

raadsvoorstel

Zaaknummer 2423757

Te behandelen door S. Metaal-ten Dolle

Onderwerp: Mobiliteitsplan Winterswijk, Deel B: Doelen, Netwerken en Mobiliteitsagenda

Pagina 1 van 4

Aan de raad,

Inleiding

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. Het geheel van verschillende opgaven versterkt de behoefte aan een actueel en integraal mobiliteitsplan.

Er is gekozen voor een gefaseerde opbouw van het mobiliteitsplan. Aan de basis staat de 'Inventarisatienota Mobiliteitsplan Winterswijk'. In de inventarisatienota zijn landelijke, regionale en gemeentelijke beleidskaders opgenomen en worden huidige en toekomstige ontwikkelingen geschetst. Dit leidt de komende jaren tot verschillende opgaven en vraagstukken die in de visie zijn vertaald naar zes doelstellingen en tien samenhangende beleidskeuzes. Op woensdag 28 mei 2025 heeft uw raad deze visie - het 'Mobiliteitsplan Winterswijk, Deel A: Visie op mobiliteit, Op weg naar 2040' - gewijzigd vastgesteld.

De visie is vertaald naar het 'Mobiliteitsplan Winterswijk, Deel B: Doelen, Netwerken en Mobiliteitsagenda' (hierna: mobiliteitsplan) en biedt praktische toepassingen en strategieën voor mobiliteit in Winterswijk. In deze nota wordt uw raad gevraagd om het mobiliteitsplan vast te stellen.

Voorstel

1. Het 'Mobiliteitsplan Winterswijk, Deel B: Doelen, Netwerken en Mobiliteitsagenda' vast te stellen.
2. Een bedrag van €100.000,- beschikbaar te stellen uit de algemene reserve voor nader onderzoek en advies in 2026, bestaande uit:
 - a. Een incidentele bijraming van €40.000,- voor het actualiseren van de 'parkeernota centrum'.
 - b. Een incidentele bijraming van €60.000,- voor het uitvoeren van verkeersonderzoeken op de Rondweg West (N319) en het Vrijheidspark.
3. De motie 'Vredenseweg' als afgehandeld te beschouwen.

Relatie met (huidig) beleid

- Omgevingsvisie Buitengebied Winterswijk (19 december 2019)
- Afwegingskader 30 km/u, tenzij... (24 februari 2022)
- Startdocument omgevingsvisie Winterswijk, het verhaal van ons Winterswijk (25 april 2024)
- Integrale laadvisie en plaatsingsbeleid Winterswijk 2025 (27 maart 2025)
- Mobiliteitsplan Winterswijk, Deel A: Visie op mobiliteit, Op weg naar 2040 (28 mei 2025)
- Parkeeronderzoek 2024 (1 april 2025)
- Discussienota 'Koers Omgevingsvisie kom Winterswijk' (10 april 2025)
- Parkeeronderzoek 2025
- 'Omgevingsvisie bebouwde kom Winterswijk' (in ontwikkeling)

Beoogd(e) effect(en)

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.

Argumenten

1.1. Mobiliteit is onlosmakelijk verbonden met de manier waarop mensen wonen, werken, recreëren en deelnemen aan de samenleving.

Mobiliteit gaat het over thema's als bereikbaarheid, verkeersveiligheid en toegankelijkheid. Daarnaast raakt mobiliteit aan brede maatschappelijke doelstellingen op het gebied van gezondheid, klimaatadaptatie, sociaal welzijn en duurzaamheid. Mobiliteit is geen op zichzelf staand thema, maar

bepaalt in hoge mate de kwaliteit van de leefomgeving. Immers, elke verplaatsing heeft invloed op hoe mensen hun leefomgeving ervaren, hoe de lokale economie functioneert en hoe de openbare ruimte wordt benut.

1.2. Mobiliteit is onderdeel van een brede integrale afweging bij de 'Omgevingsvisie Kom Winterswijk 2040'.

Donderdag 10 april 2025 heeft de gemeenteraad de discussienota 'Koers Omgevingsvisie kom Winterswijk' vastgesteld. De discussienota is een richtinggevend kader waarbinnen de omgevingsvisie uitwerking krijgt. De nota richt zich op drie kernopgaven en zes deelopgaven, waaronder de deelopgave 'de Winterswijkse (duurzame) mobiliteitsopgave' en het thema 'bereikbaar en toegankelijk'. De omgevingsvisie zet mobiliteit in het brede perspectief van onze leefomgeving. Daarmee is mobiliteit onderdeel van een brede integrale afweging bij de omgevingsvisie. Vanuit deze samenhang is ervoor gekozen om de ontwikkeling van het mobiliteitsplan parallel te laten lopen aan de omgevingsvisie. Dit betekent dat de omgevingsvisie, de mobiliteitsvisie en het voorliggende mobiliteitsplan voortdurend op elkaar zijn afgestemd. Daarbij geldt het principe dat mobiliteit over het algemeen ondergeschikt is aan ruimtelijke ambities.

1.3. Het Mobiliteitsplan is een uitwerking van 'Mobiliteitsplan Winterswijk, Deel A: Visie op mobiliteit, Op weg naar 2040'.

Op 28 mei 2025 heeft de gemeenteraad van Winterswijk de mobiliteitsvisie vastgesteld. Deze visie heeft een zichttermijn van vijftien jaar (2040) en schetst een gewenst toekomstbeeld voor mobiliteit en bereikbaarheid in de gemeente Winterswijk. Vervolgens is een vertaalslag gemaakt naar zes doelstellingen en tien samenhangende beleidskeuzes. Het geheel van doelstellingen en beleidskeuzes is uitgewerkt in het 'Mobiliteitsplan Winterswijk, Deel B: Doelen, Netwerken en Mobiliteitsagenda' en biedt praktische toepassingen en strategieën. Zo zijn op basis van de visie mobiliteitsnetwerken uitgewerkt voor de modaliteiten voetganger, fiets, openbaar vervoer & deelmobiliteit en auto. Daarnaast is de verkeerscirculatie in het centrum verder uitgediept en is op hoofdlijnen een uitvoeringsprogramma opgesteld waarin projecten worden voorgesteld voor de realisatie van mobiliteitsnetwerken. Het mobiliteitsplan voorziet in de behoefte aan een actueel beleidskader waarin richtinggevende uitspraken worden gedaan over gewenste oplossingen voor mobiliteit en bereikbaarheid in Winterswijk. Een kader dat als vertrekpunt fungeert voor het treffen van verkeersmaatregelen.

1.4. Het Mobiliteitsplan is het resultaat van een samenspel tussen gemeente en stakeholders.

De gemeente Winterswijk hecht grote waarde aan participatie. Daartoe is in 2022 het 'Participatiekader, Samenwerken in Winterswijk' vastgesteld. Participatie loopt dan ook als een rode draad door het proces waarbinnen het mobiliteitsplan tot stand gekomen is. Ook vanuit de overtuiging dat een hoge betrokkenheid leidt tot betere plannen en meer begrip voor oplossingsrichtingen. Oftewel, het vergroten van draagvlak bij de uitvoering. De inbreng van inwoners, ondernemers, (maatschappelijke) organisaties en overheden hebben dan ook tot waardevolle inzichten geleid voor het mobiliteitsplan in Winterswijk. Het helpt bij het identificeren van knelpunten en kansen en vormt een basis voor het ontwikkelen van gerichte oplossingen. Zo is gebruik gemaakt van de uitkomsten van het participatieproces voor de 'Omgevingsvisie Kom', waarin mobiliteit één van de thema's is. Ook bij de vorming van mobiliteitsnetwerken en de mobiliteitsagenda is overleg gevoerd met diverse stakeholders. Tevens heeft het eindconcept van het mobiliteitsplan van 13 tot 30 november 2025 ter inzage gelegen. Daarmee zijn stakeholders en andere belanghebbenden nogmaals in de gelegenheid gesteld om te reageren op het plan. In bijlage 2 en 5 ('Aandachtspunten stakeholders' en 'Reacties eindconcept mobiliteitsplan') een totaaloverzicht van de verschillende aandachtspunten en een toelichting of en wat hiermee gedaan is.

1.5. Het mobiliteitsplan biedt kaders en geeft richting aan veelbesproken en actuele casussen.

In het mobiliteitsplan worden richtinggevende uitspraken gedaan over gewenste oplossingen voor mobiliteit en bereikbaarheid. Dan gaat het onder meer om concrete casussen die de afgelopen jaren al op de politieke agenda hebben gestaan en nog steeds actueel zijn. Denk aan: wegcategorisering, doortrekken Dingstraat, Rondweg West en Noord, bereikbaarheid centrum en het Vrijheidspark. Hoewel benadrukt moet worden dat het om richtinggevende uitspraken gaat en op onderdelen nader onderzoek vereist zal zijn, wordt met het mobiliteitsplan wel een samenhangend kader geboden voor de wijze waarop de gemeente omgaat met verkeerskundige vraagstukken. Daarmee is een stevig fundament gelegd voor consistente verkeerskundige besluiten en maatregelen. Voor een samenvatting van de belangrijkste aspecten uit het mobiliteitsplan wordt verwezen naar bijgevoegde oplegnotitie.

2.1. In de Programmabegroting 2026 zijn geen middelen gereserveerd voor uitvoering van maatregelen en activiteiten uit de mobiliteitsagenda.

Onderdeel van het mobiliteitsplan is de mobiliteitsagenda. De mobiliteitsagenda is een uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen en richt zich op maatregelen en activiteiten op de korte termijn (2026-2030), de middellange termijn (2030-2035) en de lange termijn (na 2035). Genoemde maatregelen en activiteiten geven richting aan het wensbeeld in 2040, maar behoeven een nadere uitwerking in een concreet uitvoeringsprogramma. Denk aan een prioritering van acties binnen

termijnen, een gedetailleerde kostenraming, het benutten van koppelkansen, subsidiemogelijkheden, enzovoorts. Het uitvoeringsprogramma wordt in de eerste helft van 2026 opgesteld en ter besluitvorming aan het college aangeboden. Uitgangspunt is dat de financiële effecten worden verwerkt in de reguliere planning en control cyclus. Dit betekent ook dat na raadsbehandeling van het mobiliteitsplan, onder voorbehoud van positieve besluitvorming, in 2026 nog geen uitvoering wordt gegeven aan het uitvoeringsprogramma. In de programmabegroting 2026 is namelijk nog geen rekening gehouden met de financiering van een uitvoeringsprogramma. Om de haalbaarheid van (korte)termijnactiviteiten te waarborgen, wordt geadviseerd om in 2026 een drietal trajecten voor nader onderzoek en advies op te starten. Ten eerste het actualiseren van de parkeernota centrum, ten tweede het uitvoeren van een trajectverkenning op de Rondweg West (N319) en ten derde het uitwerken van de verkeerscirculatie rondom het Vrijheidspark. De kosten worden totaal geraamd op €100.000,-. De parkeernota vormt een belangrijke basis voor de bereikbaarheid van het centrum en voor het onderbouwen van parkeernormen bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in heel Winterswijk. De trajectverkenning voor de Rondweg West is van belang omdat een goed functionerende randwegenstructuur essentieel is om de maatregelen binnen de kom goed te laten functioneren. Met de provincie Gelderland zijn reeds verkennende gesprekken opgestart. Tot slot kan de verkeerscirculatie rondom het Vrijheidspark worden geoptimaliseerd.

3.1. Vaststelling van het Mobiliteitsplan betekent onder meer kiezen voor verkeersveiligheid en het streven richting nul verkeersslachtoffers.

Bij raadsbehandeling van het 'Afwegingskader 30 km/u tenzij...' op 24 februari 2022 werd amendement A5 '30 km/u tenzij' aangenomen. Dit amendement verzoekt het college om de raad in positie te brengen om haar standpunten kenbaar te maken bij een voorgenomen snelheidsverlaging van 50 km/u naar 30 km/u binnen de bebouwde kom. Deze werkwijze werd voor het eerst gehanteerd ter voorbereiding op de herinrichting van de Groenloseweg. Op 28 november 2024 volgde een motie vreemd nadat voorbereidende werkzaamheden voor herinrichting van de Vredenseweg waren opgestart. De motie werd aangenomen en daarmee werd het college onder meer verzocht om per direct te stoppen met de voorbereiding van de Vredenseweg. Met betrekking tot een mogelijke snelheidsverlaging werd het college opgeroepen om de ervaringen en het gebruik van de Groenloseweg als gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30) mee te nemen bij toekomstige herinrichtingen alsook verankering van dit nieuwe wegtype in het mobiliteitsplan. De Groenloseweg is in april 2025 weer opengesteld voor verkeer. Er heeft een evaluatie plaatsgevonden en de resultaten zijn bij collegebesluit van 4 november 2025 gepubliceerd. Hoewel de inrichting nog ruimte laat voor verbetering, blijkt uit de verrichte metingen dat de snelheid na afwaardering daadwerkelijk lager ligt en dat kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers) over het algemeen positief zijn over de herinrichting. Met een snelheidsverlaging voor autoverkeer op wegen waar veel ontmoeting is met fietsers en voetgangers wil de gemeente Winterswijk de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers verbeteren. Bij het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verlagen van de snelheid voor autoverkeer gaat het respectievelijk om een beleidskeuze en doelstelling die reeds bij de mobiliteitsvisie zijn vastgesteld. De snelheidsverlaging op hoofdwegen binnen de bebouwde kom - als onderdeel van het wensbeeld voor de toekomstige autostructuur in 2040 - heeft in het mobiliteitsplan een meer 'visuele' uitwerking gekregen. Vanuit het geheel van doelstellingen, beleidskeuzes, metingen, ervaringen en uitgewerkte mobiliteitsnetwerken wordt voorgesteld om de motie 'Vredenseweg' als afgehandeld te beschouwen.

Kanttekeningen:

1.1. Het niet vaststellen van het mobiliteitsplan brengt het risico met zich mee dat toekomstige besluiten over mobiliteit en bereikbaarheid zonder samenhangend beleidskader worden genomen.

Het niet vaststellen van een mobiliteitsplan betekent dat de gemeente Winterswijk geen actueel beleidskader heeft voor mobiliteit en bereikbaarheid. Hierdoor ontbreekt een samenhangende visie op thema's als verkeersveiligheid, bereikbaarheid, parkeren, toegankelijkheid, duurzaamheid, enzovoorts. Zonder plan ontbreken ook heldere beleidsdoelen, een uitvoeringsprogramma én prioritering van maatregelen en activiteiten. Dit bemoeilijkt toekomstige besluitvorming. Immers, het ontbreken van een mobiliteitsplan kan leiden tot inconsistente afwegingen en besluiten. Dit heeft doorgaans een negatief effect op kosten en draagvlak bij betrokkenen.

1.2. Participatie en beleidsvorming blijft een afweging van belangen.

In de fase van beleidsvorming worden verschillende belangen afgewogen. Het gaat zelden over één enkel belang of perspectief. Participatie gaat vaak over het inzichtelijke maken van belangen, maar ook over begrip en verbinding. Idealiter leidt dit tot een evenwichtige koers die recht doet aan de ingebrachte standpunten en/of aandachtspunten. Echter niet alle inbreng is daadwerkelijk in het mobiliteitsplan opgenomen. Dit kan teleurstellend zijn. Om dit enigszins te kunnen ondervangen is in bijlagen 2 en 5 van het concept Mobiliteitsplan opgenomen of en wat er gedaan is met de opgehaalde input van de stakeholders. Tevens krijgt eenieder die een reactie heeft gegeven persoonlijk antwoord en worden veel reacties meegenomen bij de verdere uitwerking van het uitvoeringsprogramma.

Financiële paragraaf incl. subsidiekansen en financiële risico's

Voor het actualiseren van de parkeernota centrum, het uitvoeren van een trajectverkenning op de Rondweg West (N319) en het uitwerken van de verkeerscirculatie rondom het Vrijheidspark zijn de totale kosten geraamd op €100.000,-. Voor de benodigde middelen is geen dekking in onze begroting. Derhalve wordt aan de raad gevraagd om voor 2026 incidenteel €100.000,- beschikbaar te stellen ten laste van de algemene reserve.

De mobiliteitsagenda betreft een uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen. Hieraan gekoppeld een indicatieve investering. De maatregelen en activiteiten als genoemd in de mobiliteitsagenda worden uitgewerkt in een concreet uitvoeringsprogramma. Dit programma wordt in de eerste helft van 2026 ter besluitvorming aangeboden. Dit is een bevoegdheid van het college. Uitgangspunt is dat de financiële effecten worden verwerkt in het reguliere begrotingsproces zodat de raad in gelegenheid wordt gesteld om een integrale afweging te maken bij de begrotingsbehandeling.

Juridische aspecten/wet- en regelgeving

N.v.t.

Aspecten van duurzaamheid

Het mobiliteitsplan is onder meer gestoeld op nationale, provinciale, regionale en lokale beleidskaders. Dit betekent dat bij de uitvoering van het mobiliteitsplan wordt bijgedragen aan een toekomstbestendig en duurzaam mobiliteitsnetwerk. Er wordt ingezet op het stimuleren van duurzame mobiliteit. Bijvoorbeeld door het verbeteren van fietsvoorzieningen, het aantrekkelijker maken van het gebruik van bus en trein, het aanbieden van deelmobiliteit en het organiseren van een dekkend netwerk van laadpalen voor elektrisch vervoer.

Communicatie/betrokkenenparagraaf

Voor het opstellen van het Mobiliteitsplan is geput uit de enquêteresultaten van de 'Omgevingsvisie bebouwde kom Winterswijk'. Daarnaast is overleg geweest met ondernemersverenigingen, buurtschappen, Veilig Verkeer Nederland (VVN), politie, hulpdiensten, Arriva, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en Land- en Tuinbouw Organisatie (LTO). Deze stakeholder en andere belanghebbenden zijn eveneens aangeschreven voor de finale consultatieronde van 13 tot 30 november 2025. Bijlagen 2 en 5 ('Aandachtspunten stakeholders' en 'Reacties eindconcept mobiliteitsplan') van het mobiliteitsplan bevat een volledige weergave van betrokkenen en daarin is aangegeven of en hoe de verschillende aandachtspunten in het mobiliteitsplan zijn verwerkt.

Relatie met andere besluitvorming/andere projecten

- Amendement WB, D66, VVD, VW; 30 km/u tenzij (24 februari 2022)
- Motie VW: Een nieuwe weg inslaan (25 april 2024)
- Motie Vreemd WB, Morgen, VVD, VW: Vredenseweg (28 november 2024)
- Evaluatie GOW30 Groenloseweg (4 november 2025)

Vervolgprocedure/evaluatie

15 Jan. 2026	Behandeling Mobiliteitsplan algemene raadscommissie
29 Jan. 2026	Behandeling Mobiliteitsplan gemeenteraad
Jan. – Jun. 2026	Opstellen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan
Feb. 2026	Omzetting Mobiliteitsplan naar Mobiliteitsprogramma als onderdeel van de Omgevingsvisie bebouwde kom Winterswijk en Omgevingsvisie Buitengebied

Winterswijk, 16 december 2025
Burgemeester en Wethouders van Winterswijk,

de secretaris,

de burgemeester,

B. Freriks-ten Hagen

A.M.M. Jetten