaar (beleidskeuze 2). In hoofdstuk 5 wordt specifieker op de stallingslocaties van het centrum ingegaan.

Voor de fietsroutes in het buitengebied geldt dat ze moeten aansluiten bij de behoefte vanuit toerisme en recreatie. In de Omgevingsvisie Buiten de Kom is daar aandacht aan gegeven. Daarbij moet het karakter van de Achterhoek in stand blijven. Alleen wanneer het vanuit veiligheid of aantal fietsers nodig is kan bijvoorbeeld het verharden van zandpaden worden overwogen. Belangrijk is dat het onderhoud en beheer van de fietspaden goed blijft. Aandachtspunt is daarnaast de aanwezigheid van landbouwverkeer, zie ook paragraaf 4.7.



Figuur 4.7: Fietsroute Droppersweg Winterswijk

4.4.2 Kwaliteitseisen inrichting fietser

Om fietsen in Winterswijk aantrekkelijk, veilig en toekomstbestendig te maken, worden de volgende kwaliteitseisen gehanteerd bij de inrichting en het beheer van fietsinfrastructuur:

- Sterfietsroutes zijn bij voorkeur ingericht als vrijliggende fietspaden aan weerszijden van de weg of als een vrijliggend fietspad in twee richtingen bereden (van ten minste 3,5 meter breed), zonder obstakels en verhard (tegels, beton of asfalt). Daar waar de hoofdfietsroute wordt gecombineerd met autoverkeer, wordt waar mogelijk de fietsroute uitgevoerd als fietsstraat of met brede fietsstroken (van ten minste 1,75 meter breed).
- Sterfietsroutes binnen de bebouwde kom zijn sociaal veilig en goed verlicht (zie beleidsplan Openbare Verlichting). De herkenbaarheid van de routes kan worden vergroot door bijzondere lichtarmaturen toe te passen of te kiezen voor een bepaald type bomen.
- Voor de overige (hoofd)fietsroutes kan de breedte en inrichting per locatie verschillend zijn, afhankelijk van het gebruik (utilitair of recreatief) en de omgeving (buitengebied of binnen de bebouwde kom). Van belang is wel dat de continuïteit van de routes geborgd is. Daar waar de fietser van de rijbaan gebruik maakt en fietsvoorzieningen ontbreken kan met bewegwijzering of inrichtingselementen de continuïteit van doorgaande routes worden aangeduid. Daarmee is het voor de fietser duidelijker welke route gevolgd moet worden om bij de bestemming te komen.
- Bij fietsparkeervoorzieningen wordt in de toekomst rekening gehouden met verschillende types fietsen, zoals elektrische fietsen, brede fietsen en driewielers.
- Voor de plek op het fietspad of de weg voor snelle fietsers, zoals speedpedelecs, fatbikes en bromfietsen is landelijke regelgeving leidend. Binnen de bebouwde kom maken speedpedelecs en brommers gebruik van de rijbaan en niet van het fietspad.



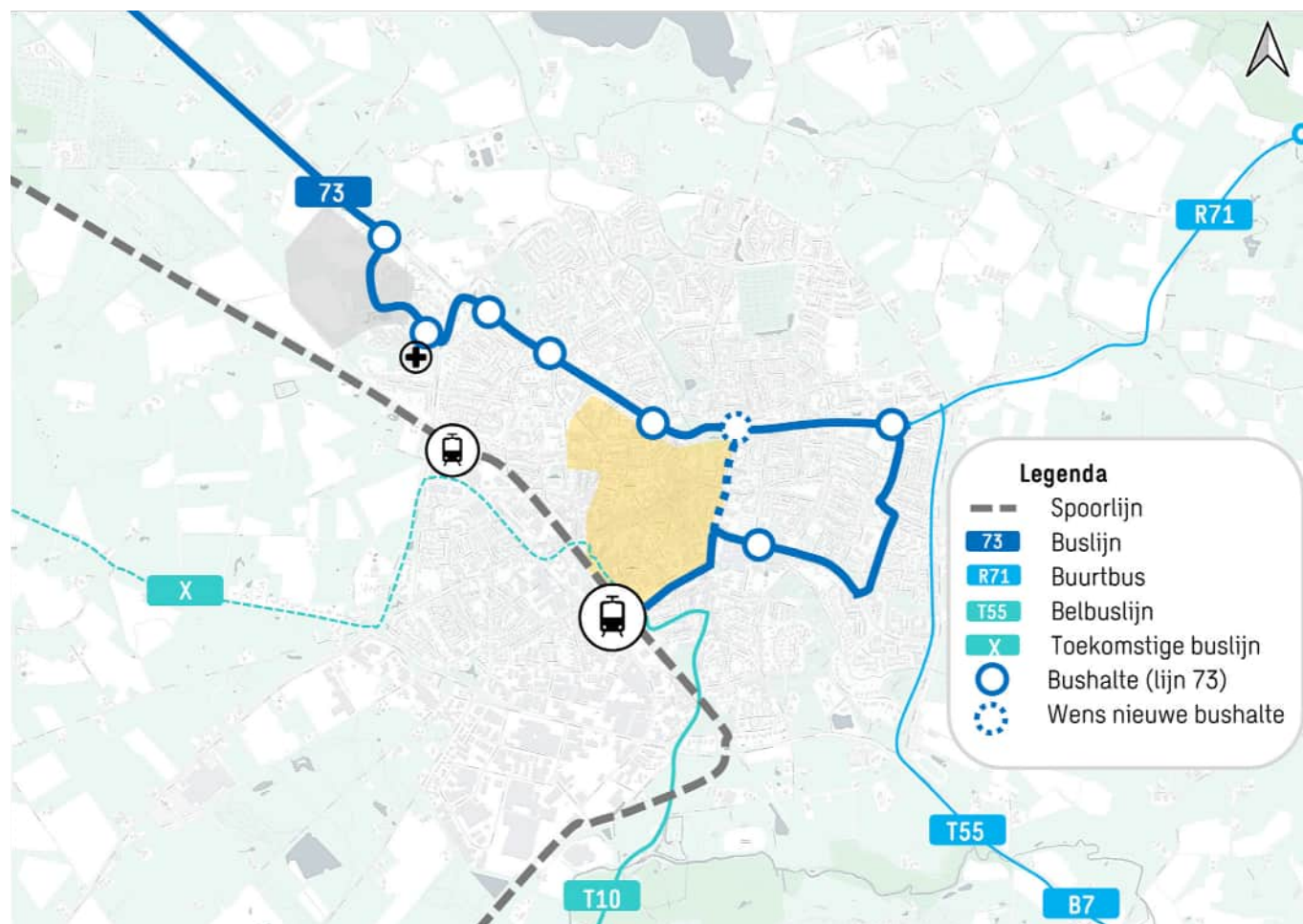
4.5 Openbaar Vervoer

4.5.1 Openbaar Vervoerstructuur 2040

Het openbaar vervoer vormt een belangrijke schakel in de bereikbaarheid van Winterswijk, zowel voor inwoners als voor bezoekers uit de regio en Duitsland. Als eindstation van de Arriva-lijnen Arnhem–Winterswijk en Zutphen–Winterswijk, én met de verbinding Münster–Borken–Winterswijk, is de gemeente goed aangesloten op het regionale en grensoverschrijdende OV-netwerk. Dankzij de centrale ligging zijn de meeste inwoners binnen 15 minuten fietsen op het station, waardoor het een natuurlijk en belangrijk overstappunt vormt.



In het wensbeeld blijven het station en de buslijnen haar kwaliteit behouden, zodat het openbaar vervoer een aantrekkelijke en duurzame manier is van verplaatsen. Ambities voor verbetering liggen met name op de trajecten Winterswijk–Apeldoorn, Winterswijk–Enschede (buslijn 73) en de interregionale verbinding met Duitsland (onder andere Vreden–Ahaus, Oeding–Borken, Bocholt). De provincie bepaalt het OV-beleid in overleg met gemeenten en speelt een cruciale rol in de toekomstige OV-structuur van Winterswijk richting 2040. De gemeente wil samen met de provincie Gelderland en de buurgemeenten de mogelijkheden verkennen voor een beter regionaal openbaar vervoernetwerk. In figuur 4.7 is het wensbeeld van het OV-netwerk in Winterswijk weergegeven.



Figuur 4.8: Openbaar vervoerstructuur 2040

Onderdeel van het wensbeeld is het verkennen van de mogelijkheden van het optimaliseren van buslijn 73, zoals een snellere verbinding, de inzet van nachtbussen en een nieuwe bushalte bij kruispunt Vredenseweg – Singelweg. Hierdoor wordt de buslijn efficiënter en betrouwbaarder voor de gebruikers. De gebruikers zijn namelijk afhankelijk van de bus om op tijd de trein te nemen vanaf station Winterswijk (beleidskeuze 2). Vertragingen moeten voorkomen worden, zoals bij het ziekenhuis langs de N319.

4.5.2 Publieke mobiliteit

Samen met de regio wordt gewerkt aan de uitvoering van het regionale programma Publieke Mobiliteit Achterhoek. In dit programma wordt gewerkt aan een dekkend mobiliteitsaanbod voor iedereen, om zonder eigen vervoer van A naar B te kunnen reizen. Zodoende wordt een optimalisatieslag gemaakt in het samenspel tussen openbaar vervoer, haltetaxi RRReis, ZOOV en deelvervoer (onder de naam Gaon). Door deze aanpak houden we mobiliteit in de regio ook op lange termijn betaalbaar, aantrekkelijk en borgen we bereikbaarheid voor iedereen. Daarnaast blijft de gemeente werken aan marketing en communicatie van het vervoeraanbod en het motiveren en bewegen van de doelgroepen naar een veranderend reisgedrag. Reizen met ZOOV kan op 3 manieren:

- ZOOV Op Maat: voor sociaal-recreatieve uitstapjes
- ZOOV School: voor reizen van en naar school
- ZOOV Actief: voor reizen van en naar het werk

4.5.3 Kwaliteitseisen inrichting openbaar vervoer en deelmobiliteit

Voor het openbaar vervoer werkt de gemeente nauw samen met de provincie Gelderland en de vervoerder (nu Arriva) om de kwaliteit te verbeteren. Daarbij wordt andere gekeken naar:

- Aansluitend op het regionale programma Publieke Mobiliteit Achterhoek wordt gekeken naar de potentie van station Winterswijk West en Winterswijk als mobiliteitshub door er voorzieningen aan toe te voegen (deelmobiliteit, elektrische laadpalen, pakketdienst) en door herkenbare loop- en fietsroutes richting het station.
- Herkenbare en toegankelijke loop- en fietsroutes richting de stations en bushaltes.
- Dat alle stations en bushaltes voldoen aan minimale toegankelijkheidseisen (hoogteverschillen, verlichting, routegeleiding etc.) (beleidskeuze 10).
- De belangen van de bus bij herinrichting van wegen, zoals de inrichting, routing en locatie bushaltes.

4.6 Auto

4.6.1 Autostructuur 2040

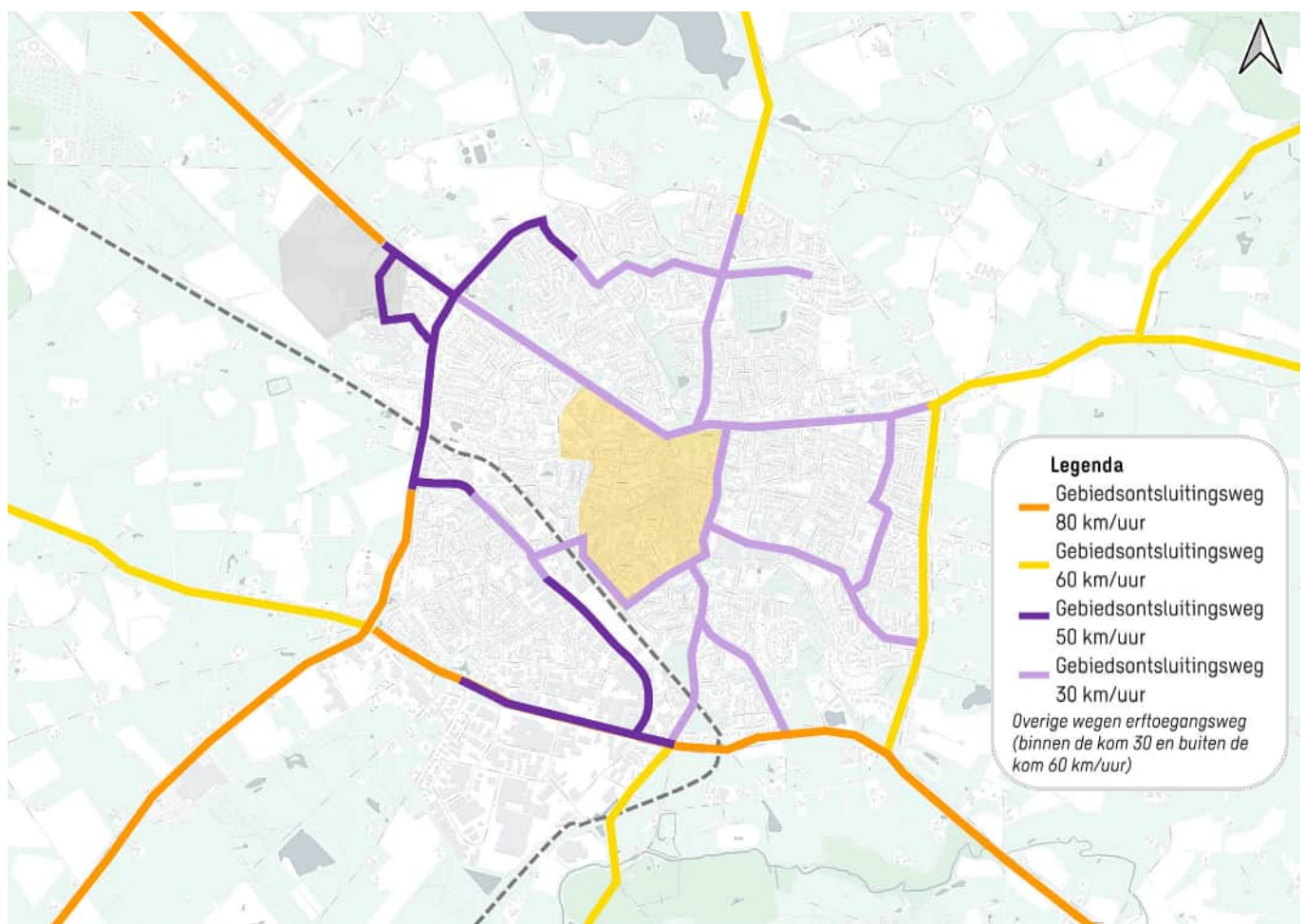
De auto blijft ook in de toekomst een belangrijke rol spelen in de bereikbaarheid van de gemeente Winterswijk. Door duidelijke keuzes te maken in de functies en inrichting van wegen wordt de bereikbaarheid gewaarborgd, met behoud of verbetering van leefbaarheid. Daarnaast blijven economische kerngebieden zoals de centra en werkgebieden bereikbaar met de auto. De bereikbaarheid, maar ook de leefbaarheid, worden sterk beïnvloed door de aanwezigheid van de N312, N318, N319 (vanuit Oeding- Duitsland) en Vredenseweg (verbinding Laarberg – Vreden). De doorstroming van deze wegen is cruciaal om sluitverkeer te voorkomen en een bereikbare gemeente te behouden.

In het kader van de autobereikbaarheid zijn er verkenningen gedaan voor een aantal netwerkvarianten. In het bijlagenrapport zijn de resultaten van deze studies samengevat. Hieronder zijn een aantal belangrijke keuzes voor het toekomstige autonetwerk nader toegelicht:

- Geen randweg noord. In de motie “Een nieuwe weg inslaan” vastgesteld in april 2024 is vastgesteld dat bij de zoektocht en ontwikkeling van toekomstige plannen op het gebied van bedrijvigheid, woningbouw en toerisme onderzoek wordt uitgevoerd, in afstemming met de provincie, naar de koppelkansen ten behoeve van verbetering van het rondwegennet. In dit kader is onderzoek gedaan naar een randweg noord. Vanuit de resultaten van het verkeersmodel blijkt dat een noordelijke randweg niet veel verkeer aantrekt. Daarmee draagt het beperkt bij aan een verbetering van de leefbaarheid in de woongebieden in het noorden van Winterswijk. Gezien de grote impact van een randweg op het landschap en de relatief hoge kosten, is een noordelijke randweg niet opgenomen in het wensbeeld.
- Aandacht voor de bereikbaarheid van het ziekenhuis. Uit de modelstudies blijkt dat de bereikbaarheid van het ziekenhuis met de bus in de spitsuren onder druk staat. Het plaatsen van verkeerslichten op de Rondweg West – Beatrixpark zorgt voor een betere doorstroming voor de bus. Voorgesteld wordt deze maatregel mee te nemen als een van de oplossingsrichtingen voor de doorstroming van de Rondweg West (zie ook hieronder).

- 30 km/uur, tenzij (bibeko). Het verlagen van de maximum snelheid naar 30 km/uur op een groot aantal hoofdwegen binnen de bebouwde kom laat een duidelijke afname van autoverkeer zien op deze wegen. Dat heeft positieve effecten op de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Het verkeer rijdt hierdoor meer langs de randwegen van Winterswijk zoals de N319 en Bataafseweg. De toename van verkeer op beide wegen leidt hierdoor in de spitsuren tot wachtrijvorming bij de kruispunten. Deze punten vormen een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking.

In figuur 4.9 is het wensbeeld voor de toekomstige autostructuur in de gemeente voor 2040 weergegeven. In het wensbeeld is zoveel mogelijk uitgegaan van de huidige infrastructuur en het verbeteren daarvan. Onderdeel van de verbetering is een trajectverkenning voor het verbeteren van de doorstroming, veiligheid en leefbaarheid op de N318, N319 en Groenloseweg. Een van de te onderzoeken varianten is een westelijke rondweg tussen de Rondweg Zuid en de Groenloseweg. Binnen deze verkenning wordt ook een afweging voor de maximum snelheden (80 of 50 km/uur) meegenomen. Bij de verkenning hanteren we de Winterswijkse mobiliteitsladder. Nieuwe infrastructuur zoals een rondweg komt alleen in beeld als andere oplossingen (zoals het optimaliseren van bestaande wegen of slim combineren van functies) onvoldoende effect opleveren. Bij de trajectverkenning is nauw overleg vereist met de provincie, als wegbeheerder, Prorail, Arriva en de direct belanghebbenden, waaronder bewoners, bedrijven en het ziekenhuis.



Figuur 4.9: Autostructuur 2040

In dit wensbeeld zijn de volgende wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie opgenomen:

- Autoverkeer wordt gestimuleerd om gebruik te maken van de randwegen, om vanuit daar de bestemming in Winterswijk te bereiken.
- Veiliger door lagere maximum snelheid van 30 km/uur van autoverkeer waar veel ontmoeting is met de voetganger en fietser ([beleidskeuze 6](#)); het gaat hierin om de meeste hoofdwegen binnen de bebouwde kom.
- Een snelheidsverlaging op een deel van de Parallelweg en Europalaan. Een deel van deze wegen (met de aansluiting op de Misterweg richting het station) wordt 30 km/uur. Hierdoor wordt de route minder aantrekkelijk gemaakt als doorgaande route.
- Een centrum, waarin leefbaarheid en verblijfskwaliteit centraal staat. De auto blijft wel aanwezig, maar is te gast ([beleidskeuze 9](#)). Vanuit het oosten wordt autoverkeer gestimuleerd de route via de Bataafseweg en Laan van Hilbelink te nemen, onder andere door te verwijzen naar de parkeerplaats Laan van Hilbelink. Voor het autoverkeer blijft een goede centrumroute aanwezig, om de parkeervoorzieningen te bereiken. Er is bewust gekozen om geen doorgaande route door het centrum (ringstructuur) te houden. Om de westzijde van het centrum (Gasthuisstraat, Vrijheidsplein) te ontlasten van doorgaand autoverkeer.
- Er is voorlopig geen plan om zandwegen te verharden vanwege hun cultuurhistorische en toeristische waarde. Echter, bij verslechtering door meer verkeer kan verharding overwogen worden.

4.6.2 Kwaliteitseisen inrichting auto

Als het gaat om de kwaliteitseisen van inrichting van het autonetwerk, zijn de volgende aspecten van belang:

- Op termijn zijn er binnen de kom alleen nog 30 km/uur (tenzij niet anders mogelijk) gebiedsontsluitingswegen. Nu geldt op een deel van deze wegen nog 50 km/uur als maximum snelheid.
- Bij de herinrichting worden de principes vanuit Duurzaam Veilig gehanteerd. Deze zijn er op gericht om de snelheid af te dwingen door een logische inrichting te realiseren voor de weggebruiker. Functie, vormgeving en gebruik van de weg moeten met elkaar in evenwicht zijn. Tevens worden aanbevelingen vanuit de evaluatie Groenloseweg meegenomen. In bijlage 3 zijn de belangrijkste inrichtingskenmerken voor de wegen binnen de bebouwde kom opgenomen. Maatwerk blijft hierbij noodzakelijk.
- Een goede bereikbaarheid van de langparkeerplaatsen aan de rand van het centrum, zodat mensen die langere tijd willen verblijven in het centrum zoveel mogelijk parkeren aan de randen van het centrum (op loopafstand naar het centrum toe).



4.7 Vrachtauto en landbouwverkeer

Winterswijk is een gemeente met zowel een levendig centrum als een groot buitengebied waar landbouw en logistiek (bevoorrading) een belangrijke rol spelen. Vracht-, landbouw- en bouwverkeer rijden zowel in het buitengebied als door de kern. Tot op heden leidt dit tot congestie op de rondwegen. Ook worden op de Corleseweg en Vredenseweg onveilige situaties met fietsverkeer en leefbaarheidsknelpunten ervaren.

Specifieke maatregelen zijn daarom nodig, zoals het verbeteren van oversteeklocaties en het maken van afspraken met betrokkenen waar knelpunten spelen. Voor vrachtverkeer zet de gemeente in op duidelijke en logische routes richting bedrijventerreinen en het centrum, zodat doorgaand verkeer door woonwijken en het centrum wordt voorkomen. De wegen aan de rand van Winterswijk (de gebiedsontsluitingswegen 50, 60 en 80 km/uur) zijn het meest geschikt voor een veilige afwikkeling van het vrachtverkeer en vormen daarmee het voorkeursnetwerk. De bestemde locaties (bedrijventerreinen en winkelcentra) moeten natuurlijk wel goed bevoorrad blijven. Voor landbouwverkeer geldt dat het in Winterswijk een bekend vraagstuk is. Doordat veel landbouwbedrijven direct aan of nabij de kern liggen, moet haar landbouwverkeer door de gemeente rijden. Dit heeft gevolgen voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid, maar vraagt ook om maatwerkoplossingen. De gemeente kijkt hierbij naar het verbeteren van oversteeklocaties, zodat landbouwvoertuigen veiliger en sneller kunnen passeren, en naar het afstemmen van routes om onnodige druk op smalle straten en schoolomgevingen te voorkomen. Het streven is de afwikkeling van (land)bouwvoertuigen op doorgaande wegen of rondwegen buiten de bebouwde kom. Landbouwverkeer in drukke gebieden binnen de kern wordt zoveel mogelijk voorkomen.



Hieronder zijn enkele belangrijke toekomstige keuzes voor belangrijke vracht- en landbouwroutes buiten de bebouwde kom toegelicht:

- Onderzoek routes en knelpunten landbouwverkeer in samenwerking met Cumela en LTO. In de routes moet zoveel mogelijk worden voorkomen dat vrachtverkeer over onverharde, te smalle wegen, langs schoolroutes of door 30km zones rijdt. Bijvoorbeeld door te kijken naar een alternatief voor de landbouwroute Gelderscheweg via Meddo.
- Verbeteren van verkeersveiligheid en verlagen van de snelheid op de Corleseweg om de verkeersveiligheid te verbeteren. De uitvoering van verkeersplateaus dient in goede afstemming plaats te vinden om de hinder voor landbouwvoertuigen te beperken. De afweging voor een eventuele verlaging van de maximumsnelheid wordt meegenomen in de herinrichtingsplannen voor de weg.



Als het gaat om de kwaliteitseisen voor de inrichting van wegen voor vrachtverkeer en (land)bouwvoertuigen, is het van belang dat bij de (her)inrichting van wegen rekening wordt gehouden met de specificaties van landbouwvoertuigen en vrachtverkeer. In bijlage 3 zijn de inrichtingskenmerken en aandachtspunten voor weginrichting weergegeven.

Het landbouwverkeer is qua fysieke omvang de afgelopen jaren groter geworden. De wegen in het buitengebied zijn hier niet alle op ingericht en onderhoudstoestand van het groen kan ervoor zorgen dat er minder mogelijkheden zijn om elkaar via de bermen te passeren. Dit is echt belangrijk aandachtspunt in het buitengebied. Bermen moeten van goede kwaliteit zijn en het groen goed teruggesnoeid op de wegen waar veel landbouwverkeer aanwezig is.

5 Verkeerscirculatieplan centrum

5.1 Verkeersstructuur

Het centrum van Winterswijk wordt omsloten door de Singelweg, Zonnebrink - Dingstraat en Stationsstraat. Deze wegen vormen de centrumroute en belangrijkste ontsluiting van het centrum. Aan de westkant van het centrum ligt de woonwijk Winterswijk West, deze is met woonstraten/erftoegangswegen verbonden met het centrum. De wegen zijn hier smal en woningen staan dicht op de straat.

Vanuit dit Mobiliteitsplan wordt gestreefd naar een centrum met een hoge verblijfskwaliteit. Van belang is dat de centrumroute goed functioneert en dat er geen/beperkt bezoekersverkeer komt in de omliggende woonwijken. In dit hoofdstuk is de verkeerscirculatie in het centrum nader uitgewerkt voor de fiets en auto. Voor het openbaar vervoer is met name de gunstige ligging van het station relevant. Tevens is nader ingegaan op het parkeren in en rond het centrum.

In figuur 5.1 is de centrumkaart vanuit de (concept) Omgevingsvisie Kom Winterswijk weergegeven. In het kaartbeeld (paarse lijn) is de stedelijke as rondom het centrum aangegeven. Deze vormt de basis voor dit mobiliteitsplan en de belangrijkste aanrijdroutes voor autoverkeer richting de parkeervoorzieningen: de centrumroute. Op deze manier wordt de doorgaande autoroute minder dominant rondom het centrum, wat zorgt voor meer ruimte voor veilige en aantrekkelijke fiets- en looproutes vanaf de parkeervoorzieningen en het station richting het centrum.

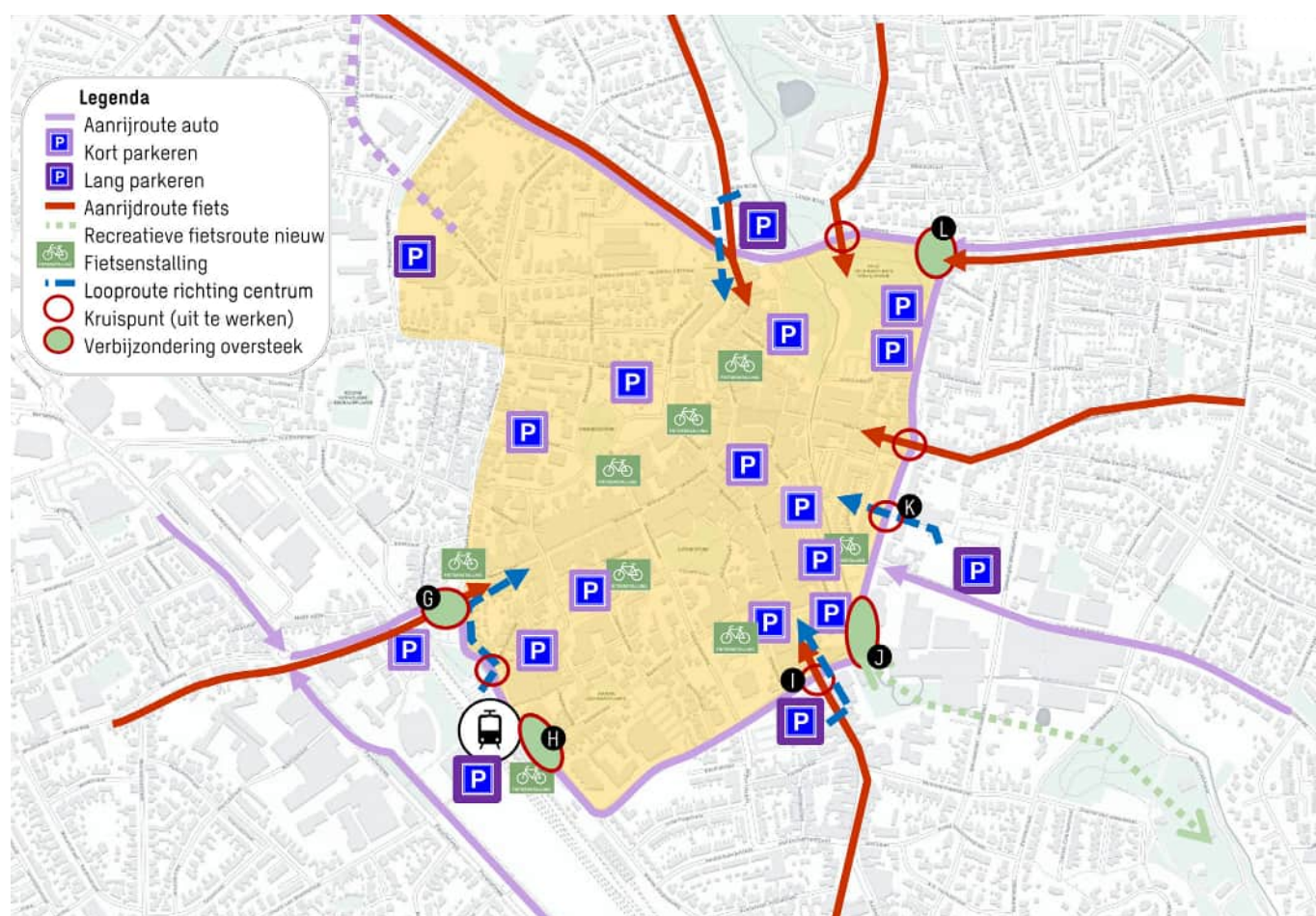


Figuur 5.1: Visie op het centrum vanuit de (concept) Omgevingsvisie

In dit Mobiliteitsplan is de verkeerscirculatie voor het centrum nader uitgewerkt op basis van de Omgevingsvisie en de doelen, zoals verwoord in hoofdstuk 3. In het kader van de autobereikbaarheid zijn er verkenningen gedaan voor een aantal netwerkvarianten in en rond het centrum. In het bijlagenrapport zijn de resultaten van deze studies samengevat. Hieronder zijn een aantal belangrijke keuzes voor het toekomstige autonetwerk nader toegelicht:

- Voor de Dingstraat wordt uitgegaan van de bestaande wegenstructuur. Dit betekent geen verlenging van de Dingstraat richting Parallelweg met een tunnel of gelijkvloerse spoorkruising. Het verkeerskundig oplossend vermogen van een verlengde Dingstraat is zeer beperkt in verhouding tot de impact en kosten van een tunnel onder het spoor of een nieuwe spoorkruising.
- Kruispunt hoek Weurden-Dingstraat. In het verkeerscirculatieplan is gekozen om vanaf de oostzijde de Laan van Hilbelink de belangrijkste aanrijdroute voor het autoverkeer te maken. De verwachting is dat daardoor het Weurden minder druk wordt. Op het kruispunt wordt gekeken hoe er een veiliger oversteek voor voetgangers kan worden gemaakt. Het plaatsen van verkeerslichten is daarbij een van de mogelijkheden.
- De westzijde van het centrum verblijfsvriendelijker maken. Vanuit mobiliteit is er geen directe aanleiding om het Vrijheidspark open te stellen voor autoverkeer. Echter verkeerscirculatie rondom het Vrijheidspark kan worden geoptimaliseerd. Verdere uitwerking van de autoroutes rondom het centrum en het Vrijheidspark wordt opgenomen in het verkeerscirculatieplan.
- De Markt. Vanuit mobiliteit is er op korte termijn geen aanleiding om de verkeerssituatie op de Markt te wijzigen. Verkeersremmende maatregelen zijn echter aan te bevelen. De auto is en blijft te gast.

In figuur 5.2 is het wensbeeld voor het verkeerscirculatieplan weergegeven. Hierin zijn de belangrijkste aanrijdroutes voor fiets en auto gevisualiseerd. Het is van belang dat de verbindingen voor fiets en auto herkenbaar worden ingericht, zodat de bezoekers van het centrum op een natuurlijke manier richting fietsenstallingen en autoparkeerplaatsen worden geleid.



Figuur 5.2: Verkeerscirculatieplan centrum (visie richting 2040)

In de visie op de verkeersstructuur van het centrum wordt meer aandacht gegeven aan de langzaam verkeersverbindingen die de centrumroute kruisen. In de huidige situatie is de auto dominant, maar door de keuze om de wegen in te gaan richten tot 30 km/uur gebiedsontsluitingsweg (zie paragraaf 4.6) ontstaat er ruimte voor een andere inrichting van de kruisingen met langzaam verkeer. Dit biedt tevens ruimte om meer groen toe te voegen op deze punten. In figuur 5.3 is een impressie van een mogelijke herinrichting van het kruispunt Misterweg-Stationsstraat volgens deze principes.



Figuur 4.6: Impressie mogelijke herinrichting langzaam verkeersoversteek/entree centrum (bron: eigen bewerking Sweco)

Op de route langs het centrum zijn meerdere aanleidingen om tot herinrichting over te gaan. Het betreft onder meer de volgende punten:

- G. Misterweg-Stationsstraat, vormt een belangrijke entree voor het centrum: looproute station richting centrum en parkeervoorzieningen richting centrum. Tevens belangrijke aanrijdroute voor fiets. Het voorstel is om dit kruispunt meer als een 'verblijfstraverse' in te richten met de nadruk op het langzaam verkeer. Door de snelheid van het autoverkeer te verminderen en fietser en voetganger meer prioriteit te geven ontstaat een veiliger verkeerssituatie. Het geeft tevens de kans om de entree van het centrum herkenbaar te maken.
- H. Stationsstraat-Kleine Parallelweg: verruimen entree van het busstation, oversteeklocatie voor voetgangers richting Spoorstraat en het gemeentekantoor. Kansen in combinatie met herontwikkeling remise.
- I. Dingstraat-Weurden: belangrijke fiets- en voetgangersrelatie vanaf Weurden richting centrum. Blijft een aanloopstraat voor autoverkeer. Nieuwe parkeergarage wordt ontwikkeld op hoek Weurden-Dingstraat. Daarmee vormt het een belangrijk startpunt (bronpunt) voor voetgangers richting het Weurden en het centrum. Autoverkeer richting het centrum wordt zoveel mogelijk geleid via onder andere de Laan van Hilbelink. Verwacht wordt dat het daardoor rustiger wordt op dit kruispunt en er meer ruimte ontstaat voor een veilige oversteek voor langzaam verkeer. Bij de nadere uitwerking moet worden gekeken hoe het kruispunt kan worden heringericht.
- J. Zonnebrink-Whemerbeek: mogelijkheid om de recreatieve fietsroute door te trekken richting het centrum in combinatie met herontwikkeling/herinrichting.
- K. Oversteek parkeervoorziening Laan van Hilbelink richting centrum. Een veilige oversteek is onderdeel van het opwaarderen van deze looproute (via de Batavier).
- L. Singelweg-Vredenseweg-Vredensestraat: hier komen meerdere fiets- en autoroutes bij elkaar. Tevens is er de wens om hier een halte voor het OV te maken.

Naast de genoemde punten zijn er nog enkele locaties waar fietsers of voetgangers oversteken richting het centrum. Deze zijn veelal al veilig ingericht. In het kader van de herinrichting van de centrumroute tot 30 km/uur gebiedsontsluitingsweg kunnen nog verbeteringen worden aangebracht.

Looproute station-centrum

Vanuit het station zijn er in de huidige situatie meerdere looproutes richting het centrum. Een heldere looproute met bijbehorende kwaliteit ontbreekt echter. Het voorstel is om de route richting Misterweg aan te wijzen en te verkennen hoe de kwaliteit van de route kan worden verbeterd. Van belang is dat er duidelijke en veilige oversteekplaatsen over de Stationsstraat komen, die aansluiten op de directe looproute. Om de herkenbaarheid van de route te vergroten kan gedacht worden aan groeninrichting (bepaald type bomen) met ondersteunende bewegwijzering. Bij het laatste kan ook gedacht worden aan bepaalde kunstuitingen (bijvoorbeeld Mondriaanroute) om de herkenbaarheid te vergroten. De route moet een rode loper vormen richting het centrum.

Fietsroutes centrum

De fietsroutes richting het centrum sluiten aan op de historische radialen. Qua inrichting moeten deze routes zichtbaar ruimte bieden voor de fietser. Dat kan door de routes in te richten met brede fietsstroken op de wegen waar de wegen ook een functie houden voor het autoverkeer (Groenloseweg, Vredenseweg). Op de Weurden, Verlengde Ratumsestraat, de Waliënsestraat en de Ravenhorsterweg kan qua herinrichting bijvoorbeeld worden gekozen voor een fietsstraat of een meer erfachtige inrichting. Dit moet nader worden uitgewerkt in samenspraak met groen en ruimtelijke ordening, waarbij ook het historisch perspectief moet worden meegenomen.

Centrumroute

De centrumroute rondom het centrum vormt de verbinding tussen de parkeerplaatsen. Vanuit de aanrijdroutes worden bezoekers langs de lang-parkeerlocaties geleid, zodat het gebruik hiervan wordt gestimuleerd. Zowel de lang- als kortparkeerplaatsen worden via een nieuw parkeerverwijssysteem bewegwijzerd. Ook de Haitsma Mulierweg wordt meegenomen in de centrumroutering richting het parkeerterrein bij theater de Storm.

Op de centrumroute geldt een maximum snelheid van 30 km/uur en is ingericht met comfortabele en veilige fietsvoorzieningen (fietspad of brede fietsstroken). Om de herkenbaarheid van de route te vergroten kan gedacht worden aan bijzondere lichtarmaturen en groeninrichting (bepaald type bomen).

De inrichting van de Laan van Hilbelink, vraagt nadere uitwerking. Op dit moment kent deze route deels fietsvoorzieningen en deels zijn er geen. Gezien het belang van de autoroute, fietsroute en omdat het onderdeel is van de busroute zijn fietsvoorzieningen wenselijk. Daarbij kan gedacht worden aan brede fietsstroken of er kan gezocht worden naar een fietsroute die parallel loopt aan de weg, bijvoorbeeld als onderdeel van de route langs de Whemerbeek. Dit vraagt een nadere uitwerking.

5.2 Stallen en parkeren in het centrum

Fietsenstallingen

Voor fietsers worden in het centrum de fietsenstallingen uitgebreid. De stallingen liggen nabij de aanrijdroutes voor de fiets. In figuur 5.2 zijn zoeklocaties voor de fietsenstallingen weergegeven. De ambitie is om op enkele plekken in het centrum een bewaakte stalling te realiseren, waar ook elektrische fietsen veilig gestald kunnen worden. Belangrijke criteria voor de locatie van fietsenstallingen zijn:

- Goed bereikbaar, gelegen aan of nabij fietsroute richting centrum.
- Op korte loopafstand van belangrijke publieke voorzieningen. Voor de acceptabele loopafstanden per voorziening is de richtlijn toegankelijkheid leidend (CROW, 2025).
- Voldoende ruimte (gangpaden van minimaal 1,8m breed en 0,65m hart-op-hart tussen fietsen).
- Sociaal veilig met goede verlichting.
- Een degelijke aanbindmogelijkheid (voor diefstalpreventie).
- Een veilige, overdekte plek (vooral bij langere stallingsduur).
- Comfortabel en ruimtelijk goed inpasbaar, dus geen grote hoogteverschillen.

Voldoende parkeervoorzieningen voor aangepaste rijwielen zoals fietsen met een krat, bakfietsen, scooters en aangepaste rijwielen (bedoeld voor mensen met een toegankelijkheidsvraag).

Parkeerregulering

In het centrum wordt voor bezoekers een duidelijk onderscheid gemaakt in werknemers, bewoners en bezoekers met een lange verblijftijd en bezoekers voor kort winkelbezoek. De eerste groep parkeert zoveel mogelijk aan de rand van het centrum (lang parkeren), zodat er in het centrum meer ruimte overblijft voor winkelbezoekers (kort parkeren). Bezoekers die parkeren op de lang-parkeerplaatsen kunnen vervolgens via aantrekkelijke looproutes het centrum bereiken. Om dit te effectueren blijven de kortparkeerplaatsen onderdeel van de blauwe zone (tot 2 uur parkeren).

Om de parkeerregulering in het centrum te verbeteren, zorgt de gemeente voor duidelijke informatie en bewegwijzering naar de beschikbare parkeerplaatsen. Ook moet strenger gecontroleerd worden op het naleven van de regels. Op termijn wordt voorgesteld om binnen de centrumroute de beschikbare parkeerruimte te vinden voor bezoekers met een kortere verblijfsduur, specifieke doelgroepen (zie hieronder) en bewoners. Voor werknemers en bezoekers met een langere parkeerduur zijn de lang-parkeerplaatsen beschikbaar. Dit eindbeeld moet gefaseerd worden ingevoerd, waarbij eerst de parkeervoorzieningen voor langparkeren in combinatie met goede looproutes naar het centrum op orde moeten komen. Daarna kan de blauwe zone fasegewijs worden uitgebreid.

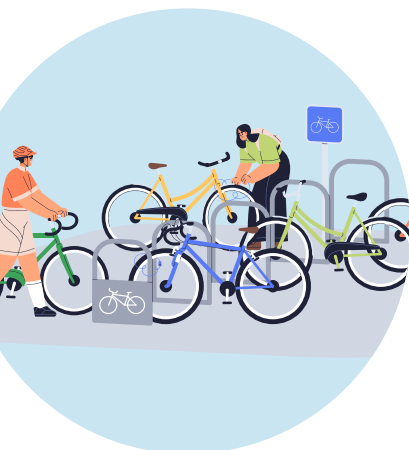
In het centrum dient voldoende ruimte te worden gecreëerd voor specifieke doelgroepen, zoals minder validen (zie ook paragraaf 3.4.3). Dit vraagt om passende parkeeroplossingen, die gesitueerd moeten worden op korte loopafstand van publieke voorzieningen en het winkelhart (denk aan nabij het gemeentehuis, de Markt en op de grotere kort-parkeervoorzieningen in het centrum. De gemeente volgt hier bij de richtlijnen van CROW voor het aantal en de plaatsing van gehandicaptenparkeerplaatsen (CROW-publicatie 337 'Richtlijn toegankelijkheid Parkeerbeleid voor mensen met een fysieke beperking').



Parkeernormen & parkeerfonds

In de omgevingsvisie is ruimte opgenomen om bij nieuwe bouwprojecten in het centrum de mogelijkheid te bieden af te wijken van standaardnormen. Onderdeel van de uitwerking van dit Mobiliteitsplan is een actualisatie van de parkeernota, waarin per mobiliteitszone wordt aangegeven hoe om te gaan met de parkeernormen. Qua principes wordt uitgegaan van een bandbreedte voor de parkeernorm (minimum en maximum), waarbij de initiatiefnemer een onderbouwing geeft welke maatregelen getroffen worden om tot een eventuele afwijking van de parkeer norm te komen. De gemeente toetst dit vervolgens aan de (geactualiseerde) parkeernota. Daarbij blijft er een mogelijkheid om voor ruimtelijke ontwikkelingen, waar realisatie van eigen parkeerplaatsen niet mogelijk is of niet proportioneel om een bijdrage te storten het parkeerfonds. Ook hier dient een onderbouwing te komen vanuit de initiatiefnemer, zo nodig ondersteund met een parkeerdrukmeting in de directe omgeving. De opbrengsten vanuit het parkeerfonds moeten vervolgens worden aangewend om de parkeer- of stallingsvoorzieningen in het centrum te verbeteren of uit te breiden.

De parkeernormen en parkeerregulering in het centrum wordt nader uitgewerkt in een op te stellen parkeernota.



6 Mobiliteitsagenda

Wat is er nodig om het wensbeeld in de komende jaren te realiseren? Dat staat op hoofdlijnen in het uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen, ook wel de Mobiliteitsagenda genoemd. De genoemde projecten vloeien voort uit de programmadoelen en uit de vergelijking van de verkeersstructuren voor 2040 met de huidige situatie.

6.1 Prioriteiten mobiliteitsagenda

De termijn waarop aan een project uitvoering wordt gegeven wordt bepaald op basis van verschillende factoren. Er wordt waar mogelijk aangesloten bij (ruimtelijke) projecten of reeds geplande werkzaamheden. Daarnaast is gekeken naar het laaghangend fruit, waarmee maatregelen worden bedoeld die een bijdrage leveren aan de doelen, op korte termijn kunnen worden uitgevoerd en relatief lage kosten met zich meebrengen. Er zijn enkele projecten die uitsluitend gerealiseerd kunnen worden met aanvullend budget van de gemeente of vanuit subsidies.

Bij het prioriteren is gekeken naar mate waarin de projecten bijdragen aan de genoemde programmadoelen:



Verbeteren multimodale bereikbaarheid



Bewuste keuzes kunnen maken



Verbindingen maken



Gezond leven en bewegen



Veiligheid



Toegankelijke (publieke) voorzieningen

Er is onderscheidgemaakt in de volgende termijnen:

KT

korte termijn (2026-2030)

MT

Middellange termijn (2030-2035)

LT

Lange termijn (na 2035)

Inwoners en belanghebbenden worden nauw betrokken bij de opgaven en projecten die voortkomen vanuit dit Mobiliteitsplan. Zij hebben een meedenkende rol, maar worden ook uitgedaagd om zelf met initiatieven te komen.

6.1.1 Lopende projecten

Projecten waarvoor het budget beschikbaar is.

Maatregelen en activiteiten	Opmerking	Bijdrage doel	Termijn
Aanleg beweeglinten in woonwijken	Waar mogelijk gebruik maken van bestaande budgetten, zoals BOSS.	 	KT
De wijkaanpak Winterswijk-Oost met de herinrichting van Hakkelerkamp		 	KT
Herinrichting Vredenseweg 30 km/u	Groot onderhoud		KT
Parkeerverwijssysteem centrum			KT
Herontwikkeling parkeerterrein en parkeergarage op de hoek Weurden – Dingstraat			KT

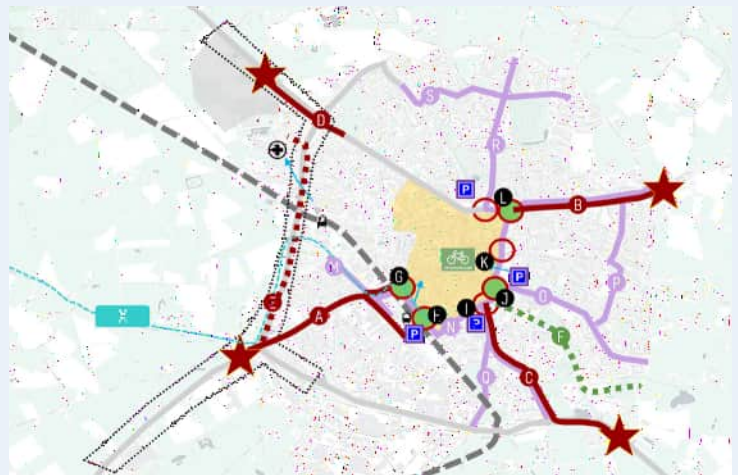
6.2.1 Onderzoek en advies projecten

Dit zijn projecten waar nog een nadere uitwerking voor nodig is, voordat eventuele maatregelen kunnen worden getroffen.

Maatregelen en activiteiten	Opmerking	Bijdrage doel	Termijn
Uitwerking verkeerscirculatie rondom het Vrijheidspark	Incl. uitvoering modelberekeningen	 	KT
Actualiseren parkeernota centrum	O.a. parkeernormen wonen in het centrum		KT
Trajectverkenning N319 inclusief doorstroming openbaar vervoer, fietsroute westzijde en verbeteren looproute station Winterswijk-West - ziekenhuis	In samenwerking Provincie Gelderland en Arriva	 	KT
Verkenning fietsparkeervoorzieningen centrum	Locatieverkenning		KT
Onderzoek routes en knelpunten landbouwverkeer	i.s.m. Cumela en LTO	 	MT
Het verkennen van de mogelijkheden van het optimaliseren van buslijn 73. Waaronder onderzoek naar een nieuwe bushalte lijn 73 bij kruispunt Vredenseweg – Singelweg	i.s.m. Arriva. Mogelijk in combinatie met herinrichting centrumroute.	    	KT
Verbeteren verkeersveiligheid rondom schoolomgevingen (schoolzones).			KT

6.1.3 Infrastructuur projecten

In figuur 6.1 is een overzicht weergegeven van projecten en maatregelen die naar voren komen vanuit de toekomstige netwerken in relatie tot de huidige situatie.



Figuur 6.1: overzicht van de infrastructurele projecten

Maatregelen en activiteiten	Opmerking	Bijdrage doel	Termijn
Opwaarderen stertroules en verbeteren verkeersveiligheid (dwarsprofiel, oversteekplaatsen en verlichting) A. Chrysantstraat – Misterweg, fietsverbinding herkenbaar in te richten bijvoorbeeld door een herinrichting tot fietsstraat B. Vredenseweg, (zie ook lopende projecten). C. Kottenseweg, fietsstroken D. Groenloseweg, beperkte aanpassingen E. N318-Dennendijk, (onderdeel trajectverkenning)	in samenspraak met belanghebbenden, ruimtelijke ordening en groen	   	KT: A, B, D MT: C, E
F. Uitwerking recreatieve voetgangers- en fietsroute langs de Whemerbeek richting het centrum in samenspraak met de omgeving			KT
G. Herkenbare looproutes van station naar centrum, inclusief oversteeklocaties Stationsstraat.		 	KT
H. Herinrichting Stationsstraat-Spoorstraat. In combinatie met verruimen busstation en voetgangersoversteek.		 	MT
I. Verbeteren verkeersveiligheid en oversteek bij Dingstraat – Weurden.	Inclusief entree parkeerterrein	 	KT
J. Zonnebrink – aanlanding Whemerbeek (groen-blauwe structuur)		 	MT
K. Aantrekkelijkheid looproutes langparkeren – centrum vergroten	in samenspraak met Ruimtelijke ordening en groen	  	KT
L. Vredenseweg – Singelweg. Oversteek langzaam verkeer inclusief mogelijk nieuwe bushalte.		  	MT
M. Herinrichting Europalaan: eerste deel verlengen tweerichtingenfietspad, vervolgens snelheidsverlaging naar 30 km/uur en verbeteren fietsoversteekplaatsen.		 	KT
N. Herinrichting centrumroute 30 km/uur inclusief fietsvoorzieningen en verbeteren oversteek bij kruispunten Misterstraat, Zonnebrink, Verlengde Ratumsestraat, Waliënsestraat.		  	MT
O. Herinrichting Laan van Hilbelink (30 km/uur). Meenemen afweging veilige fietsvoorziening op de Laan van Hilbelink of het realiseren van een alternatieve fiets en voetgangersroute langs de Whemerbeek		 	MT
P. Herinrichting Hortensialaan-Acacialaan (30 km/uur)		 	KT
Q. Herinrichting Kottenseweg en Wooldseweg, binnen de bebouwde kom (30 km/uur)		 	MT
R. Herinrichting Waliënsestraat (30 km/uur)		 	MT
S. Herinrichting Ravenshorsterweg - Schimmelpennicklaan (30 km/uur)		 	MT
T. Snelheidsremmende maatregelen Corleseweg (lintbebouwing, 60 km/uur)		 	KT
U. Meddo alternatief landbouwroute Gelderscheweg			MT

7 Kosten en baten

7.1 Kosten

7.1.1 Investeringskosten

In deze fase zijn geen kostenramingen per project opgesteld. Wel is op basis van eenheidsprijzen een eerste indicatie van de kosten voor de infrastructuurprojecten (paragraaf 6.1.3) gemaakt.

Op basis van de aangegeven maatregelen en projecten zijn de kosten per termijn als volgt ingeschat.

Maatregel	Kosten (euro)	Opmerking
• Inrichting sterfietsroutes (A tot en met E)	3-4 miljoen	Vredenseweg (B) is deels onder te brengen in lopend project
• Verbetering loop- en fietsroutes (F, G, K)	0,8-1 mln	
• Centrumroute 30 km/uur en oversteeklocaties (H, I, J, L, N)	1,7-2,2 mln	Inclusief het Weurden, Stationsstraat, Zonnebrink, Singelweg
• Herinrichting van 50 naar 30 km/uur overige wegen (M, O tot en met S.	3,5-4 mln	
• Verkeersveiligheid en leefbaarheid buitengebied	0,2-0,3 mln	
• Totaal	9,2-11,5 mln	

De genoemde bedragen betreffen de investeringskosten, er is nog geen rekening gehouden met verwervingskosten. Bij de nadere uitwerking van de projecten worden de kosten meer in detail geraamd. Tevens zijn de beheerkosten per project nog niet geraamd.

Voor de projecten die voor de korte termijn zijn aangegeven, bedragen de investeringskosten tussen de 2,2 en 2,7 miljoen euro. Verwacht wordt dat een substantieel deel daarvan via subsidies (provinciaal, verkeersveiligheid) kan worden gedekt.

7.1.2 Uitvoering van het plan

De gemeente Winterswijk zet zich in voor de uitvoering van het mobiliteitsplan. Daarbij gaat het dus om een stapsgewijze aanpak van de uitvoering. Het is de bedoeling dat de richtlijnen vanuit het Mobiliteitsplan worden gehanteerd bij het ontwerpen van nieuwe situaties. Ook bij reconstructies en onderhoud van bestaande situaties geldt het als uitgangspunt.

Het is van belang dat er voortvarend invulling wordt gegeven aan de mobiliteitsopgaven in Winterswijk. Wordt een meerjaren uitvoeringsplan opgesteld, waarin de projecten en maatregelen inclusief kosten en dekking nader worden uitgewerkt. Daarbij wordt ook gekeken welke subsidies en regiodeals aangesproken kunnen worden werk kan worden gemaakt. Het uitvoeringsplan wordt meegenomen in de behandeling in de gemeenteraad van de meerjarenbegroting. Op die manier kan de Raad een integrale afweging maken van de investeringen.

Ook zijn er projecten die niet vragen om grote infrastructurele investeringen. Mobiliteitsoplossingen die goed aansluiten bij de rol van de overheid: het bij elkaar brengen van partijen om gezamenlijk te komen tot nieuwe initiatieven en het faciliteren van die initiatieven.

7.2 Verwachte effecten leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid

De effecten van zowel de beleidsmaatregelen als de infrastructurele maatregelen zijn niet allen gekwantificeerd. In dit hoofdstuk is beschreven wat de te verwachte effecten zijn.

7.2.1 Modelberekening maatregelen Mobiliteitsplan

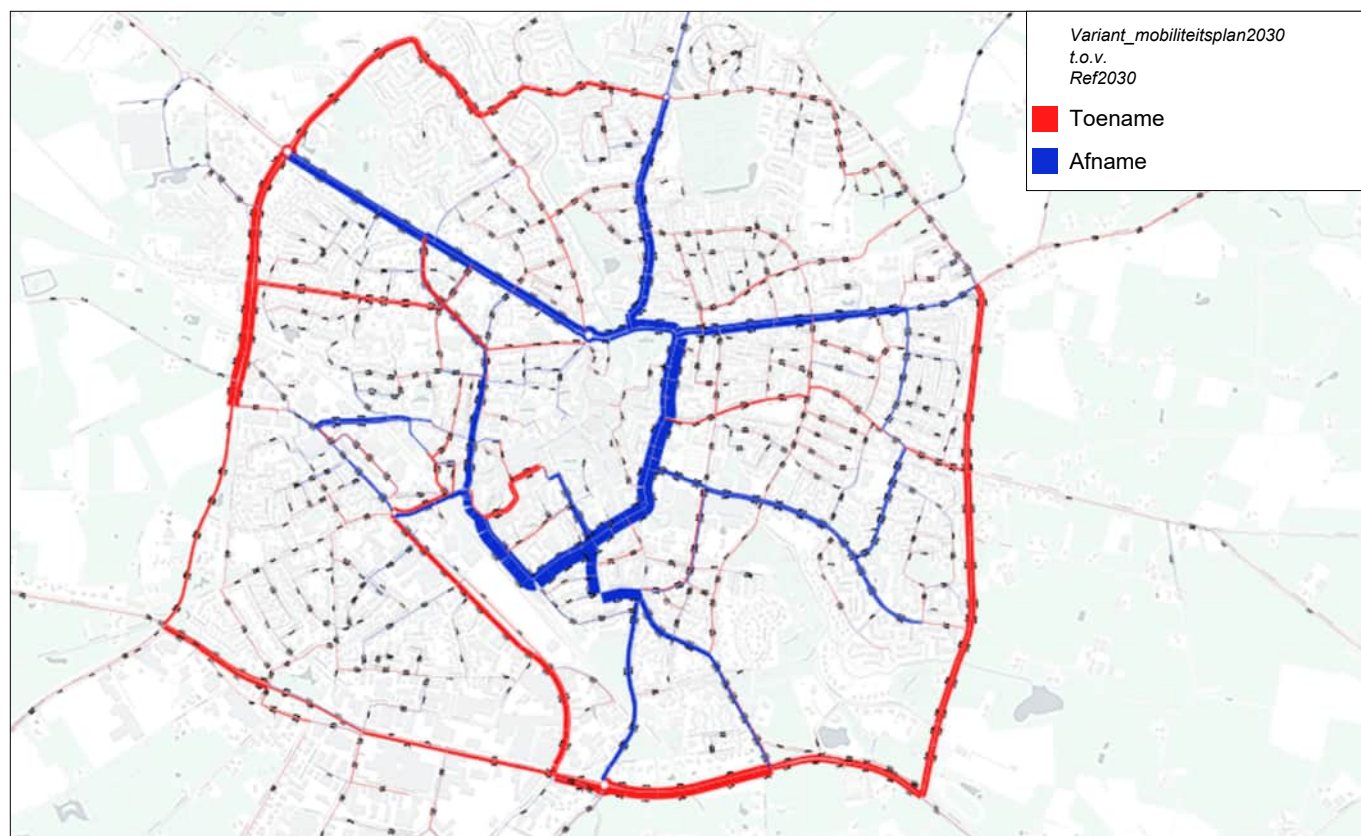
Met behulp van het verkeersmodel is een doorrekening gemaakt voor de toekomstige situatie inclusief een aantal belangrijke maatregelen uit het Mobiliteitsplan. Door de vergelijking tussen de modelvarianten zonder en met maatregelen wordt een goed beeld verkregen van de te verwachten verschuivingen van verkeersstromen.

In de modelvariant Mobiliteitsplan is van het volgende uitgegaan:

- Planjaar 2030 gemiddelde werkdag avondspits (dit is het basisjaar van het verkeersmodel).
- De ruimtelijke ontwikkelingen Arrisveld en De Rikker zijn volledig meegenomen. Het bedrijventerrein wordt ontsloten via het Beatrixpark.
- Verlagen maximum snelheid voor een deel van de hoofdwegen naar 30 km/uur (zie figuur 4.9).
- Parkeerverwijssysteem: vooral vanuit Duitsland het verkeer geleiden via route Bataafseweg – Laan van Hilbelink (minder via Kottenseweg-Weurden).
- Vrijheidspark afgesloten voor autoverkeer en Markt open voor autoverkeer (conform huidige situatie).

Zoals aangegeven is uitgegaan van 2030 voor de modelberekeningen, omdat deze beschikbaar is. De planhorizon van het mobiliteitsplan is 2040. Wel is uitgegaan van volledige ontwikkeling van de Rikker en Arrisveld, waarbij het niet de verwachting is dat deze in 2030 al volledig ontwikkeld zijn. Er is in het model geen rekening gehouden met het stimuleren van lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer, waar op wordt ingezet. Hierdoor komende intensiteiten van het autoverkeer naar verwachting eerder richting 2035-2040, waarmee het robuust genoeg is om conclusies te kunnen trekken.

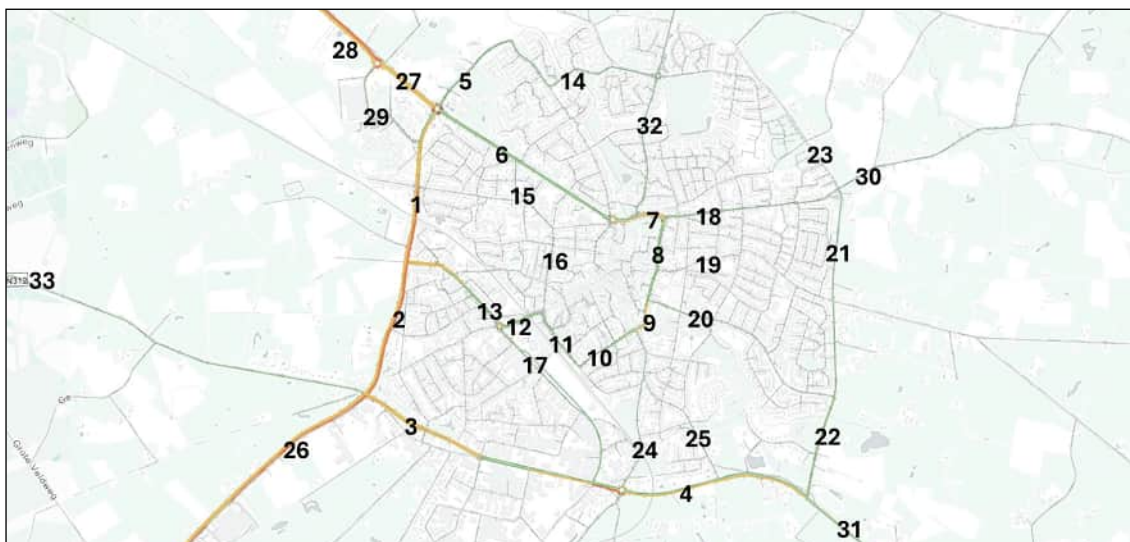
In tabel 7.1 (volgende pagina) is voor de modelvarianten referentie en Mobiliteitsplan voor de meest relevante wegvakken de intensiteit, uitgedrukt in motorvoertuigen per uur, weergegeven. De nummering van de wegvakken correspondeert met de cijfers in figuur 7.2. Met behulp van een indexcijfer is in de tabel het verschil in intensiteit benoemd. In figuur 7.1 zijn de wegvakken met de belangrijkste verschillen per modelvariant weergegeven.



Figuur 7.1: Vergelijking van de situatie 2030 zonder en met maatregelen mobiliteitsplan

Nr	Naam wegvak	Intensiteiten avondspits (mvt/uur)		Toe- of afname
		2030 Referentie	2030 Mobiliteitsplan	Index referentie = 100
1	Rondweg West (N319): Groenloseweg-Europalaan	1280	1390	109
2	Rondweg West (N319): Europalaan-Rondweg Zuid	1410	1440	102
3	Rondweg Zuid (N319): thv Technopark	1190	1250	105
4	Rondweg Zuid (N319): Wooldseweg-Bataafseweg	850	950	112
5	Jaspersweg	540	540	100
6	Groenloseweg	950	870	92
7	Singelweg	1200	1100	92
8	Vredensestraat	970	730	75
9	Zonnebrink	960	830	86
10	Dingstraat	650	510	78
11	Stationsstraat	700	580	83
12	Misterweg	800	800	100
13	Europalaan	810	780	96
14	Schimmelpennincklaan	390	430	110
15	Haitsma Mulierweg	220	250	114
16	Gasthuisstraat	240	190	79
17	Parallelweg	480	510	106
18	Vredenseweg	530	450	85
19	Verlengde Ratumsestraat	40	60	150
20	Laan van Hilbelink	400	360	90
21	Bataafseweg: Vredenseweg-Steengroeveweg	330	390	118
22	Bataafseweg: Steengroeveweg-Kottenseweg	600	660	110
23	Jachthuisweg	120	120	100
24	Wooldseweg	310	270	87
25	Kottenseweg	210	190	90
26	N318 richting Aalten	1560	1560	100
27	Groenloseweg (N319): Jaspersweg-Beatrixpark	1320	1330	101
28	Groenloseweg (N319): richting Groenlo	1520	1520	100
29	Beatrixpark	380	380	100
30	Vredenseweg: richting Vreden	340	350	103
31	N319 richting Oeding	670	670	100
32	Waliënsestraat	450	390	87
33	Corleseweg	410	410	100

Tabel 7.1: Overzicht intensiteiten (mvt/uur) voor referentie 2030 en 2030 mobiliteitsplan



Figuur 7.2

Uit de modelberekeningen blijkt dat het invoeren van een lagere maximum snelheid op de Vredenseweg, centrumroute en deel van de Europalaan ertoe leidt dat er meer autoverkeer op de Bataafseweg, N318 en N319 gaat rijden. Dit sluit aan bij de visie om het autoverkeer meer via de randwegen te geleiden. Vanuit de evaluatie Groenloseweg blijkt ook een verschil in de voor- en nameting zichtbaar. De intensiteit van het autoverkeer is na herinrichting met circa 20% afgenomen. De toename van verkeer op de randwegen (met name N318 en N319) vraagt om nader onderzoek naar oplossingen voor doorstromings- en veiligheidsknelpunten. Dit wordt meegenomen in het project trajectverkenning N318-N319.

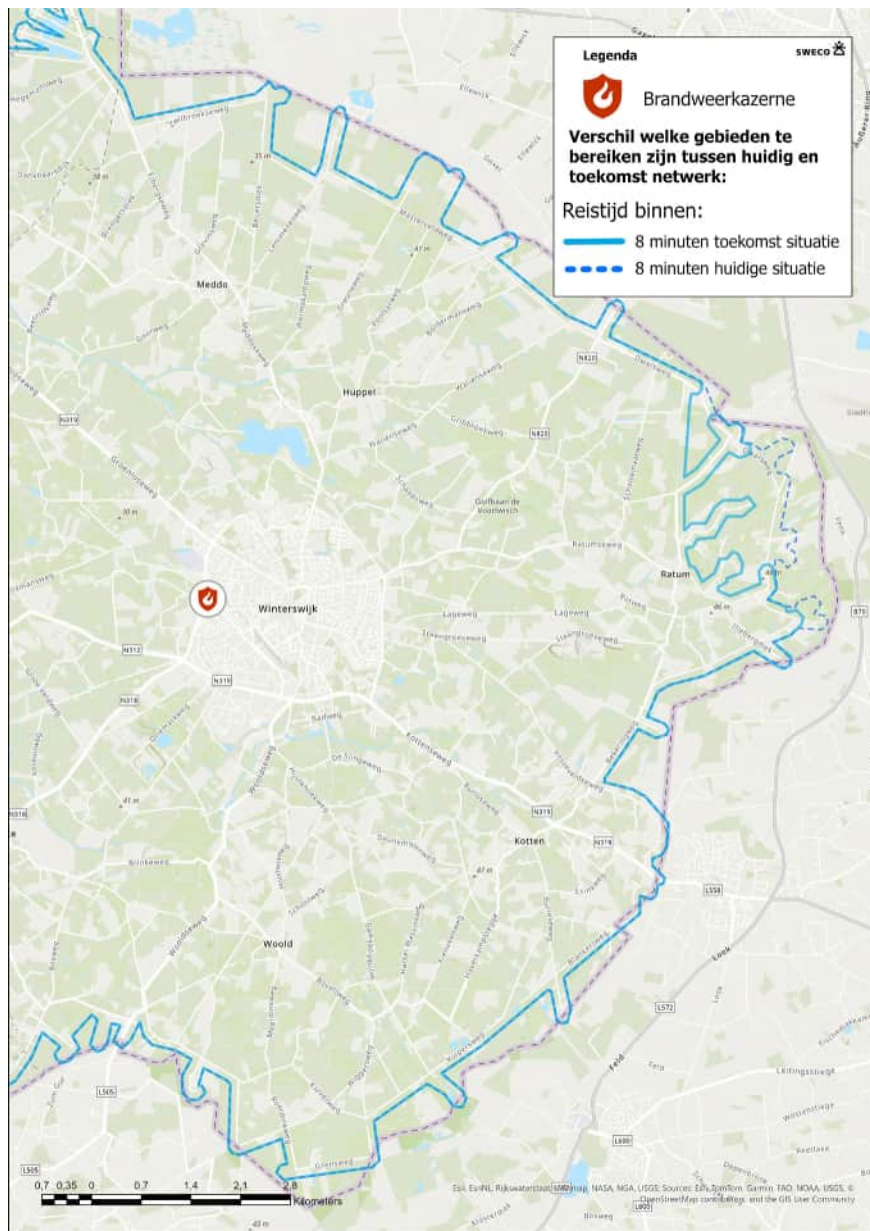
Op de wegen binnen de kom mag op basis van de lagere intensiteit een verbetering van verkeersveiligheid en leefbaarheid worden verwacht. Naast de lagere intensiteit heeft een lagere snelheid namelijk een groot effect op de kans op minder ernstige ongevallen. De impact van een botsing is veel kleiner bij 30 km/u. De overlevingskans van een voetganger bij een aanrijding is 95% bij 30 km/u, vergeleken met 85% bij 50 km/u. Bij een aanrijding met 50 km/u loopt een voetganger bovendien 6 keer meer risico om te overlijden dan bij 30 km/u.

Naast de veiligheidseffecten zorgt 30 km/u ook voor een stillere en prettigere leefomgeving met minder geluidsoverlast en minder CO₂-uitstoot.

Aanrijtijden nood- en hulpdiensten

Een verlaging van de maximum snelheid heeft consequenties voor de aanrijtijden van nood- en hulpdiensten. Noord- en hulpdiensten mogen in geval van een noodsituatie harder rijden dan de maximum toegestane snelheid. In de analyse is aangegeven in welke gebieden er een verschil optreedt in aanrijtijd vanuit de brandweerkazerne, uitgaande van de wijzigingen in de voorgestelde wegenstructuur zoals beschreven in paragraaf 4.6.1 (het invoeren van maximum snelheid 30 km/uur op onder andere de Groenloseweg, Vredenseweg, centrumroute en deel Europaan.).

Uit deze analyse blijkt dat er aan de westzijde geen verschil is in aanrijtijd. Binnen de kom van Winterswijk is het verschil in aanrijtijd beperkt. Ten oosten van Ratum is zichtbaar dat bij een aanrijtijd van 8 minuten het bereik minder groot is. Daarbij moet worden aangegeven dat in de analyse is uitgegaan van een verlaging van 50 naar 30 km/uur op de aangegeven wegen. Ook uit de evaluatie van de Groenloseweg blijkt dat het verschil in rijdsnelheid in de praktijk minder groot is voor en na herinrichting. Uit die evaluatie bleek een verlaging van circa 8 km/uur. Daarmee is naar verwachting het verschil in aanrijtijd ook minder groot dan in het kaartbeeld is aangegeven. In overleg met de nood- en hulpdiensten wordt bij herinrichting gekeken om de negatieve effecten zo beperkt mogelijk te laten zijn. Opgemerkt dient te worden dat de aanrijtijden van de vrijwilligers naar de brandweerkazerne niet zijn meegenomen. Deze wonen verspreid binnen de gemeente en voor een aantal kan de rijtijd iets langer worden. In bijlage 4 is vanuit de hulpdiensten een bijdrage aangeleverd, waarin nader wordt ingegaan op de aandachtspunten en belangenafweging voor de hulpdiensten.



Figuur 7.3: verschil in aanrijtijden vanuit brandweerkazerne Winterswijk met gewijzigde snelheden op hoofdwegen

7.2.2 Effect maatregelen vervoerwijzekeuze, centrum en buitengebied

Meer te voet en op de fiets. Veel van de beleids- en infrastructurele maatregelen zijn er op gericht om mensen bewustere keuzes te laten maken voor de vervoerwijze waarmee ze zich willen verplaatsen. Mensen worden daardoor gestimuleerd om meer te lopen, de fiets te nemen of met het openbaar vervoer te reizen. Zeker binnen de kom mag op termijn een verschuiving van de vervoerwijzekeuze worden verwacht naar meer op de fiets en minder met de auto voor korte verplaatsingen. Voor de inwoners van het buitengebied blijft de auto het voornaamste vervoermiddel en wordt vooral ingezet om de alternatieven naar de toekomst te verbeteren. Een verschuiving van de vervoerwijzekeuze naar meer lopen en fietsen heeft een positief effect op de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Maatregelen in de mobiliteit verminderen stikstof door het beperken van uitstoot van voertuigen met verbrandingsmotoren. Met de maatregelen vanuit dit Mobiliteitsplan (lagere snelheden, stimuleren lopen en fietsen) neemt de hoeveelheid stikstof in de lucht af, wat gunstig is voor de natuur en het herstel ervan.

Een leefbaar en aantrekkelijk centrum: Het centrum van Winterswijk blijft goed bereikbaar voor zowel bewoners, bezoekers als werknemers. De huidige capaciteit wordt slim ingezet en nieuwe parkeervoorzieningen zijn gerealiseerd op strategische locaties, waardoor iedereen gemakkelijk een parkeerplek kan vinden. Door het efficiënt afwikkelen van verkeer via een duidelijke centrumroute wordt het centrum leefbaarder en vermindert de verkeersoverlast.

Veilige routes landbouwverkeer: Er zijn aangewezen landbouwroutes en conflicten zijn beperkt. Landbouwvoertuigen worden op doorgaande wegen of rondwegen buiten de bebouwde kom afgewikkeld. Binnen drukke gebieden wordt landbouwverkeer zoveel mogelijk voorkomen. Tevens is er veel aandacht voor potentiële conflicten tussen fietsers en landbouwverkeer. Per saldo mag een verbetering van verkeersveiligheid worden verwacht in het buitengebied.

7.3 Evaluatie en monitoring

Beleid uitvoeren betekent doelen stellen. Maar ook concrete afspraken maken over de manier waarop binnen de gemeente en in samenwerking met externe partijen (Rijkswaterstaat, Provincie, vervoerders etc.), de regio en Euregio, deze doelen worden gerealiseerd. Monitoring en evaluatie maken deze effecten en prestaties inzichtelijk, maar leggen ook de relatie tussen beiden. De uitkomsten bieden mogelijkheden om het beleid in de gewenste richting bij te sturen. Monitoring en evaluatie maken de cyclus van beleidsvorming, beleidsuitvoering en beleidsbijsturing sluitend.

Het gaat bij monitoring nadrukkelijk niet alleen om aantallen en locaties, maar ook om samenwerking met betrokkenen. Samen met partijen als het VVN, de Fietzersbond, politie en andere wegbeheerders (die veelal een schat aan informatie en gegevens tot hun beschikking hebben) kan gericht worden ingestoken op de 6 programmadoelen.

Het is hierbij zinvol om in ieder geval de volgende aspecten te monitoren:

- Aantal ongevallen, letselongevallen, fietsongevallen en bromfietsongevallen (elke drie jaar een ongevallenanalyse);
- Driejaarlijks verkeerstellingenprogramma op maatgevende wegvakken;
- Driejaarlijks parkeerdrukmeting op maatgevende parkeerterreinen en straten in de kernen (kan deels met behulp van het nieuwe parkeerverwijssysteem);
- Alle klachten en tips over verkeer en vervoer;

Voorgesteld wordt om periodiek het beleid uit dit Mobiliteitsplan te monitoren en evalueren. Binnen deze evaluatie kan worden aangegeven welke projecten inmiddels zijn gerealiseerd en wat de (aangepaste) planning is van nog te realiseren projecten. Waar nodig kan dan tijdig worden bijgestuurd.

Bijlage 1 | Begrippenlijst

Barrièrewerking: Het onbedoelde negatieve effect van een obstakel zoals een weg of spoorlijn die de bewegingsvrijheid belemmert.

Bibeko: binnen de bebouwde kom

Bubeko: buiten de bebouwde kom

Deelmobiliteit: Het aanbieden van vervoersmiddelen die gedeeld worden door gebruikers, zoals deelauto's, deelfietsen en OV-fietsen.

Duurzame mobiliteit: Richt zich op het bevorderen van milieuvriendelijke vervoerswijzen, zoals fietsen, openbaar vervoer en elektrische mobiliteit.

Erftoegangsweg (ETW): Wegen die vooral dienen om bestemmingen in woongebieden bereikbaar te maken.

Fietsstraat: Een straat ingericht waar de fietsers prioriteit hebben en de auto's te gast zijn.

Gebiedsontsluitingsweg (GOW): Wegen die de grotere gebieden verbinden en ontsluiten.

Laadinfrastructuur: Het netwerk van laadpunten waarmee elektrische voertuigen opgeladen kunnen worden.

Leefbaarheid: De kwaliteit van wonen, leven en het functioneren in een gebied, beïnvloed door factoren zoals verkeersveiligheid, geluidshinder, en luchtkwaliteit

Mobiliteitsbeleid: De algemene strategie van een organisatie of gemeente om de mobiliteit van haar medewerkers of inwoners te regelen.

Mobiliteitsknooppunt: Een locatie waar verschillende vervoerswijzen samenkomen, zoals een treinstation, om overstappen te vergemakkelijken

Mobiliteitsladder: Een methodiek voor het afwegen van mobiliteitsoplossingen door systematisch en weloverwogen keuzes te maken om leefbaarheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid te verbeteren.

Multimodale bereikbaarheid: Het aanbieden van verschillende vervoerswijzen, zoals fiets, openbaar vervoer, en auto, die elkaar aanvullen en een goed functionerend ontsluitingssysteem vormen.

Parkeerregulering: Het beleid en beheer rondom het parkeren, zoals de toewijzing van parkeerplaatsen, parkeernormen, en betaalmogelijkheden.

Mobiliteitsplan: Een document met een visie en kaders om de verkeersstromen optimaliseren.

Publieke Voorzieningen: Diensten of faciliteiten die bedoeld zijn voor het publiek in het algemeen en waarvoor de overheid een rol speelt bij de instelling, exploitatie of subsidiëring. Voorbeelden zijn onderwijs, gezondheidszorg, bibliotheken en musea.

Mobiliteitszone: Deelgebied waarvoor andere principes en uitgangspunten qua mobiliteit gelden.

Rondweg: Een weg die om een plaats heen loopt, bedoeld om doorgaand verkeer buiten het centrum te houden.

Sterroutes: de aangewezen hoofdfietsroutes die woonwijken, het centrum, het station en andere belangrijke bestemmingen zoals scholen met elkaar verbinden. Door deze routes als prioriteit te benoemen, krijgt de gemeente meer sturing bij onderhoud en verbetering

Trajectverkenning: Onderzoek naar een specifiek wegtraject om oplossingen en verbeteringen te verkennen.

Utilitair verkeer: Het verkeer dat gericht is op functionele dagelijkse verplaatsingen, zoals woon-werkverkeer, boodschappen doen of naar school gaan, in tegenstelling tot recreatief verkeer.

Verkeerscirculatieplan: Een plan waarin de organisatie van verkeersstromen binnen een gebied wordt beschreven, inclusief hoofdroutes en kruispunten.

Verkeersonderwijs: Educatieve programma's gericht op het verbeteren van verkeersveiligheid en bewustzijn onder inwoners, zoals verkeerslessen en campagnes.

Vervoerswijzen: De verschillende manieren van reizen, zoals fietsen, lopen, autorijden en reizen met het openbaar vervoer.

Woon-werkverkeer: De dagelijkse reis van huis naar werk en vice versa, een belangrijk focuspunt van mobiliteitsplannen.

Zero-emissie mobiliteit: Het bevorderen van mobiliteit die geen schadelijke uitstoot veroorzaakt, zoals elektrische fietsen en voertuigen

Bijlage 2 | Aandachtspunten stakeholders

Stakeholders die gevraagd zijn om reactie/input: Provincie Gelderland, Gemeente Aalten, Gemeente Oost Gelre, Regio 8RHoek, Politie, Veiligheidsregio VNOG, OWIN, Vereniging Ondernemers buitengebied Winterswijk, Arriva, Gezamenlijke buurtschappen, Veilig Verkeer Nederland Winterswijk, Land- en Tuinbouw Organisatie (LTO), Cumela, Fietzersbond, Vereniging verblijfsrecreatie Winterswijk, Transport en Logistiek Nederland (TLN), GAON, ZOOV, Haltetaxi Achterhoeks toerisme, ABH-City, Duitse buurgemeente Vreden, Duitse buurgemeente Sudlohn, Burgerbus.

Stakeholder	Aandachtspunten	Hoe gaan we hiermee om?
Openbaar vervoer	Wens VRI bij N319 Beatrixpark ivm doorstroming	Onderdeel trajectverkenning N318-N319
	Bij meer wegen 30 km/uur wil Arriva mogelijk de lijn strekken en Winterswijk Oost niet meer aandoen.	Meenemen in verdere uitwerking herinrichting 30 km/uur. Opgenomen in tekst paragraaf 4.5.1.
	Halte Jaspersweg mogelijk interessant als hub (binnen de omgevingsvisie wordt de nabijheid van voorzieningen en openbaar vervoer knooppunten benadrukt)	In het Mobiliteitsplan wordt ingezet op station Winterswijk West en station Winterswijk als mobiliteitshub door er voorzieningen aan toe te voegen (deelmobiliteit, elektrische laadpalen, pakketdienst) en door herkenbare loop- en fietsroutes richting het station.
	Meer potentie halte Vredensehof bij ontwikkeling woongebied de Rikker	Verkenning nieuwe bushalte lijn 73 bij kruispunt Vredenseweg – Singelweg opgenomen in de Mobiliteitsagenda, paragraaf 6.1.2.
	Openbaar vervoer op bedrijventerreinen is matig. Kijk ook naar de kansen van de GOAN diensten en verken of buurtbussen ook via bedrijventerreinen kunnen gaan rijden.	GOAN diensten opgenomen in 4.5.1 Openbaar Vervoerstructuur 2040.
	In de visie op het OV-netwerk is een nieuwe verbinding met Aalten opgenomen. Arriva vraagt wat het doel is van deze verbinding. Als er aan een buurtbus gedacht wordt, zitten daar nog veel uitdagingen aan.	Het doel is een beter regionaal openbaar vervoernetwerk.
	Wens voor een nieuwe halte lijn 73 bij kruispunt Vredenseweg – Singelweg vanuit bewoners.	Opgenomen onder 6.1.2 Onderzoek en advies projecten
	Het zou goed zijn dat de route+halten mede n.a.v. invoeren GOW30 nog een kritisch worden beschouwd. Belang van terugbrengen snelheid naar 30 km/uur in kader van verkeersveiligheid wordt erkent. Bij keuze maatregelen liever geen versmallingen.	Opgenomen in tekst onder 4.5.1 Openbaar Vervoerstructuur 204
	Op de busroute liggen meerdere knelpunten die de rijtijd beïnvloeden, zoals Beatrixpark-N319, Dingstraat-Weurden, etc.	Betreft verdere uitwerking.
	Busroutes zijn aangepast na herinrichting Groenloseweg. Hierdoor kan met de rijtijden beter halen. Bij herinrichting Groenloseweg 30 km/uur is goed contact geweest met de gemeente. Blij dat de breedte in ieder geval naar 6,20 m is gegaan, zodat bussen elkaar kunnen passeren.	Hanteren als voorbeeld bij verdere uitwerking herinrichting wegen zoals opgenomen in de Mobiliteitsagenda (hoofdstuk 6).
	Voor de toekomst rekening houden met 15 meter bussen, die gaan rijden op lijn 73. Daarnaast zijn de elektrische bussen aanzienlijk zwaarder.	Betreft verdere uitwerking.

Politie & Nood- en hulpdiensten	Aandacht voor uitruktijden en aanrijdtijden voor hulpdiensten. Ook voor vrijwilligers die naar de kazerne moeten rijden.	In het mobiliteitsplan stellen we voor om op een aantal hoofdwegen de snelheid te verlagen naar 30 (ontwerpsnelheid 40). Met het opgenomen kaartbeeld is inzichtelijk gemaakt wat het verschil is in uitruktijd/aanrijdtijd voor de hulpdiensten als de maximum snelheid verlaagd wordt.
Duitse Buurgemeenten (Vreden en Suedlohn)	Verbetering fietsverbinding grensoverschrijdend? (het is bijv 10 km van Vreden naar de Markt in Winterswijk). Is er data van verkeersstromen? Waar komen de meeste toeristen vandaan?	Data van grensoverschrijdend verkeer is niet bekend.
Landbouwverkeer	Wij willen dus zoveel mogelijk GOW30 wegen, maar kan “problemen” opleveren voor landbouw en vrachtverkeer ivm smal of andere inrichting. Welke specifieke wegen zal dit problemen opleveren?	Betreft verder onderzoek. Opgenomen in de Mobiliteitsagenda (hoofdstuk 6): Onderzoek routes en knelpunten landbouwverkeer i.s.m. Cumela en LTO.
	Cumela wil wel meedenken over het gebruik van het huidige wegennet door landbouwverkeer.	Betreft verder onderzoek. Opgenomen in de Mobiliteitsagenda (hoofdstuk 6): Onderzoek routes en knelpunten landbouwverkeer i.s.m. Cumela en LTO.
	Wij denken graag constructief mee over de ontwikkeling van goed ingerichte landbouwroutes. Deze routes moeten landbouwverkeer in staat stellen zich vlot, comfortabel en veilig te verplaatsen. Dat geldt niet alleen voor het buitengebied, maar ook in en rondom de kern van Winterswijk. Landbouwverkeer moet immers soms door de bebouwde kom rijden om werkgebieden te kunnen bereiken. Wij willen dat dit veilig kan gebeuren, zowel voor de bestuurder van landbouwmaterieel als voor andere weggebruikers.	Betreft verder onderzoek. Opgenomen in de Mobiliteitsagenda (hoofdstuk 6): Onderzoek routes en knelpunten landbouwverkeer i.s.m. Cumela en LTO.
	Voor een goede en veilige inrichting van wegen zijn de kenmerken van de voertuigen die gebruik maken van de wegen van belang.	Opgenomen in 4.7.2 Kwaliteitseisen vrachtverkeer en (land)bouwvoertuigen met verwijzing naar bijlage Bijlage 3 inrichtingskenmerken wegen voor aanvullende specificaties
	Vanaf 1 januari 2021 is de maximumsnelheid voor alle (land)bouwvoertuigen verhoogd van 25 naar 40 km/u. Alleen op wegen binnen de bebouwde kom, zonder vrijliggende fietspaden, mogen (land)bouwvoertuigen niet harder rijden dan 25 km/u (artikel 22a Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)). De hogere maximumsnelheid kan voor wegbeheerders reden zijn om (land) bouwvoertuigen meer op doorgaande wegen of rondwegen buiten de bebouwde kom af te wikkelen.	Betreft verder onderzoek. Opgenomen in de Mobiliteitsagenda (hoofdstuk 6): Onderzoek routes en knelpunten landbouwverkeer i.s.m. Cumela en LTO.

	Wegversmallingen dienen zodanig te worden gepositioneerd, dat (land)bouwvoertuigen voldoende weglengte hebben om recht voor de wegversmalling te komen. Wegversmallingen vlak voor een bocht en zelfs in een bocht, zijn voor (land)bouwvoertuigen veel lastiger te passeren. Verkeersdrempels en verkeersplateaus vormen voor (land)bouwvoertuigen altijd een belemmering.	Opgenomen in 4.7.2 Kwaliteitseisen vrachtverkeer en (land)bouwvoertuigen met verwijzing naar bijlage Bijlage 3 inrichtingskenmerken wegen voor aanvullende specificaties
Verkeersveiligheid	Hoe gaat de samenwerking nu? Wat kan er beter? (In Mobiliteitsplan: Hierbij werkt Winterswijk nauw samen met Veilig Verkeer Nederland (VVN). VVN ondersteunt met verkeerslessen, verkeersexamens, campagnes zoals “De scholen zijn weer begonnen” en buurtacties om gevaarlijke situaties te signalen.)	Gemeente is blijvend in overleg met VVN en zal hen betrekken bij de uitwerking in de diverse projecten.
Centrum	De wens voor een autoluw centrum vanuit het Mobiliteitsprogramma bespreekbaar maken. In inventarisatienota staat dat ondernemers bang zijn dat maatregelen ten koste gaan van bereikbaarheid.	Verdere uitwerking van de overige autoroutes (en het autoluw maken) rondom het centrum en het Vrijheidspark wordt in nauw overleg met de ondernemers nader uitgewerkt.
	Ondernemers geven aan (Arcadis) dat de bewegwijzering naar centrum niet duidelijk is, dat de meeste bezoekers centrum automobilisten zijn en veel mensen slecht ter been. Hoe hiermee omgaan?	Bewegwijzering wordt op korte termijn aangepast vanuit de gemeente.
	Goede oplossing parkeren is essentieel voor het functioneren van het centrum. Eventuele uitbreiding van kort parkeren moet gefaseerd plaatsvinden. Voorkomen moet worden dat bezoekers niet meer naar Winterswijk komen.	Opgenomen in paragraaf 5.2 Stallen en parkeren in het centrum.
Fiets	Zijn er plannen voor doorfietsroutes? (buitengebied van Winterswijk ook bespreken, in omgevingsvisie kijkt vooral naar fietsen voor korte afstanden).	In het plan zijn enkele regionale fietsroutes aangegeven, onder andere richting Aalten en Groenlo. Deze worden in samenwerking met de regio en provincie nader uitgewerkt.
Auto	Meer aandacht voor voetganger en fietser is goed. Wel moet duidelijk zijn dat de auto een belangrijk vervoermiddel is in Winterswijk, zeker ook in het buitengebied.	Opgenomen in het Mobiliteitsplan in paragraaf 4.6.1 Autostructuur 2040: De auto blijft ook in de toekomst een belangrijke rol spelen in de bereikbaarheid van de gemeente Winterswijk.

Bijlage 3 | inrichtingskenmerken wegen

Onderstaande tabel geeft de kenmerken van de wegen binnen de bebouwde kom weer. Binnen een 30 km/u weg wordt er onderscheid gemaakt tussen een Erftoegangsweg (ETW) en een gebiedsontsluitingsweg (GOW).

	GOW50	GOW30	ETW 30
Functie	Verkeer	Verblijven en verkeer	Verblijven
Snelheid	50 km/u	30 km/u	30 km/u
Kantmarkering	Ja (of trottoirband)	Geen	Geen
Rijrichtingscheiding	(Dubbele) asstreep of middenberm	Geen	Geen
Intensiteit (indicatief)	> 4.000 mvt/etm	2.000 – 8.000 mvt/etm	< 6.000 mvt/etm
Fietsvoorziening	Vrijliggend fietspad of parallelweg	Vrijliggend fietspad of fietsstroken	Geen (gemengd op rijbaan) of fietsstraat bij hoge intensiteiten fietsers
Busroute	Ja	Ja	Bij voorkeur niet
Rijbaanbreedte	5,8 – 7,8 m	6,2 – 6,8 m	4,8 – 5,8 m
Verharding	Asfalt of beton	Geheel of gedeeltelijk elementverharding	Elementverharding (op bedrijventerreinen asfalt of beton)
Parkeren	Niet op rijbaan. Bij voorkeur niet langsparkeren.	Buiten de rijbaan (langsparkeren)	Op of buiten de rijbaan (haaks/langsparkeren)
Openbaar vervoer	Haltekom	Halteren op de rijbaan of haltekom	Niet aanwezig of op de rijbaan
Snelheidsremmers	Niet aanwezig	Bij oversteeklocaties of conflictpunten	Op kruispunten (plateaus) en wegvak (lange afstanden)
Oversteekvoorzieningen	Alleen bij kruispunten of wegvak met voorziening	Verleiden van oversteek via voorzieningen op wegvak	Geen aparte oversteekvoorzieningen nodig

*Kenmerken zijn gebaseerd op de richtlijnen van het CROW.

Onderstaande tabel geeft de kenmerken van de wegen buiten de bebouwde kom weer. Binnen een 60 km/u weg wordt er onderscheid gemaakt tussen een Erftoegangsweg (ETW) en een gebiedsontsluitingsweg (GOW).

	GOW80	GOW60	ETW60
Functie	Verkeer	Verblijven en verkeer	Verblijven
Snelheid	80 km/u	60 km/u	60 km/u
Kantmarkering	Ja	Ja (indien geen fietsstroken)	Geen
Rijrichtingscheiding	(Dubbele) asstreep of middenberm	Geen	Geen
Intensiteit (indicatief)	> 4.000 mvt/etm	2.000 – 6.000 mvt/etm	< 3.000 mvt/etm
Fietsvoorziening	Vrijliggend fietspad of parallelweg	Vrijliggend fietspad (hoge intensiteit fiets) of fietsstroken	Geen (gemengd op rijbaan) of fietsstraat bij hoge intensiteiten fietsers
Busroute	Ja	Ja	Buurtbus
Openbaar vervoerhalte	Haltekom	Op de rijbaan	Op de rijbaan
Rijbaanbreedte	> 7,5 m	4,5 – 6,2 m	3 – 5 m*
Verharding	Asfalt of beton	asfalt	asfalt
Parkeren	Niet op rijbaan.	berm	berm
Snelheidsremmers	Niet aanwezig	Op kruispunten (plateaus) en wegvak (lange afstanden)	Maatwerk**
Oversteekvoorzieningen	Alleen bij kruispunten.	Geen aparte oversteekvoorzieningen nodig	Geen aparte oversteekvoorzieningen nodig

* Voor wegen met intensief landbouwverkeer is 3- 5 m (asfalt)verharding zonder kantstroken te smal. Bij twee landbouwvoertuigen van 3,00 m breed zal bij elkaar passeren er altijd één landbouwvoertuig door de berm moeten rijden. Vandaar dat er naast de asfaltverharding van 6,00 m het nodig is om aan beide zijden een kantstrookverharding aan te leggen, zodanig dat de minimale verhardingsbreedte 6,50 m is. Wanneer de verhardingsbreedte 6,00 m breed of minder is, dienen er aanvullende inrichtingsmaatregelen zoals passeerplaatsen te worden gerealiseerd op routes met doorgaand landbouwverkeer.

** CROW adviseert voor 60 km/u-wegen verkeersplateaus van 8 cm hoog voor de passeerbaarheid en alleen 12 cm hoog als tevens een goede oversteekbaarheid van de weg nodig is. Wanneer het aandeel grote voertuigen (vrachtauto's, landbouwvoertuigen) meer is dan 5 % van de verkeersintensiteit dan moet volgens CROW naar een alternatieve maatregel worden gezocht.

Bijlage 4 | Reactie nood- en hulpdiensten

De volgende tekst is aangeleverd vanuit de nood- en hulpdiensten naar aanleiding van verzoek van de gemeente om de afwegingen in het belang van de aanrijdtijden goed mee te kunnen nemen.

Voor de hulpdiensten is van belang dat er doorstroming bereikbaarheid mogelijk blijft. Tevens is van belang dat er meer dan één goede route mogelijk is om bij een incident te kunnen komen en weg te kunnen. In het geval van een incident hebben wij te maken met aanrijdtijden. Die aanrijdtijden gelden voor de vrijwilligers van de brandweer die naar hun opstaplocatie moeten van af hun werk of thuislocatie. Voor de Politie kan dat overal in het gebied zijn omdat wij vaak al aan het surveilleren zijn. Deze aanrijdtijden zijn voor ons leidend om onze (nood)hulpverlening aan onze inwoners te kunnen blijven garanderen. Dat doen we met de grootst mogelijke inspanning en met de collega's die wij daarvoor ter beschikking hebben. De feitelijke aanrijdtijden worden ook met regelmaat besproken en door media opgevraagd.

In de maatschappij spelen meerdere thema's waar wij mee te maken hebben en die doorgaans ook een meer dan geringe tijdsinspanning vergen. Voor de Politie staan we aan de vooravond, ten tijde van het schrijven van deze reactie (nov '25), voor een bezuinigingsopgave. Het is nog niet duidelijk wat de effecten daarvan uiteindelijk zullen zijn maar het is niet waarschijnlijk dat wij meerdere opkomstlocaties, collega's of voertuigen erbij krijgen waardoor de spreiding van inzetbare eenheden groter wordt en aanrijdtijden verkort worden.

Als algemene reactie op het mobiliteitsplan en de generieke wens om meerdere wegen af te waarderen merk ik op dat wij ervaren dat de verschillende wegbeheerders in ons verzorgingsgebied dezelfde wensen hebben. Dat deze wensen zijn ingegeven door de gestelde ambitie om naar 0 verkeersdoden te gaan is duidelijk. Wij, als hulpdiensten steunen een dergelijke ambitie dan ook van harte. Tegelijkertijd pleiten wij er ook voor om ook bewust te zijn van de effecten die allerlei afwaarderingen en maatregelen voor ons als hulpdiensten in negatieve zin betekenen. Wij merken dat elke wegbeheerder bezig is met een vergelijkbare ambitie. Voor de Politie, die een groot gebied met daarbinnen meerdere wegbeheerders en burgers bedient, levert een cumulatie van afwaarderingen, snelheidsremmende maatregelen en herinrichtingen en afsluitingen de-facto op enig moment een situatie op waarbij het niet meer mogelijk is om de noodzakelijke hulpverlening binnen de gestelde normtijden te realiseren. Wij maken ons daar in toenemende mate zorgen over.

Onze gezamenlijke oproep is dan ook gericht aan u allen om deze effecten in beeld te brengen en ook kritisch te kijken wanneer en waar maatregelen en afwaardering in snelheid een wens is, of die maatregel ook een feitelijke bijdrage levert aan de verkeersveiligheid en om in de belangenafweging het belang van de hulpdiensten zwaarder mee te wegen.

Bijlage 5 | Reacties eindconcept Mobiliteitsplan

In onderstaande tabel is een korte samenvatting weergegeven van de binnengekomen reacties op het Eindconcept Mobiliteitsplan Winterswijk. In de tabel is in de laatste kolom aangegeven hoe de reactie is meegenomen in dit mobiliteitsplan. Delen van reacties gaan over aspecten die te gedetailleerd zijn om in dit plan op te nemen. De reacties worden wel meegenomen bij de verdere uitwerking. Daarnaast krijgt elke indiener een persoonlijk antwoord. De reacties die door 1 persoon zijn ingediend, zijn geanonimiseerd.

Reactie vanuit	Inhoudelijk	Mobiliteitsplan
1. Karel Doormanstraat	Overlast door sluipverkeer Karel Doormanstraat	In het Mobiliteitsplan wordt voorgesteld om autoverkeer vanuit de oostzijde richting centrum meer te sturen via de Bataafseweg – Laan van Hilbelink (onder andere met behulp van parkeerverwijzing).
2. Buurt de Rikker	- Zorgen over de verkeersveiligheid als de Rijnstraat een doorgaand karakter krijgt v.m. de nieuwe wijk 'De Rikker' en huidige sluipverkeer. - Wens voor een semipermanente afsluiting	- Mobiliteitsplan: Rijnstraat is erftoegangsweg. - Afsluiten van de weg: vergaande maatregel, wordt niet in kader van dit mobiliteitsplan overwogen.
3.	Naast de aangewezen Sterroute C naar het centrum, aanvullende route richting het station en GKC, veel gebruikt door scholieren: Meenemen in herinrichting van de Kottenseweg en Wooldseweg: - De oversteek van de B-weg naar de Wamelinkweg i.v.m. zwaar verkeer/ gemengd verkeer op de oversteek. - Complexe verkeerssituatie rondom de spoorwegovergang van de Wooldseweg.	- Herzien netwerk fietsroutes aan de zuidzijde. - Aandachtspunten worden meegenomen in herinrichtingsplannen.
4.	- Aandacht voor Toegankelijkheid wandel- en fietspaden (incl. fietsstroken) voor driewielers, scootmobiel en bakfietsen. - Wens handhaving autoluwe woonwijken i.v.m. overlast foutparkeren - Voorstel invoeren parkeervergunningen	- Binnen het mobiliteitsplan is toegankelijkheid een belangrijke doelstelling. - Teksten zijn verder aangevuld met richtlijnen toegankelijkheid. - Parkeren wordt nader uitgewerkt in parkeernota.
5.	- Voorstel 50 km/uur rondwegen gezien de huidige wisselende maximumsnelheden - Verbeteren fietsroutes en oversteken in het centrum: Europalaan - Verbeteren voetpaden, toegankelijk voor iedereen	- Een verandering van de maximumsnelheid komt mogelijk op termijn aan de orde als onderdeel van de trajectverkenning van deze wegen. - Europalaan is opgenomen als project - Kwaliteitseisen voetgangers/ toegankelijkheid is opgenomen.
6.	- Bewegwijzering recreatieve wandelroutes - Te weinig recreatieve wandelroutes buitengebied - Creëer als gemeente eigen wandelroutes, mogelijk in samenwerking met lokale ondernemers.	- Geen onderdeel van het mobiliteitsplan om recreatieve bewegwijzering op te nemen. - Voor het centrum, leg de relatie met BOSS.

7. Hulpdiensten	• Door het verlagen van de wettelijk toegestane snelheid zullen de opkomsttijden voor de brandweer verder onder druk komen te staan. • Weliswaar mag een brandweervoertuig sneller rijden dan toegestaan (max 20 km/u sneller), maar dan moet dat ook mogelijk zijn.	• Reactie is opgenomen als bijlage 4.
8. Vragen en wensen van de aanwonenden kern Corle	• Wensen en acties richten zich op: • Omlaag brengen van de hoeveelheid verkeer, vooral zwaar vrachtverkeer, i.v.m. geluidsoverlast en veiligheid. • Omlaag brengen snelheid naar 30 km/u in de kern Corle tussen Dollemansweg en Grote Veldweg. • Onderzoeken mogelijkheden verminderen snelheden, passeren vracht- en landbouwverkeer in de berm en geluidshinder op de N312	• De Corleseweg is een kortetermijnproject in de mobiliteitsagenda. Genoemde suggesties voor maatregelen kunnen in dit project worden afgewogen.
9. VVN Afdeling Winterswijk	• Verlaging van snelheid binnen de bebouwde kom naar 30 km/u is een grote stap in verkeersveiligheid. • Afweging Jaspersweg 50 km/u – gezien oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers en vele (sport)voorzieningen.	• Jaspersweg een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur te laten, aangezien het voor het noordelijke deel van Winterswijk een belangrijke ontsluitende functie heeft • Belang van veilige oversteekvoorzieningen richting de sportverenigingen en het restaurant.
10. Buurtbelang Arrisveld	• Toekomstige groei: Er is een gebrek aan duidelijke gegevens over de huidige en verwachte verkeersintensiteit en hoe deze ontwikkelen • Voorstel voor het plaatsen van een verkeerslicht bij het Beatrixpark, ook voor betere doorstroming bus. • Leefbaarheid verbeteren langs Groenloseweg. • Beheer van Locaties: traject vrijhouden op het Arrisveld voor een toekomstige nieuwe Rondweg West	• Nadere toelichting op de verkeerscijfers is gegeven met het doorrekenen van een extra modelvariant (zie paragraaf 7.2). • Overige aspecten worden meegenomen in de trajectverkenning.
11. ABH-City Parkeeronderzoek	• Opmerking over berekening bezettingsgraad.	• In het mobiliteitsplan is toegevoegd dat er op momenten in delen van het centrum een tekort aan parkeerplaatsen is.

12.

- a. Vrijheid in vervoerskeuze
- b. Parkeren en bereikbaarheid: cruciaal voor ons centrum
- c. 30 km/u: prima in woonstraten, niet op hoofdwegen
- d. Veiligheid van hulpdiensten
- e. Verkeersveiligheid: maak het niet onduidelijker
- f. Landbouw- en vrachtverkeer: laat het praktisch blijven
- g. OV is geen volwaardig alternatief
- h. Inclusie: kijk naar alle inwoners
- i. Vredenseweg: zichtlijnen en veiligheid

- a. Het Mobiliteitsplan laat een ieder vrij in de keuze van vervoer.
- b. De gemeente onderschrijft het belang van een goede bereikbaarheid van het centrum.
- c. Gemeente is van mening dat 30 km/uur een passende snelheid is op wegen met beperkte ruimte en fietsers op dezelfde rijbaan.
- d. Zie reactie 7
- e. Het is niet ons beeld dat herinrichting tot schijnveiligheid leidt.
- f. Voor landbouwverkeer blijven de wegen toegankelijk. Wel kijken we in overleg in hoeverre onveilige locaties kunnen worden verbeterd.
- g. De gemeente dwingt niemand om met het OV te gaan.
- h. Binnen het mobiliteitsplan is ruim aandacht voor onder andere toegankelijkheid voor ouderen en mensen met een beperking.
- i. Dit punt wordt meegenomen bij de herinrichtingsplannen voor de Vredenseweg.

