

MOBILITEITSPLAN WINTERSWIJK 2025-2040

VERVOLG PLAN VAN AANPAK | maart 2025





Sweco Nederland B.V.	Handelsregister 30129769
Onderwerp	Vervolg plan van Aanpak
Klant	Gemeente Winterswijk
Auteur	Willem Scheper, Nikki Sweere, Falco de Jong
Datum	18 maart 2025

Inhoud

1. Aanleiding	4
2. Plan van aanpak	6
Stap 1: Inventariseren	6
Stap 2: Opstellen van de visie: ambities en beleidskeuzes	9
Stap 3: Uitwerking tot mobiliteitsplan	10
Stap 4: Het plan inclusief uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen	11
3. Participatie	13
4. Planning	15
Bijlage 1: Inhoudsopgave (deel)producten mobiliteitsplan	16
Bijlage 2: Planning	18

1. Aanleiding

De gemeente Winterswijk wil haar actuele mobiliteitsbeleid vastleggen in een mobiliteitsplan. Het plan moet richting geven aan het beleid, afgestemd zijn met de omgevingsvisie en handvatten bieden voor de uitwerking van mobiliteitsmaatregelen. De voorbereidingen voor het plan zijn eerder gestart, maar hebben nog niet tot het gewenste resultaat geleid. De eerdere analyses en werkzaamheden leveren wel een basis voor de verdere uitwerking van het Mobiliteitsplan.

Wat is een mobiliteitsplan?

- Een mobiliteitsplan is de leidraad voor het toekomstig mobiliteitsbeleid van de gemeente
- Een mobiliteitsplan geeft een visie op het mobiliteitssysteem en beschrijft doelstellingen en beleidskeuzes.
- Een mobiliteitsplan geeft aan welke acties wanneer nodig zijn en wie ervoor verantwoordelijk is.
- Een mobiliteitsplan gaat over principes voor de netwerken van de vervoerswijzen, maar ook over sociale veiligheid, verkeersgedrag, toegankelijkheid, etc.
- In een mobiliteitsplan worden **niet** alle verkeersmaatregelen opgenomen die de komende jaren worden uitgevoerd. Het biedt juist de kaders waarbinnen verkeersmaatregelen worden getroffen.

Naar een actueel mobiliteitsplan voor de gemeente Winterswijk

Het nieuwe mobiliteitsplan Winterswijk wordt opgesteld voor de periode 2025-2040. De focus komt te liggen op beleidsdoelen waar de gemeente invloed op heeft.

Onderdelen van het plan zijn:

- Een nadere uitwerking van de opgave, inspelen op trends en ontwikkelingen.
- Een beleidsdocument met een uitwerking van mobiliteitsthema's, rekening houdend met aangrenzende disciplines.
- Een uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen waarin de acties die voortkomen uit het mobiliteitsplan in de tijd zijn gezet.



Deelresultaten

Voor het opstellen van het mobiliteitsplan worden verschillende stappen doorlopen, elk met een eigen resultaat. Dit Plan van Aanpak vormt de eerste stap in het proces naar het mobiliteitsplan. In dit document worden de processtappen om tot het mobiliteitsplan te komen beschreven. Hieronder zijn de verschillende deelresultaten aangegeven:

1. *Inventarisatienota* met een analyse van de huidige situatie, toekomstige ontwikkelingen en aanscherping van de opgaven voor het mobiliteitsplan

2. *Visie op mobiliteit 2040*: met een uitwerking van mobiliteitsthema's en bijbehorende beleidskeuzes - richtinggevend
3. *Mobiliteitsplan* met de uitwerking op netwerkniveau, inclusief een *Uitvoeringsprogramma* op hoofdlijnen

In bijlage 1 is per deelproduct een (concept) inhoudsopgave beschreven.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het plan van aanpak voor het mobiliteitsplan beschreven. Hierin zijn de stappen kort beschreven. In hoofdstuk 3 staat het participatieplan, waarin wordt beschreven hoe de gemeenteraad en belanghebbenden worden betrokken bij de ontwikkeling van het mobiliteitsplan. In het laatste hoofdstuk is de planning weergegeven.

2. Plan van aanpak

In het onderstaande schema zijn de werkstappen, het proces en beoogde resultaat samengevat.

Werkstap	Inhoud	Proces	Resultaat
Stap 1: Inventarisatienota	Inventarisatie huidige situatie, beleid en ontwikkelingen	Startoverleg Overleg projectgroep Overleg stuurgroep	Inventarisatienota met beschrijving huidige situatie, ontwikkelingen en Uitgangspunten Inventarisatienota gaat als bijlage mee met de visie (stap 2)
Stap 2: Opstellen van de Visie: ambities en beleidskeuzes	Formuleren doelstellingen per thema/ pijlers Integrale mobiliteitsvisie opstellen	Werk sessie visie Review gemeenteraad Forum gemeenteraad Overleg projectgroep Overleg stuurgroep	Visie op mobiliteit in Winterswijk inclusief beleidskeuzes Besluit gemeenteraad (mei 2025)
Stap 3: Uitwerking tot mobiliteitsplan	Netwerken modaliteiten uitwerken Opgaven Concretiseren keuzes	Werk sessie Overleg projectgroep Overleg stuurgroep Overleg stakeholders	Concept mobiliteitsplan met netwerken
Stap 4: Vaststelling mobiliteitsplan	Opstellen concept- en definitief mobiliteitsplan	Overleg projectgroep Raadsforum Inloopbijeenkomst Overleg buurgemeenten (NL&D), provincie Overleg stuurgroep Presentatie college	Eindrapportage mobiliteitsplan Beantwoording Zienswijzen Besluit gemeenteraad november/december 2025

De stappen zijn in de navolgende paragrafen nader uitgewerkt.

Stap 1: Inventariseren

Een sterke basis: de inventarisatie

In deze eerste stap hebben we aan de hand van de relevante beleidsdocumenten de huidige en toekomstige situatie in beeld gebracht. Daarbij maken we gebruik van de basisinformatie, zoals verzameld de afgelopen jaren en beschikbare studies zoals het Verkeerscirculatieplan (VCP), de parkeerstrategie en het verkeersmodel van de gemeente. Bij de inventarisatie onderscheiden we vier inbrenglijnen.

Inbrenglijn 1 | Beleid en plannen

- Provinciaal en landelijk beleid (onder andere Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, Bereikbaarheidsprogramma provincie).
- Vigerend gemeentelijk beleid zoals '30km/uur, tenzij'.
- Beleid omliggende gemeenten.
- VCP Winterswijk.
- Parkeeronderzoek 2024.
- Zandwegenbeleid.
- Laadvisie (in besluitvorming).
- Omgevingsvisie (in ontwikkeling).

Inbrenglijn 2 | Netwerken

- Voetgangersnetwerk (functioneel, recreatief)
- Inwoners en netwerken zoals VVN, verkeerscommissie BSV, buurtschappen
- Ondernemers en netwerken zoals centrumondernemers en LTO
- Categorisering fietsnetwerk (doorfiets, utilitair, recreatief).
- Netwerk Openbaar Vervoer zoals de treinverbindingen en busverbindingen (verbindend/ontsluitend, bedieningsfrequentie, haltes en transferpunten), deur-tot-deur vervoer (ZOOV, GAON-app).
- Hulpdiensten
- Wegencategorisering: functie plus huidige inrichting (onder andere: snelheid, scheiding, wegbreedte, voorrang).
- Landbouw- en vrachtverkeer (wat zijn de belangrijkste routes).

Inbrenglijn 3 | Data

- Ongevalsegevens (Viastat): aanvullen en actualiseren van de ongevals- en risico-analyse. Naast een analyse van locaties waar de afgelopen jaren ongevallen plaatsvonden, kijken wij ook naar de verkeersveiligheidsrisico's op de hoofdwegen.
- Overzicht van huidige knelpunten binnen de hoofdstructuren voor auto (denk aan N318 en Rondweg west), fiets, voetganger, OV. Daarbij baseren wij ons op de onderzoeken die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd en de informatie uit de aanvullende onderzoeken. Het verkeersmodel wordt daarbij gebruikt om een doorkijk te maken naar 2030.
- Het parkeeronderzoek voor de centrumbezoekers met een herkomst analyse (postcode 4 niveau).
- Enquêtes inwoners in het kader van de omgevingsvisie.

Inbrenglijn 4 | Innovaties en ontwikkelingen

- Ruimtelijke ontwikkelingen binnen en buiten de gemeente.
- Woningbouwopgaves in de gemeente Winterswijk en groeiambities van de regio.
- Nieuwe bedrijventerreinen, werkgebieden en de centrumfunctie van Winterswijk.
- Opkomst e-mobility, deelmobiliteit.
- Gebruik van het fietspad.
- Inzetten op het STOMP-principe¹.
- Water, energie en klimaat.
- Gezondheid: bewegen.
- Toegankelijkheid (momenteel werken we voor het CROW aan een nieuw handboek Toegankelijkheid).

Het doel van de inventarisatienota is om een goed beeld te geven van de huidige situatie qua verkeer en mobiliteit in Winterswijk. Tevens worden de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen binnen en buiten de gemeente in kaart gebracht, alsmede het beleid vanuit rijks- en provinciale overheid en de aanpalende sectoren binnen de gemeente. Er wordt bijvoorbeeld ook gekeken naar:

- Het centrum en bovenregionale voorzieningen die bezoekers uit de regio trekken
- Bereikbaarheid centrum, Vrijheidspark en rondweg west
- De Rondweg Oeding (grens Nederland / Duitsland)
- Sociale veiligheid voor het langzaam verkeer (onder andere fietsers)
- Verkeer buiten de kom: verkeersveiligheid, beheer en onderhoud, landbouwverkeer

Koppeling met Omgevingsvisie

Het opstellen van het nieuwe mobiliteitsbeleid valt voor de gemeente Winterswijk ten dele samen met het traject van de Omgevingsvisie 2040 (Kom).

Hier kunnen we goed bij aansluiten. De projectleider van de Omgevingsvisie sluit op enkele momenten aan als deelnemer van de projectgroep voor het Mobiliteitsplan en omgekeerd sluiten de beleidsmedewerkers mobiliteit aan bij de projectgroep Omgevingsvisie. Zo kunnen de ontwikkelingen in beide trajecten met elkaar worden gedeeld.

Resultaat stap 1: inventarisatienota

In de inventarisatienota wordt de nadere uitwerking van de **opgaven** voor de mobiliteit in Winterswijk verwoord naar aanleiding van diverse knelpunten en mobiliteitsvraagstukken in Winterswijk. De trends en ontwikkelingen worden beschreven, alsmede de input die is meegegeven vanuit het eerdere participatieproces.

Het is daarmee het vertrekpunt voor de inhoudelijke uitwerking van het mobiliteitsbeleid. Daarnaast geeft de inventarisatienota richting aan de visie op mobiliteit van de gemeente Winterswijk vanuit regionaal en provinciaal beleid en de strategische keuzes uit de Omgevingsvisie.

¹ Het STOMP-principe is een prioriteringskader bij het opstellen van een duurzaam mobiliteitsbeleid. STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en Personenauto's.

Hierbij wordt de visie op het netwerk geconcretiseerd en gevisualiseerd. Vanuit eerdere studies is er reeds een beeld over het wegennet. Dit wordt vanuit mobiliteit aangescherpt en per modaliteit uitgewerkt (met onder andere input vanuit het VCP). Dit leidt tot een visie op het netwerk per modaliteit.

Stap 2: Opstellen van de visie: ambities en beleidskeuzes

Met de gegevens uit de inventarisatie en analyse ontwikkelen we een eerste conceptvisie, die in dialoog met projectgroep en gemeenteraad in deze stap verder wordt vormgegeven.

Duurzaamheid

Duurzaamheid draait om toekomstbestendigheid: een robuust verkeers- en vervoernetwerk dat klaar is voor de toekomst. Ook ons veranderende klimaat, flexibel werken (in locatie en tijd), bevolkingssamenstelling (vergrijzing) en een gezondere leefstijl zijn aspecten die daarin meegenomen worden.

Verkeersveiligheid en leefbaarheid

Als onderdeel van het nieuwe mobiliteitsbeleid, en op basis van de opgehaalde input en data, stellen we proactieve en risico gestuurde doelstellingen voor verkeersveiligheid op. Concreet gezien gaat de verkeersveiligheidsvisie in op zaken als bijvoorbeeld veilige schoolfietsroutes- en omgevingen. In het mobiliteitsplan kunnen de accenten worden gelegd op wat Winterswijk ambieert voor de (nieuwe) schoolfietsroutes- en omgevingen.

Multimodale Bereikbaarheid²

Binnen het thema bereikbaarheid besteden we onder andere aandacht aan de kwaliteitseisen voor het netwerk: voetgangers, fiets, openbaar vervoer en auto. Specifiek ook aandacht voor vracht- en landbouwverkeer. Voor een goede overstap zijn transferpunten van cruciaal belang: gekeken wordt naar mogelijke overstapmogelijkheden en clustering van voorzieningen op hubs (P+R, fietsenstallingen etc.), met het station van Winterswijk. Tevens kijken we naar de bereikbaarheid en verbondenheid van de economische kerngebieden in Winterswijk en parkeren en fietsparkeren als onderdeel van bereikbaarheid. Hoe optimaliseren we een goede parkeersituatie in Winterswijk?

Ook de bereikbaarheid en toegankelijkheid van publieke voorzieningen nu en in de toekomst is een belangrijk aandachtspunt.

Economie: ondernemen en toerisme

Winterswijk heeft een sterke relatie met Duitsland. Veel bezoekers van het centrum komen vanuit Duitsland. De recente ontwikkelingen om de grenscontroles in te stellen zijn van invloed op de mobiliteit en verkeersstromen. Daarnaast zijn er veel campings in de direct omgeving en ondernemers gericht op recreatie en toerisme. Binnen het mobiliteitsplan zal daar aandacht voor zijn, voor de regionale voorzieningen en de positie van Winterswijk in de regio Achterhoek en Twente én in relatie met Duitsland.

² In de verkeerskunde betekent modaliteiten de manier of wijze waarop men zich verplaatst, zoals te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer.

Overleg gemeenteraad

In een presentatie aan de gemeenteraad lichten wij de bevindingen uit de eerste stappen toe. We koppelen terug hoe de input uit het participatietraject wordt verwerkt in het mobiliteitsplan. Dit om de raad mee te nemen in de voortgang. We gaan daarnaast in gesprek met de gemeenteraad over hun ideeën en aandachtspunten over de mobiliteit in Winterswijk. We doen dit bijvoorbeeld door een aantal dilemma's/beleidskeuzes voor te leggen en aan de hand daarvan te bespreken.

Resultaat stap 2: een visie op de mobiliteit in Winterswijk voor 2040

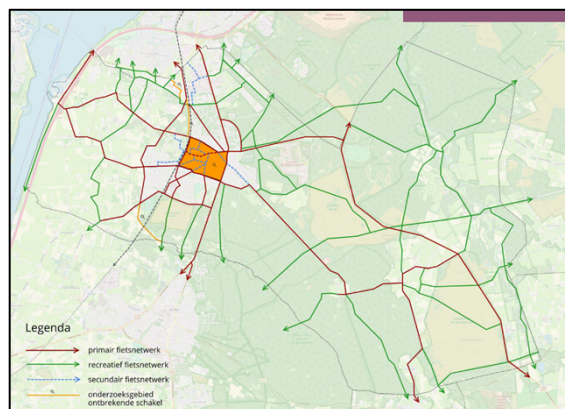
De bevindingen uit de dialoog met de projectgroep en de input vanuit de gemeenteraad worden verwerkt tot een visie op de mobiliteit in Winterswijk voor 2040. De visie beschrijft de ambities per thema en legt meerdere beleidskeuzes voor.

Stap 3: Uitwerking tot mobiliteitsplan

Op basis van de analyse (stap 1) en visie (stap 2) werken we in deze stap het Mobiliteitsplan verder uit. We geven een overzicht van de toekomstige netwerken per modaliteit en de opgaven die voortkomen uit de vergelijking tussen de huidige situatie en de mobiliteitsvisie. Belangrijk is ook de huidige situatie en problematiek goed te beschrijven waarin mensen zich herkennen, daarmee kunnen ze ons volgen met maatregelen naar het gewenste toekomstige netwerk.

Netwerken

Voor 2040 stellen we netwerken op voor fiets (regionaal en lokaal netwerk), openbaar vervoer, mobiliteitsdiensten, auto (wegencategorisering) en goederen-/landbouwverkeer waarin de belangrijke verbindingen per modaliteit zijn benoemd. Hiernaast een voorbeeld van een fietsnetwerk zoals dit door Sweco is opgesteld voor bijvoorbeeld de gemeente Ermelo.



Figuur 1: een voorbeeld weergave netwerken door Sweco

Door de vergelijking van het netwerk uit de visie met de huidige situatie ontstaat een beeld van de mobiliteitsopgaven (ontbrekende schakels, verbeterde verbinding voor auto, fiets of openbaar vervoer). Die opgaven worden multimodaal benaderd en uitgewerkt. Vervolgens worden de opgaven in de projectgroep besproken. Dit gaat ook om de ruimtelijke opgaven: waar is het vanuit mobiliteit wel of niet gewenst om te ontwikkelen. Of welke netwerkenaanpassing maakt nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk? Ook kijken we naar de opgave voor de mobiliteitstransitie, waarbij we rekening houden met het karakter van Winterswijk. Het mobiliteitsplan moet voor zowel de mobiliteits- als ruimtelijke opgaven een kader bieden.

Parkeren vormt een belangrijke sleutel in het mobiliteitsgedrag van mensen en deze opgave is relevant voor Winterswijk. Bij het verkennen hoe parkeermaatregelen bijdragen aan realisatie van de visie worden uiteraard de belangen van inwoners, bezoekers, ondernemers en bedrijven meegewogen. De gemeente Winterswijk wil gastvrij blijven.

Voor het elektrisch laden stellen we een aantal uitgangspunten op aan de hand waarvan een nadere uitwerking plaats kan vinden. We baseren ons daarbij op ervaringen vanuit andere gemeenten, de in ontwikkeling zijnde laadvisie en onze eigen kennis en ervaring vanuit projecten.

Overleg provincie Gelderland

Voor het openbaar vervoer en de wegenstructuur is Winterswijk voor een deel afhankelijk van de provincie als concessieverlener en wegbeheerder. Er is in kaart gebracht wat het wensbeeld is qua netwerk en haltering voor het openbaar vervoer, maar voor de realisatie is nauw overleg met provincie gewenst. In een overleg met de provincie worden de wensen gedeeld en de haalbaarheid getoetst voor zowel het openbaar vervoer, als de wegenstructuur.

Resultaat stap 3: Tussenrapport

Aan het einde van deze stap stellen we een tussenrapportage op, dat de basis vormt voor het uiteindelijke mobiliteitsplan.

Stap 4: Het plan inclusief uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen

In de eerste drie stappen heeft het mobiliteitsplan zich gevormd in de visie, de netwerken en de opgaven. Daarmee ligt het plan op hoofdlijnen er. In deze stap wordt het rapport definitief en wordt een uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen opgesteld. We hebben er specifiek aandacht voor dat de voorstellen zijn toegespitst op de Winterswijkse problematiek en dat de lezer de ideeën kan volgen naar het gewenste toekomstige netwerk.

Uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen

We beschrijven de mijlpalen en projecten die nodig zijn om het eindbeeld 2040 te realiseren. Dat vertaalt zich niet in concrete maatregelen, maar wel in deelopgaven en acties die nader moeten worden uitgewerkt en de prioritering van de opgaven. In de onderstaande figuur is een voorbeeld weergegeven van een uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen uit het mobiliteitsplan van Hengelo.

Gemeentebrede opgaven

Mobiliteitsopgaven	Strategie	Maatregelen en activiteiten	bijdrage thema	Sluit aan bij beleidskeuze:	kosten	Termijn
Verbeteren stedelijke fietsverbindingen		Actualiseren fietsvisie en uitvoeringsprogramma		2, 10, 15	€€	KT
Parkeren		Nieuwe parkeervisie opstellen		9	€€	KT
Versterken bereikbaarheid bedrijventerreinen		Logistiek vervoer water / spoor stimuleren		12	€	MLT
Verlengde Laan van Driene		Verkenningstudie uitvoeren naar nut en noodzaak Laan van Driene in samenhang met ontwikkeling Spoorzone Hengelo-Enschede		6, 7	€€	KT
Bewegen & gezondheid stimuleren		Promoten van wandelroutes en ommetjes binnen de gemeente		15	€	KT
Hengelo een inclusief bereikbare stad		Opstellen uitvoeringsprogramma / richtlijnen openbare ruimte		10, 14	€	MLT
Stedelijk OV-net versterken		24/7 OV verbinding Hengelo-Enschede + in stand houden ontsluitend OV-net		3	€	MLT
Doorstroming fietsverkeer bevorderen		Aanpassen strategie verkeersmanagement op belangrijke routes in fietsnetwerk, waardoor fietsers sneller groen krijgen		2, 10, 12	€	KT

Figuur 2: voorbeeld uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen gemeente Hengelo

Ondanks dat we niet concreet aangeven wat de kosten zijn en in welk jaar het wordt opgepakt geeft het toch voldoende houvast voor college (en eventueel raad) om een besluit te nemen. We kiezen er bewust voor om een verder uitgewerkt uitvoeringsprogramma buiten de besluitvorming te houden, zodat de houdbaarheid van het plan verlengd wordt. De ambtelijke uitwerking van het Uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen wordt parallel aan het besluitvormingstraject ingevuld en opgeleverd. Gemeente kan vervolgens het uitvoeringsprogramma zelf bijwerken indien daar aanleiding voor is. De ervaring leert namelijk dat jaarlijks een herijking van de projecten nodig is.

Overleg projectgroep

We stellen een concept uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen op dat wordt besproken met de projectgroep. Bij de verschillende opgaven en maatregelen wordt aangegeven wat globaal de verwachte kosten zijn en welke financieringskansen er liggen.

Bestuurlijke vaststelling

Na verwerking van de reacties stellen we in overleg met de projectgroep een definitief mobiliteitsplan op, dat bestuurlijk vastgesteld kan worden. Het mobiliteitsplan is een gezamenlijk plan. Dat betekent dat het voor iedereen toegankelijk en begrijpelijk moet zijn.

Resultaat stap 4: een mobiliteitsplan voor Winterswijk 2040

Het resultaat van stap 4 is een mobiliteitsplan voor de gemeente Winterswijk, dat gereed is voor de besluitvorming. Het plan wordt opgeleverd in een beeldend rapport.

3. Participatie

In dit hoofdstuk zijn de verschillende overleggroepen en wijze van communicatie met gemeenteraad en inwoners beschreven.

Projectgroep

Het mobiliteitsplan wordt opgesteld door Sweco in nauwe samenwerking met de beleidsmedewerkers mobiliteit van de gemeente. Sweco brengt specialistische kennis en ervaring vanuit andere gemeenten in. De beleidsmedewerkers van de gemeente brengen de lokale kennis en ervaring in, waardoor een goede mix van binnenuit en buitenaf ontstaat. De projectgroep wordt op verschillende momenten aangevuld met beleidsmedewerkers ruimtelijke ontwikkeling, civiele werken, communicatie, economie, etc.

Stuurgroep

Om de kwaliteit van het mobiliteitsplan, zowel op proces als inhoud wordt een stuurgroep samengesteld vanuit de verantwoordelijke personen vanuit bestuur, ambtelijk en Sweco. Het betreft:

- Sylvia Fleuren, wethouder gemeente Winterswijk.
- Dico Kuiper, afdelingshoofd gemeente Winterswijk.
- Robert Coffeng, teammanager Sweco Mobiliteit.

De stuurgroep heeft eens per twee maanden overleg over de voortgang. Voor het gehele project is uitgegaan van vier overlegmomenten.

Inwoners en belanghebbenden Winterswijk

Vanuit het eerdere proces voor het mobiliteitsplan is inbreng geleverd door verschillende stakeholders. Die inbreng nemen we mee bij de uitwerking van het plan. Daarnaast is in het kader van de Omgevingsvisie intensief geparticipeerd, waarbij veel reacties zijn opgehaald met betrekking tot mobiliteit en parkeren.

Tussentijds kan het op enkele momenten in het proces gewenst zijn om met een groep stakeholders bij te praten om bepaalde zaken uit het plan te toetsen. De gemeente neemt het initiatief voor deze bijeenkomsten of gesprekken. Gedurende het project wordt de participatie verder ingevuld, mede op basis van ervaringen vanuit andere gemeentelijke projecten.

Nadat de uitwerking van het plan in concept gereed is en vrijgegeven is door het college voor inspraak wordt er een informatiebijeenkomst georganiseerd voor alle belangstellenden. Doel van de avond is om iedereen te informeren over het plan en reacties op te halen.

Het mobiliteitsplan met de reactienota worden vervolgens ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad.

Buurgemeenten, Provincie Gelderland

In een overleg met deze stakeholders wordt het conceptplan toegelicht en is er de ruimte voor het stellen van vragen en het geven van reacties. Het is van belang dat deze stakeholders hiervoor de ruimte krijgen, voordat het plan richting college gaat. Zeker omdat de gemeente Winterswijk onderdeel is van een regionaal netwerk is draagvlak onder deze stakeholders belangrijk.

Gemeenteraad

De gemeenteraad wordt gedurende het gehele proces geïnformeerd over de voortgang van het plan volgens de planning op pagina 15 van dit plan van aanpak. Het totale mobiliteitsplan wordt in november/december 2025 aan de Raad voor besluitvorming voorgelegd.

4. Planning

Op basis van de omschreven werkzaamheden en ervaring vanuit eerdere projecten verwachten we een doorlooptijd van ongeveer een jaar. Vanuit de start in november 2024 verwachten we in juni 2025 een visie op mobiliteit in Winterswijk te hebben (in afstemming op de omgevingsvisie) en in het vierde kwartaal het Mobiliteitsplan op te kunnen leveren.

Het is reëel te veronderstellen dat het project mogelijk niet precies zal lopen volgens de opgenomen planning. Daarvoor is het traject voor het opstellen van een Visie en Verkeersplan te veel afhankelijk van externe factoren, zoals (het verloop van) de participatie, de politieke betrokkenheid en andere invloeden van buitenaf. Daarom is in onze projectplanning ruimte ingebouwd voor enige uitloop.

Fase	Periode
Stap 1: Inventarisatie	november - februari 2025
Stap 2: Opstellen visie	maart – juni 2025
Stap 3: Uitwerking tot mobiliteitsplan	juli – september 2025
Stap 4: Het plan + besluitvorming	oktober – november 2025

In bijlage 2 is een uitgewerkte planning opgenomen.

Bijlage 1: Inhoudsopgave (deel)producten mobiliteitsplan

Opbouw van het mobiliteitsplan en deelproducten

Tijdens het project worden de volgende resultaten opgeleverd

- A. Plan van Aanpak: beschrijft het proces en uitgangspunten. Deze gaat ter informatie naar de Raad.
 - 1. Aanleiding
 - 2. Plan van Aanpak
 - Stap 1: Inventarisatie
 - Stap 2: Opstellen van de visie
 - Stap 3: Uitwerking tot mobiliteitsplan
 - Stap 4: Het Plan | Uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen en vaststelling
 - 3. Participatie
 - 4. Planning

- B. Inventarisatienota: beschrijft de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen relevant voor het mobiliteitsplan. Hieruit worden de opgaven voor het mobiliteitsplan gedestilleerd. Deze nota komt beschikbaar voor iedereen via de projectpagina op de website.
 - 1 Inleiding
 - 2 Ontwikkelingen en innovaties in mobiliteit
 - 2.1 Voor welke uitdaging staat de gemeente Winterswijk?
 - 2.2 Relevante ontwikkelingen
 - 2.3 Wat betekent dit voor het mobiliteitsplan?
 - 3 Een beeld van de vervoerswijzen
 - 3.1 Voetganger
 - 3.2 Fietsnetwerk
 - 3.3 Openbaar vervoer
 - 3.4 Auto
 - 3.5 Parkeren
 - 3.6 Verkeersveiligheid
 - 3.7 Geluid en luchtkwaliteit
 - 3.8 Wat betekent dit voor het mobiliteitsplan?
 - 4 Ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Winterswijk
 - 4.1 Woningbouw
 - 4.2 Centrum en stationsomgeving
 - 4.3 Werkgebieden
 - 4.4 Wat als we niets doen?
 - 4.5 Wat betekent dit voor het mobiliteitsplan?
 - 5 Relevant beleid vanuit de gemeente en de regio
 - 5.1 Gemeentelijk beleid
 - 5.2 Regionaal en landelijk beleid
 - 5.3 Beleid omliggende gemeenten
 - 5.4 Wat betekent dit voor het mobiliteitsplan?

6 Hoe denken inwoners en ondernemers over mobiliteit?

6.1 Wat betekent dit voor het mobiliteitsplan?

7 Opgaven voor het mobiliteitsplan

C. Visie: het resultaat van stap 2, waarin de koers en doelstellingen voor het mobiliteitsplan geformuleerd. De visie wordt in haar geheel opgenomen in het mobiliteitsplan.

1 Naar een nieuw mobiliteitsplan

1.1 Waarom een nieuw plan?

1.2 Kaders en Thema's

2 Beleidskader en uitgangspunten vanuit landelijk, regionaal en gemeentelijk beleid

3 Opgaven mobiliteit in Winterswijk richting 2035

4 De koers van mobiliteit in Winterswijk

4.1 Een uitwerking van de opgaven in ambities en beleidskeuzes

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

1 Naar een nieuw mobiliteitsplan

1.1 Waarom een nieuw plan?

1.2 Kaders en Thema's

2 Beleidskader en uitgangspunten vanuit landelijk, regionaal en gemeentelijk beleid

3 Opgaven mobiliteit in Winterswijk richting 2035

4 De koers van mobiliteit in Winterswijk

5 Wensbeelden verkeersstructuur (netwerkvisie)

6 Uitvoeringsagenda op hoofdlijnen

