

Scenario's doortrekking Dingstraat Winterswijk

Eindrapport



12 februari 2021

To Interface

1. Aanleiding	2
1.1. Doortrekking Dingstraat	2
1.2. Onderzoek 2019.....	2
1.3. Probleemdefinitie	2
2. Inleiding	4
2.1. Doelen, scope en onderzoeksvraag.....	4
2.2. Opzet onderzoek en proces naar het eindrapport	4
3. Situatieschets.....	6
3.1. De gemeente Winterswijk	6
3.2. Verkeerssituatie	7
4. Probleemanalyse	10
4.1. Knelpunten	10
4.2. De verkeerskundige uitdaging	12
4.3. Verlenging Dingstraat en andere varianten	14
5. Varianten	15
5.1. Inleiding.....	15
5.2. Beschrijving varianten	15
5.3. Winterswijkse schaal	15
5.4. In- en rondom de Dingstraat	23
6. Combinaties van varianten.....	29
6.1. Combinaties van varianten	29
6.2. Advies voor het vervolg.....	31
6.3. Noodzakelijk onderzoek en/of aanvullende informatie.....	32
Bronnen	33

Bijlage (separaat): Verlenging Dingstraat, vooronderzoek. To Interface, 20 mei 2019.

1. Aanleiding

1.1. Doortrekking Dingstraat

Negenentwintig jaar geleden werd in Winterswijk de mogelijkheid om de Dingstraat naar de Parallelweg door te trekken voor het eerst in het Structuurplan van 1992 geopperd. Verlenging van de Dingstraat kwam daarna terug in het Masterplan 2005 en de Structuurvisie Kom Winterswijk 2010-2020. In het coalitieakkoord 2019-2022 wordt gesteld dat doortrekking van de Dingstraat zorgt voor een betere bereikbaarheid van het centrum en daarnaast verhoogt de ontwikkeling de luchtkwaliteit en leefbaarheid. De gemeente onderzoekt de mogelijkheid om gedurende de periode van het Coalitieakkoord een start te maken met de realisatie van dit project.¹

1.2. Onderzoek 2019

Eerder, in mei 2019, heeft To Interface in opdracht van de gemeente een vooronderzoek verricht naar de mogelijke verlenging van de Dingstraat. Het doel van dit vooronderzoek was om de gemeenteraad te helpen bij de besluitvorming omtrent de realisatie van de verlenging van de Dingstraat. Dit is gedaan door een beeld te schetsen van de problematiek en de oplossingsrichtingen, en een advies te geven over de te nemen stappen. De meest opvallende observatie tijdens dit vooronderzoek was het gebrek aan onderbouwing van de problematiek die de verlenging van de Dingstraat moet oplossen. Met als voornaamste hiaat: de drukte op piekmomenten (onder andere marktdagen) is niet met cijfers onderbouwd. Geadviseerd is daarom de verkeersstromen en de parkeerdruk in kaart te brengen door middel van een kentekenonderzoek.² Het kentekenonderzoek zorgt voor een betrouwbaar beeld van de problematiek, zowel over wat het probleem precies is, als over de omvang ervan. Daarnaast is geadviseerd de oplossingsrichtingen, op basis van de data uit het kentekenonderzoek, met elkaar in een verkeersmodel te vergelijken en om een multicriteria-analyse te maken.

1.3. Probleemdefinitie

In de Structuurvisie Kom Winterswijk 2010-2020 wordt de verlenging van de Dingstraat “een essentiële ontwikkeling” genoemd.³ De argumenten voor de verlenging zijn:

- Stedelijke as creëren:

“Om de dynamiek op de juiste plaats te laten landen kiest de gemeente voor een stedelijke as aan de rand van het centrum, langs de Dingstraat, Zonnebrink, Vredensestraat en in de spoorzone. In deze stedelijke as gaan bereikbaarheid, parkeren en stedelijke projecten samen.”

- Bereikbaarheid centrum verbeteren:

“Gezorgd wordt voor een goede en ‘stevige’ inrichting van ‘toeleidende’ wegen, bestaande uit de

¹ Coalitieakkoord 2019-2022 Gemeente Winterswijk, *Winterswijk wint! Duurzaam en daadkrachtig d’ran blz. 16*

² Zie advies 20190520: *Vooronderzoek verlengen Dingstraat. Dit advies is als separate bijlage bij onderhavige variantenstudie gevoegd.*

³ *Structuurvisie Kom Winterswijk 2010-2020, vastgesteld door de gemeenteraad op 24 februari 2011.*

rondwegen Zuid en West en de Europalaan/Parallelweg. Deze laatste vormt in de toekomst de basis voor de bereikbaarheid van het centrumgebied. Met de doortrekking van de Dingstraat over het spoor wordt de centrale ‘inprikker’ richting het centrumgebied gerealiseerd.”

- Barrièrewerking spoorzone verminderen, door de verlenging van de Dingstraat in combinatie met “nieuwe stedenbouwkundige ontwikkeling in de spoorzone, die zich verhoudt tot de ontwikkelingen in het centrum.”

- Ontlasten van de westzijde van het centrum:

“De Dingstraat kan uitgroeien tot een stedelijke zone, waar stedelijke ontwikkelingen kunnen samengaan met een P route, waarmee de westzijde van het centrum wordt ontlast.”

- Hogere verblijfskwaliteit in wijken:

Een sterke sturing van het centrumverkeer, waardoor de huidige, meer diffuse, verkeersontsluiting via Misterstraat, Tuunterstraat, Wooldseweg en Kottenseweg kan worden gewijzigd. Met name aan de westzijde van het centrum kan een luw gebied ontstaan met een hogere verblijfskwaliteit. Door de afwaardering (of afsluiting) van de Wooldseweg en Kottenseweg kan de verkeer- en parkeerdruk in de omliggende wijken worden verminderd.”

- “Het afwaarderen van de Stationsstraat, waardoor een prettig en veilig gebied ontstaat tussen spoor en centrum.”

In verband met de huidige Corona-situatie heeft de gemeente nog geen kentekenonderzoek (laten) uitvoeren noch zijn de oplossingsrichtingen, als genoemd in het vooronderzoek uit 2019, op basis van de data uit het kentekenonderzoek, met elkaar in een verkeersmodel vergeleken. Het kentekenonderzoek staat nu voor 2021 gepland en het verkeersmodel zal in het vierde kwartaal van 2021 resultaten moeten gaan opleveren.

2. Inleiding

2.1. Doelen, scope en onderzoeksvraag

Samengevat kent de huidige verkeerskundige situatie van de gemeente Winterswijk een drietal uitdagingen, namelijk:

- Een scheiding tussen het zuidelijke- en het noordelijke deel van Winterswijk;
- Verkeersdrukte, congestie en parkeerproblemen op drukke dagen⁴;
- Dientengevolge, een suboptimaal leefklimaat rondom invalswegen naar het centrum.

De gemeente Winterswijk wil deze uitdagingen aanpakken en heeft aan To Interface gevraagd met haar mee te denken door het onderzoeken van verschillende mogelijkheden om Winterswijk verkeerskundig beter te laten functioneren, waardoor de genoemde uitdagingen worden verholpen en de volgende projectdoelstellingen worden behaald:

- Verminderen verkeersdruk, parkeerproblemen en congestie in en rondom centrum Winterswijk;
- Verbeteren van het leefklimaat in en rondom het centrum van Winterswijk;
- Vermindering scheiding tussen het zuidelijke- en het noordelijke deel van Winterswijk.

In het onderzoek worden de volgende vragen ten aanzien van de verlenging van de Dingstraat meegenomen: (1) in hoeverre levert de verlenging van de Dingstraat een bijdrage aan het oplossen van de punten als in de Structuurvisie omschreven, (2) zijn er mogelijk andere, beter passende, scenario's denkbaar en (3) zijn er andere redenen om voor verlenging van de Dingstraat te kiezen.

In dit onderzoek wordt de verkeerssituatie in de meest brede zin beschouwd, wordt out- of-the-box gedacht en worden mogelijke toekomstscenario's meegenomen.

2.2. Opzet onderzoek en proces naar het eindrapport

2.2.1. Knip

To Interface en de gemeente hebben ervoor gekozen om het onderzoek op te knippen in twee delen: een conceptrapport en het eindrapport. Dit omdat eerst een groot aantal varianten in kaart zijn gebracht. Enerzijds willen we de gemeente expliciet inzicht geven in alle varianten die we in beschouwing hebben genomen. Anderzijds zullen we alleen de meest haalbare oplossingen/scenario's in het eindrapport opnemen. Een voorselectie biedt dan uitkomst, omdat we gezamenlijk (gemeente Winterswijk en To Interface) alle beschouwde varianten kunnen bespreken en kunnen onderzoeken welke combinaties van varianten mogelijke oplossingsrichtingen zijn.

⁴ Onder drukke dagen wordt in ieder geval verstaan: de marktdagen, (Duitse) feestdagen en dagen waarop er speciale evenementen zijn bij firma Obelink.

2.2.2. Opbouw rapport

In hoofdstuk 3 schetsen we eerst de Winterswijkse situatie. Vervolgens analyseren we de problematiek (hoofdstuk 4). Daarna geven we een overzicht van alle in overweging genomen varianten (hoofdstuk 5) en lichten we deze nader toe. We onderwerpen iedere variant aan een SWOT-analyse, waarbij de betreffende variant wordt omschreven en vervolgens per variant wordt ingegaan op de:

1. Sterktes (Strenghts)
2. Zwaktes (Weaknesses)
3. Kansen (Opportunities)
4. Bedreigingen (Threads)

De SWOT-analyse vormt de basis voor de afweging van de varianten en was de input voor het gesprek tussen de gemeente en To Interface op 28 januari 2021, waarin gezamenlijk is onderzocht welke combinaties van varianten oplossingsrichtingen kunnen vormen. Het resultaat daarvan, met advies over het vervolgproces, is opgenomen in hoofdstuk 6.

3. Situatieschets

3.1. De gemeente Winterswijk

Voordat inhoudelijk de diepte in wordt gegaan is het goed stil te staan bij de gemeente Winterswijk. Wat kenmerkt de gemeente, wie zijn haar inwoners en wat zijn haar ambities?

Algemene kenmerken

Winterswijk is een gemeente gelegen in het meest oostelijke deel van de regio 'de Achterhoek' in de provincie Gelderland. Winterswijk is onderdeel van het Nationaal Landschap Winterswijk, een beschermd stads- en landgebied. Winterswijk is van oudsher een religieuze gemeenschap waar de kerk een centrale rol speelt. Dit zie je terug in de straten en wegen die als radialen van en naar de kerk lopen. Qua geografische ligging is het interessant op te merken dat Winterswijk zowel dichtbij Doetinchem (NL, 40km) en Enschede (NL, 35km) als dichtbij Bocholt (DE, 25km) en Münster (DE, 80km) ligt. Het oppervlak van de gemeente Winterswijk bedraagt 138,29 km². In de gemeente woonden op 1 augustus 2020 28.893 mensen. Winterswijk kenmerkt zich door een gemoedelijke en hechte gemeenschap waarbij inwoners en ondernemers loyaal en behulpzaam zijn naar elkaar. Kortom, Winterswijk kenmerkt zich door naoberschap.

De markt

De markt is een belangrijke voorziening voor de inwoners en bezoekers van Winterswijk en trekt op marktdagen (iedere woensdag van 8-14 uur en iedere zaterdag van 8-16 uur) veel extra gasten naar de gemeente. In de sfeer en beleving van de markt, zowel op marktdagen als daarbuiten, investeert Winterswijk in een vernieuwde attractieve buitenruimte die voldoet aan de eisen van de diverse gebruikers. De aanpak van stedelijke herverkaveling heeft hier al meerdere positieve resultaten opgeleverd en dat instrument willen we blijven gebruiken indien dit wenselijk wordt geacht.

Lokaal sterk, internationaal gelauwerd

Het winkelcentrum is het kloppende hart van Winterswijk en kenmerkt zich door een divers aanbod van winkels, horeca, musea en de warenmarkt. Uit het coalitieakkoord volgt dat de gemeente een regionale verzorgingsfunctie heeft voor 165.000 consumenten, 5,8 miljoen bezoekers en 164 miljoen euro aan bestedingen. Het succes van het Winterswijkse centrum is gebaseerd op betaalbare kwaliteit voor een breed publiek, samen met het gratis parkeren. De combinatie van lokale ondernemers en (inter)nationale formules maakt Winterswijk tot een geliefde bestemming voor Nederlandse en Duitse bezoekers. Winterswijk blijft zich de komende jaren inzetten op een gastvrij gezellig centrum waar inwoners en (buitenlandse) toeristen graag komen.⁵ Uit het coalitieakkoord volgt ook dat gemeente Winterswijk internationale ambities heeft en bijvoorbeeld grensoverschrijdende samenwerking faciliteert door gebruik te maken van de Europese subsidies.⁶

⁵ Coalitieakkoord 2019-2022 Gemeente Winterswijk, *Winterswijk wint! Duurzaam en daadkrachtig d'ran blz 14*

⁶ Coalitieakkoord 2019-2022 Gemeente Winterswijk, *Winterswijk wint! Duurzaam en daadkrachtig d'ran blz. 10*

Duurzaamheid

Uit het Coalitieakkoord volgt dat Winterswijk in 2030 volledig energieneutraal wil zijn. De gemeente erkent dat dit een enorme opgave is acht het daarom belangrijk om bij alle beleidsnota's en projecten te toetsen of er een bijdrage geleverd zou kunnen worden aan onze doelstelling voor duurzaamheid.⁷

Demografische verschuiving

De bedrijvigheid in de sectoren industrie, bouwnijverheid, groothandel en zakelijke dienstverlening is van grote waarde voor Winterswijk. Voldoende en goed geschoold personeel is cruciaal voor de bedrijven om zich verder te kunnen ontwikkelen. Er dreigt echter een mismatch op de arbeidsmarkt door de afname van de beroepsbevolking en doordat de opleidingen niet altijd aansluiten op de specifieke vraag naar personeel.⁸ De gemeente probeert zich hiertegen te weren door de jonge(re) beroepsbevolking aan te spreken. Onder andere wordt gestart met een tweetalig HBO en worden woningbouwprogramma's voor jongeren opgezet. Dit laatste is met name van belang omdat de huizenmarkt in Winterswijk momenteel redelijk overspannen is.

Centrumvisie

Winterswijk is voor een ruimtelijke ontwikkeling die past bij het karakter en de schaal van Winterswijk en die een positieve invloed heeft op de aantrekkelijkheid en dus op de toekomst van Winterswijk.

Er zijn diverse ontwikkelingen die vragen om een nieuwe visie op de kern van Winterswijk. De gemeente vindt het belangrijk om samen met onder andere bewoners, vastgoedeigenaren, ondernemers, creatieve denkers, woningcorporatie en investeerders initiatieven te bundelen in een ontwikkelplan voor de kern dat richting gaat geven aan toekomstige investeringen. De gemeente Winterswijk is gestart met het opstellen van een Centrumvisie. Met de Centrumvisie beoogt Winterswijk om toekomstbestendig te zijn voor de aankomende 20 jaar.⁹

3.2. Verkeerssituatie

3.2.1. Autobereikbaarheid

Verbinding met omgeving

Winterswijk ligt niet aan of nabij een snelweg. Wel is Winterswijk verbonden met het provinciale wegennetwerk vanuit vijf richtingen: het noordoosten (N820 naar Vreden), het zuidoosten (N319 richting Oeding), zuidwesten (N318 richting Bredevoort), westen (N312 richting Lichtenvoorde) en het noordwesten (N319 richting Groenlo). Tevens vormt de N319 een rondweg rondom het westen en zuiden van de bebouwde kom. Deze rondweg is onvolledig: aan de noord- en oostzijde van Winterswijk ligt geen rondweg.

⁷ Coalitieakkoord 2019-2022 Gemeente Winterswijk, *Winterswijk wint! Duurzaam en daadkrachtig d'ran blz. 4 en 22 e.v.*

⁸ Coalitieakkoord 2019-2022 Gemeente Winterswijk, *Winterswijk wint! Duurzaam en daadkrachtig d'ran blz.18*

⁹ <https://winterswijkbuiten-binnen.nl/artikelen/2020/juli/centrumvisie>

Wegenstructuur dorp

Origineel was Winterswijk een dorp van radialen: vanuit elke richting liep er een rechte route naar de markt. In de vorige eeuw zijn daar eerst een aantal tangenten voor in de plaats gekomen. Die zouden twee ringen moeten vormen; een rond het centrum en een rond de kom. Geen van beide is gecompleteerd. Een deel van de oude radialen (zoals de Groenloseweg) heeft zijn functie grotendeels behouden, andere, zoals het Weurden, voor een klein deel. Nieuwe tangenten zoals de Rondweg West en Zuid, de Bataafseweg, de Dingstraat, de Zonnebrink hebben de rol van radialen overgenomen. Daarnaast is een aantal nieuwe inpridders zoals Europalaan, Laan van Hilbelink en Industrieweg deel gaan uitmaken van de hoofdwegenstructuur. Al met al is het systeem van hoofdwegen in Winterswijk daardoor een mix geworden van oude radialen die hun functie (deels) behouden hebben, twee incomplete ringen bestaande uit tangenten, en nieuwe inpridders om de twee ringen goed met elkaar te verbinden. De radialen zijn vaak te nauw om de huidige verkeersdruk tijdens piekmomenten te verwerken. Vanwege bestaande bebouwing aan deze straten, is het niet mogelijk het straatprofiel te verbreden zonder te slopen.

Aan de zuidzijde van het spoor is, parallel aan het spoor, een moderne corridor gerealiseerd. Deze corridor (Europalaan/Parallelweg) maakt afwikkeling van grotere verkeersstromen mogelijk. De gemeente overweegt om meer bedrijvigheid aan deze corridor te ontwikkelen.

Parkeren

In Winterswijk is parkeren gratis. Gratis parkeren is voor de gemeente 'heilig'.¹⁰ De parkeervoorzieningen verschillen in grootte en liggen versnipperd in en rondom het centrum. De parkeervoorzieningen zijn niet vanuit een centrale, logische visie zijn gepland, maar zijn in de loop van de tijd ontstaan. Deze ongunstige situatie draagt bij aan de verkeersdruk, omdat bezoekers veelal rondjes moeten rijden voordat zij een parkeerplek hebben gevonden. Recent zijn er parkeerplekken bijgekomen, maar deze liggen met name wat verder van het centrum af. Daar komt bij dat de looproutes van de parkeerplekken naar het centrum veelal onaantrekkelijk zijn.

3.2.2. OV-bereikbaarheid

Trein

Winterswijk heeft twee treinstations, Winterswijk en Winterswijk West en twee treinverbindingen. De stoptrein Winterswijk – Zutphen en de stoptrein Winterswijk – Arnhem Centraal. Beide treindiensten worden geëxploiteerd door Arriva en rijden ieder halfuur. De trein van en naar Arnhem verbindt Winterswijk met de zuidelijk Achterhoekse plaatsen als Doetinchem, Varsseveld en Aalten. De trein van en naar Zutphen verbindt Winterswijk met de noordelijke Achterhoekse plaatsen als Lichtenvoorde, Groenlo en Ruurlo. Vanaf 1 januari 2021 is er dagelijks, vanaf 20:00uur een rechtstreekse verbinding van Apeldoorn naar Winterswijk.¹¹ De reistijd naar eindstation Arnhem Centraal (1:05u) is ongeveer gelijk aan de reistijd per auto, de reistijd naar Zutphen (0:33u) is beduidend sneller dan de reistijd per auto (0:50u).

¹⁰Gratis parkeren is met name een gevoelig onderwerp bij winkeliers, die veel waarde hechten aan gratis parkeren en voldoende parkeerplaatsen. Bron: <https://winterswijkbuiten-binnen.nl/artikelen/2020/juli/centrumvisie>

¹¹ Andersom, van Winterswijk naar Apeldoorn, is geen rechtstreekse verbinding.

Winterswijk wil inzetten op een verbeterde spoorverbinding tussen Winterswijk, Arnhem en Apeldoorn voor een snellere verbinding met de Randstad.¹²

Bus

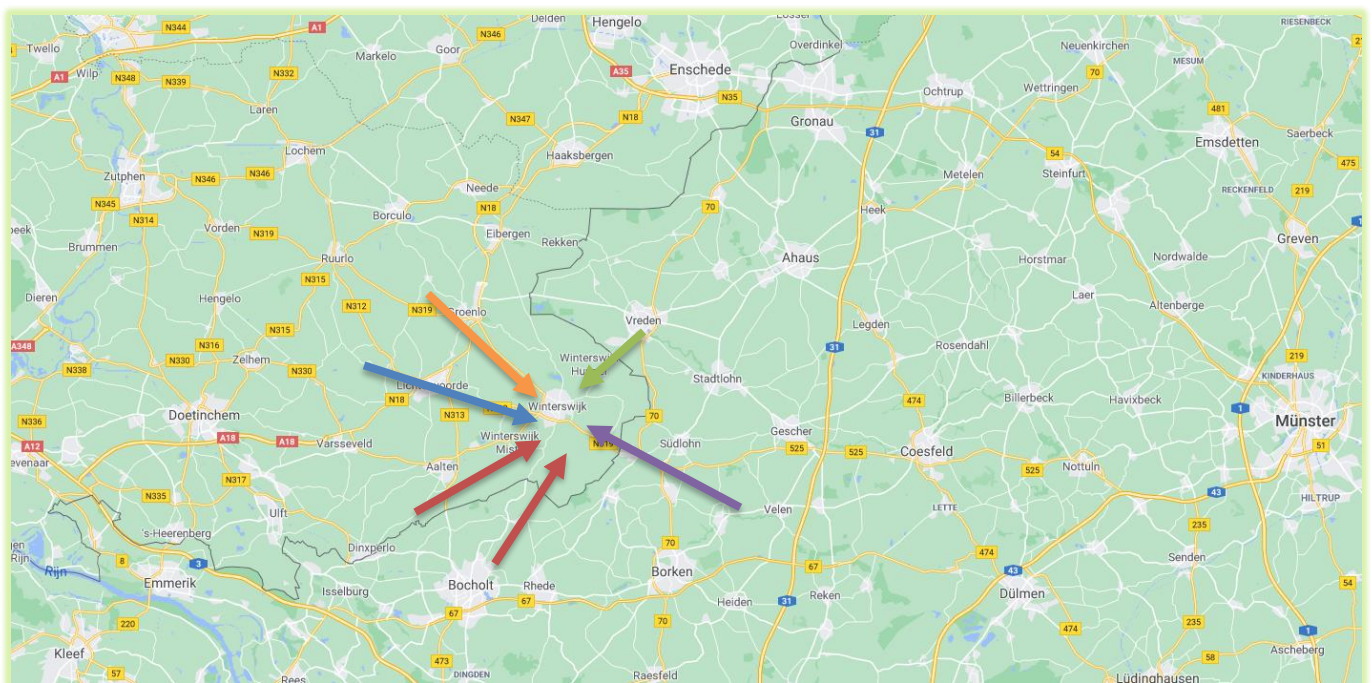
Winterswijk heeft een schraal aanbod aan busverbindingen. Lijn 73 is de enige volwaardige verbinding – deze verbindt Winterswijk met Groenlo en Enschede. Daarnaast rijdt er een bus naar het Duitse Vreden (R71) en viermaals daags de Bürgerbus B7 naar Stadtlöhn, via Oeding en Südlhn.

¹² Coalitieakkoord 2019-2022 Gemeente Winterswijk, *Winterswijk wint! Duurzaam en daadkrachtig d'ran blz. 16*

4. Probleemanalyse

4.1. Knelpunten

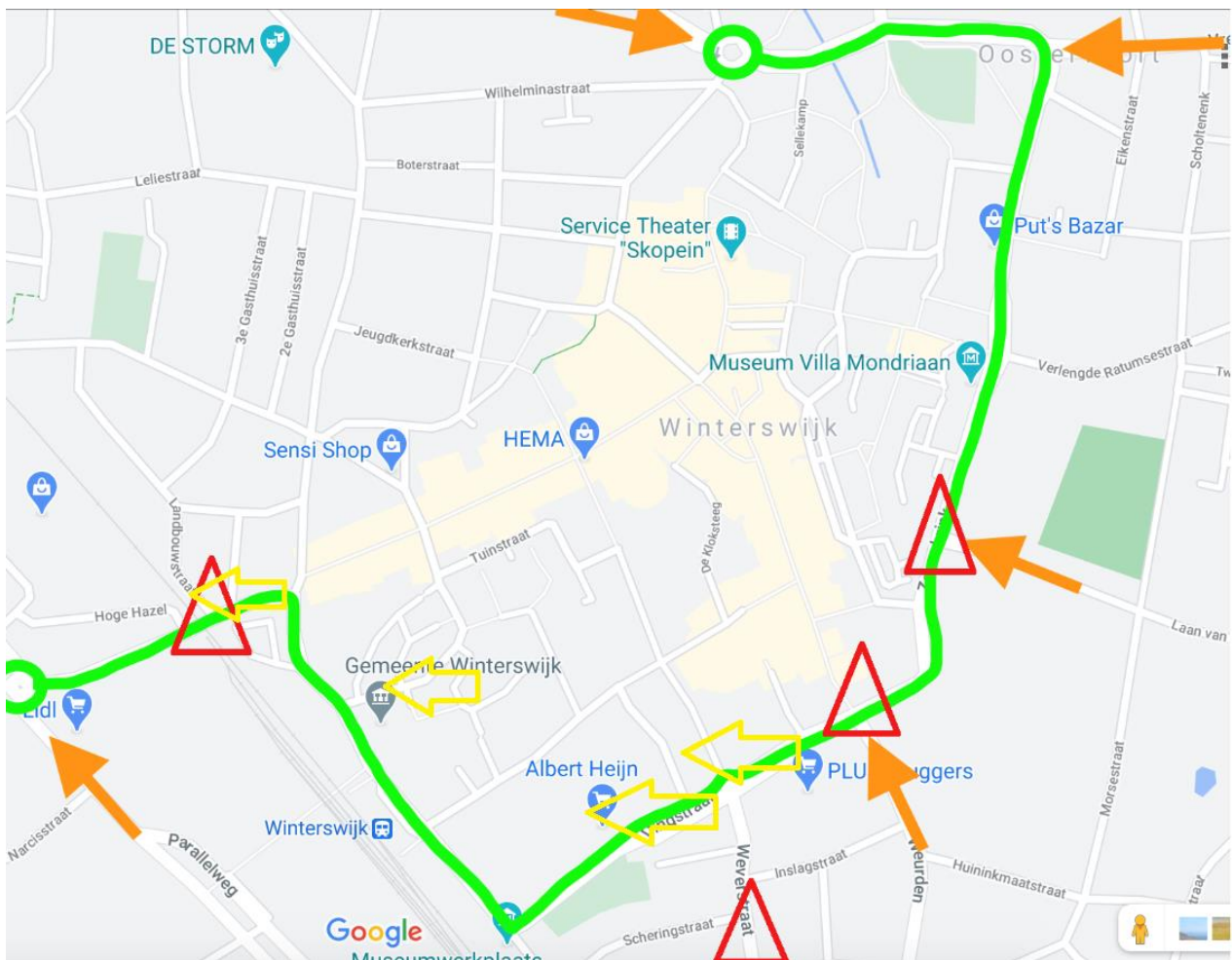
De kern van het probleem is dat de verkeerskundige situatie in het centrum van Winterswijk op dit moment suboptimaal is. Vanuit diverse richtingen (zie figuur 1) komen auto's Winterswijk binnenrijden. Vervolgens gaan de automobilisten op zoek naar een parkeerplek in het centrum. Deze parkeerplekken liggen gefragmenteerd in en rondom het centrum. Meerdere wegen in Winterswijk zijn niet ingericht op de hoge verkeersintensiteit die deze wegen te verwerken krijgen. Deze zaken leiden tot zoekverkeer en congestie op meerdere kruispunten (zie figuur 2). Het zoekverkeer en de congestie leiden vervolgens tot een suboptimaal leefklimaat langs de tangenten en de P-Ring in en rondom het centrum. Verder is er nog het spoor dat het zuidelijke van het noordelijk deel van Winterswijk scheidt.



Figuur 1: Toegangswegen Winterswijk

In figuur 1 staat weergegeven vanuit welke richtingen autoverkeer Winterswijk in- en uitrijdt. In figuur 2 zoomen we in op de knelpunten die de verkeersstromen veroorzaken. In figuur 2 hebben we met rode driehoeken de vier primaire knelpunten in Winterswijk weergegeven en met gele pijlen aangegeven waar het linksaf slaan problemen oplevert. De vier primaire knelpunten zijn:

- 1) Kruispunt Weurden – Dingstraat;
- 2) T-splitsing Laan van Hilbelink – Zonnebrink;
- 3) T-splitsing Landbouwstraat – Misterweg;
- 4) Woonstraten Weverstraat – Helderkampstraat.



Figuur 2: knelpunten Winterswijk

Knelpunt 1 en 2 ontstaan door verkeer afkomstig vanuit Duitsland. Grofweg zijn er vanuit Duitsland vanaf de N319 twee routes naar het centrum van Winterswijk mogelijk. Namelijk: (1) via de Wooldseweg of Kottenseweg, die beiden op Weurden uitkomen, waardoor congestie bij kruispunt 1 (Weurden – Dingstraat) ontstaat en (2) via de Bataafseweg naar de Laan van Hilbelink, waardoor congestie bij kruispunt 2 (Laan van Hilbelink – Zonnebrink) ontstaat. Op het Weurden ontstaat filevorming, wat zorgt voor een suboptimaal leefklimaat.

Het derde knelpunt ontstaat door het verkeer afkomstig uit het zuidwesten (N318) en westen (N312). Verkeer afkomstig uit deze richtingen komt uit op de Misterweg. Waardoor het verkeer op kruispunt 3 (Landbouwstraat – Misterweg) vast komt te staan.

Knelpunt 4 wordt veroorzaakt door bezoekers die het dorp verlaten via de Weverstraat – Helderkampstraat. Deze woonstraten zijn niet berekend op de hoge verkeersintensiteiten die ze te verwerken krijgen. Het zorgt voor een suboptimaal woonklimaat en mogelijk onveilige verkeerssituaties.

4.2. De verkeerskundige uitdaging

4.2.1. Wat is het probleem?

Het probleem valt in drie categorieën onder te verdelen:

- Een scheiding tussen het zuidelijke en het noordelijke deel van Winterswijk door barrièrewerking van het spoor;
- Congestie en parkeerproblemen op drukke dagen;
- Dientengevolge, een suboptimaal leefklimaat langs de wegen in het centrum.

4.2.2. Kenmerken per probleemcategorie

In deze subparagraaf benoemen we de kenmerken van de hierboven genoemde probleemcategorieën.

Scheiding noord en zuid

De scheiding tussen het zuidelijke en noordelijke deel van Winterswijk wordt als een barrière ervaren:

Welke gevolgen kan dat hebben:

- Het is negatief voor lokale ondernemers in het noordelijke deel (centrum), want minder afzet;
- Het lijkt minder aantrekkelijk voor de (jonge) beroepsbevolking om een huis in het zuidelijk deel van Winterswijk te kopen;
- Het is negatief voor bedrijven in het zuidelijke deel, want bewoners uit het noordelijk deel komen minder vaak langs.

De vraag is hoe groot dit probleem op dit moment is. Immers, noord en zuid zijn momenteel met elkaar verbonden via de Tuunterstraat, de Misterweg en de Wooldseweg. Tevens is in 2012 een fiets- en voetgangerstunnel geopend die het centrum (noord) met zuid-Winterswijk verbindt. De noodzaak om de barrièrewerking van het spoor te verminderen lijkt door de gewenste ontwikkeling van woningen en bedrijven aan de zuidelijke kant van het spoor wel toe te nemen. Wanneer naar de toekomst wordt gekeken kan ook de ambitie van de gemeente om een innovatieve, internationale maakindustrie te behouden hier niet onbesproken blijven. Immers, een dergelijke ambitie vraagt om goede infrastructurele voorzieningen.

Congestie, parkeerproblemen, suboptimaal leefklimaat

De tweede en de derde probleemcategorie vallen grotendeels samen. Immers, het suboptimale leefklimaat langs de wegen in het centrum van Winterswijk is een direct gevolg van de congestie en parkeerproblematiek op de drukke dagen in Winterswijk.

De huidige verkeerskundige situatie is:

- Negatief voor bewoners en werkenden in het centrum Winterswijk;
- Slecht voor de verkeersveiligheid;
- Heeft mogelijk afschrikkend effect op potentiële bezoekers van Winterswijk;
- Is slecht voor het imago van Winterswijk.

Voor de mensen die wonen en/of werken in Winterswijk is de huidige verkeerskundige situatie uiteraard een probleem. Lang wachten totdat je een afslag kan nemen en in de file staan is niet prettig. Ook een verhoogde parkeerdruk in bepaalde wijken kan de belevingswaarde negatief beïnvloeden. Daar komt bij dat een relatief grote hoeveelheid auto's over wegen moet rijden die daar eigenlijk niet voor gemaakt zijn. Dit laatste komt de veiligheid niet ten goede, ook omdat deze wegen vaak door fietsers en voetgangers worden gebruikt. Aan de andere kant zijn er de ondernemers in het centrum die er baat bij hebben dat auto's hun zaak goed kunnen bereiken; dit komt hun afzet ten goede. Lokale ondernemers zullen maatregelen om parkeren in het centrum minder aantrekkelijk (betaald parkeren) of onmogelijk te maken niet ondersteunen. Daarbij is gratis parkeren een randvoorwaarde binnen het gemeentelijke beleid.

De congestie en de parkeerproblematiek zijn tevens een probleem voor de toeristen en dagjesmensen die Winterswijk trekt. Immers, niemand vindt het leuk om lang te moeten zoeken naar een parkeerplaats en in de file te staan. Dagjesmensen zouden ervoor kunnen kiezen naar Doetinchem, Enschede of Groenlo te gaan indien dit voor hen makkelijker bereikbaar is. Dagjesmensen en toeristen leveren levendigheid en omzet op voor de lokale economie en kunnen de aantrekkelijkheid van Winterswijk positief beïnvloeden.

De gemeente Winterswijk geeft aan dat de congestie en parkeerproblematiek enkel tijdens piekmomenten speelt. Relevant daarom is de vraag op hoeveel dagen dergelijke piekmomenten zich voordoen.. De gemeente Winterswijk definieert de volgende dagen: alle marktdagen, Duitse feestdagen en dagen waarop er evenementen bij firma Obelink zijn. Dit vertaalt zich in onderstaande opsomming:

- Er zijn twee marktdagen per week, er zitten 52 weken in een jaar;
- In 2020 kende Duitsland achttien feestdagen;
- Zeven Duitse feestdagen vielen in 2020 op een marktdag;
- De vrijetijdsbeurs van Obelink organiseert gemiddeld 5 dagen per jaar eigen evenementen.

Op basis van bovenstaande gegevens zou het in 2020 om 118 dagen gaan. Hierbij kunnen we een aantal kanttekeningen plaatsen:

- de problemen op de 'probleemdagen' kennen piekmomenten van een paar uur per dag;
- marktdagen zijn vooral op de zaterdag een probleem (op woensdagen is de markt een halve dag);
- verkeer voor Obelink gaat over de rondweg zuid en west en komt niet direct naar het centrum.

Aangezien onderzoek ontbreekt moet de omvang van de problemen op de genoemde dagen en bijzondere dagen (kerstperiode, koopzondagen) nog worden nagegaan.

4.2.3. Oorzaken congestie en parkeerproblematiek

Welke oorzaken liggen aan de congestie en parkeerproblematiek ten grondslag? Dat zijn:

- Bezoekers van het centrum van Winterswijk die per auto reizen:
 - Circulatie van deze automobilisten op zoek naar een parkeerplaats ("zoekverkeer");
 - Diffuse verkeersontsluiting;
 - Geen duidelijke rondweg;

- Parkeerplekken liggen gefragmenteerd en ongeordend in en rondom het centrum;
- Radialen (tangenten) zijn niet berekend op grote hoeveelheden verkeer.
- Minimale OV-verbinding tussen Nederland en Duitsland:
 - Slechts twee bussen naar nabijgelegen Duitse dorpen;
 - Geen rechtstreekse treinverbinding tussen Winterswijk en Duitse steden.

4.2.4. Exacte omvang van het probleem

De problematiek is, zoals eerder in paragraaf 4.2.2. is aangegeven, tot op heden niet kwantitatief in kaart gebracht. De gemeente heeft het plan om in 2021 de verkeerssituatie in kaart te brengen middels een kentekenonderzoek met dubbele ring. De uitkomsten van een dergelijk onderzoek geven inzicht in de verkeersdrukke op de toevoerwegen, tangenten en parkeerterreinen. De gegevens van de buitenring (op welke toevoer- en afvoerweg wordt het kenteken geregistreerd?) worden gekoppeld aan die van de binnenring (op welk parkeerterrein zoekt de auto naar een parkeerplek en waar parkeert die uiteindelijk?). Zo wordt een helder beeld verkregen van het gedrag van bezoekers en de invloed daarvan op de verkeersdrukke in het dorp. De verkeersbewegingen van overig verkeer (denk aan bewoners en vrachtverkeer) hebben geen vertroebelende werking op de uitkomsten.

4.3. Verlenging Dingstraat en andere varianten

De vraag die centraal staat is of de doortrekking van de Dingstraat de problematiek als geschetst in dit hoofdstuk (scheiding noord-zuid, congestie en parkeerproblemen, suboptimaal leefklimaat wegen langs het centrum) voldoende het hoofd biedt en of er mogelijk andere varianten zijn die een betere oplossing vormen? Deze vraag wordt in hoofdstuk 5 nader onderzocht.

5. Varianten

5.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt onderzocht of er naast de verlenging Dingstraat mogelijk andere varianten zijn die een oplossing vormen voor de hiervoor geschetste problematiek (scheiding noord-zuid, congestie en parkeerproblemen, suboptimaal leefklimaat wegen langs het centrum). De onderzochte varianten staan beschreven in §5.3 en §5.4. Daarna onderzoeken we in hoofdstuk 6 verschillende combinaties van de beschreven varianten op hun oplossend vermogen.

5.2. Beschrijving varianten

In de volgende paragrafen beschrijven we alle varianten die we in beschouwing hebben genomen. Per variant wordt een zogenaamde SWOT-analyse gemaakt, waarbij per variant een omschrijving wordt gegeven en daarna wordt ingegaan op:

1. Sterktes (**Strenghts**)
2. Zwaktes (**Weaknesses**)
3. Kansen (**Opportunities**)
4. Bedreigingen (**Threads**)

We beginnen in §5.3 eerst met de varianten op de schaal van Winterswijk en gaan in §5.4 in op de varianten in- en rondom de Dingstraat. Daar komt de verlenging Dingstraat aan bod (paragraaf 5.4.1.).

5.3. Winterswijkse schaal

5.3.1. Voltooiing Parkeer Route Informatie Systeem

Een Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) wijst automobilisten naar vrije parkeerplaatsen in het dorp. Het systeem bestaat uit een netwerk van borden met displays waarop *real-time* het aantal vrije plaatsen te zien is en sensoren die meten wat de bezetting van de parkeervoorzieningen is. Winterswijk heeft een gedeeltelijke PRIS: voor enkele parkeerfaciliteiten (zoals Peperbus, Wheme, Houtlading, P+R Parallelweg) staat op dynamische verwijfsborden weergegeven of er vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De effectiviteit van een dergelijk gedeeltelijke PRIS is laag, omdat automobilisten pas op het allerlaatste moment zien of er plek is op een parkeerplaats. De sterkte van een volwaardige PRIS is dat automobilisten bij het binnenrijden van het dorp direct naar de juiste parkeerplek kunnen rijden.

Sterktes

- Vermindering van zoekverkeer (en dus verkeersdrukke).
- Winterswijk heeft met de bestaande P-route en tangenten een basis die zich goed leent voor een PRIS.
- Het aanbrengen van een PRIS is een relatief kleine ingreep in de openbare ruimte.
- Het betreft een relatief goedkope oplossing.

- De uitvoeringstijd is relatief kort.
- Een bezoek aan Winterswijk wordt laagdrempeliger en comfortabeler, omdat zoeken naar een parkeerplek tot het verleden behoort.
- Bestaande parkeervoorzieningen en de bestaande verkeersinfrastructuur worden beter benut. Hierdoor is er minder snel uitbreiding van parkeercapaciteit nodig.

Zwaktes

- Het is mogelijk een pleisteroplossing, deze oplossing bestrijdt enkel de symptomen die het probleem veroorzaakt. Het draagt alleen bij aan beperken zoekverkeer.
- Het aantal auto's in het centrumgebied en de tangenten neemt niet af, congestie op knelpunten zal mogelijk blijven bestaan, maar de kans bestaat ook dat deze hierdoor afneemt.

Kansen

- Een PRIS laat zich optimaal combineren met andere varianten.
- Mogelijke koppeling aan Smart Cities-initiatieven.

Bedreigingen

- Het vergemakkelijken van het vinden parkeerplaatsen kan een aanzuigende werking hebben op autoverkeer, waardoor de verkeersdrukke toeneemt.
- Het door vaste klanten/bezoekers moeten afwijken van de bekende (als vast ervaren) parkeerplaats kan als negatief worden ervaren.
- Verkeerskundige baten zijn niet doorgerekend. Het is de vraag in hoeverre deze variant een substantiële oplossing biedt voor het congestieprobleem op piekdagen. Dit onderstreept de noodzaak van het kentekenonderzoek.

5.3.2. Transferium

Een transferium is een parkeergelegenheid aan de rand van een stad of dorp met als doel de parkeerdruk in het centrum en de verkeersdrukke op de wegen naar het centrum te verminderen. Deze voorziening is specifiek voor bezoekers van het centrum. Bezoekers kopen een voordelig combikaartje voor het parkeren en het transport naar het centrum met bus, trein, tram of metro. Een transferium in de klassieke zin des woords (grootstedelijk) is voor Winterswijk weinig realistisch. Echter, er zijn mogelijk wel opties om een 'Winterswijkse' variant van een transferium te realiseren waarin bijvoorbeeld de busremise en het spoormuseum / de werkplaats een plek kunnen krijgen. Voorwaarde is wel dat vervoer van en naar, en parkeren bij, het transferium gratis blijft.

Sterktes

- De verblijfskwaliteit op de tangenten en in de wijken waar bezoekers parkeren neemt toe.
- De verkeersveiligheid op de tangenten en in de wijken waar bezoekers parkeren neemt toe.

Zwaktes

- Een transferium in de klassieke zin des woords past minder goed bij de schaal van Winterswijk.
- Voor het vervoer tussen het transferium en het centrum zal Winterswijk waarschijnlijk een nieuwe verbinding moeten realiseren of een bestaande verbinding moeten upgraden. De exploitatiekosten van een dergelijke verbindingen zijn doorgaans hoog.
- Er zijn hoge kosten gemoeid met het ontwerp en de realisatie van een transferium.
- Een transferium vraagt om een (extra) overstap. Dit verlaagt het comfort van een centrumbezoek ten opzichte van parkeren in het centrum. En het verhoogt de drempel op het centrum te bezoeken.
- Het succesvol maken van een transferium vraagt om het aanmoedigen van het gebruik ervan en het ontmoedigen van centрупarkeren. Dit vergt aanvullende maatregelen zoals.
 - Een hoogwaardige, comfortabele verbinding tussen transferium en centrum.
 - Introductie van betaald parkeren in centrumgebied.
 - Het afsluiten van tangenten voor bezoekers.

Kansen

- Reeds bestaande parkeerplaatsen kunnen voor andere zaken worden aangewend (gebiedsontwikkeling).
- Investerings in de bouw zijn goed voor de werkgelegenheid.
- Mogelijk kan gebruik worden gemaakt van reeds bestaande voorzieningen als de voormalige busremise.
- Het transferium kan Winterswijk een bepaalde 'allure' geven.
- De reistijd wordt niet langer omdat de wandeltijd beperkt wordt en de zoektijd naar een parkeerplaats vervalt.
- Een transferium dat echt bij Winterswijk past kan deel van de beleving van Winterswijk worden, denk bijvoorbeeld aan vervoer met de historische bussen transit oost.
- Afzetten van mensen bij de aanloopstraten kan die straten versterken.

Bedreigingen

- De maatschappelijke weerstand kan hoog oplopen, omdat bedrijven in het centrum (winkeliers, horeca, amusement) bang zullen zijn dat bezoekersaantallen afnemen.
- Grote kans dat politieke en maatschappelijke vraagtekens worden gesteld bij de efficiëntie van deze oplossing.
- Het politieke draagvlak wordt ingeschat op laag, want gratis parkeren is 'heilig'.

5.3.3. Flexibele parkeerplaatsen (satellietparkeren)

De gemeente kan flexibele parkeercapaciteit creëren, door terreinen buiten de bebouwde kom, aan de rondwegen, geschikt te maken voor parkeren. Deze terreinen zijn op piekdagen geopend voor bezoekers. De gemeente verzorgt vervoer voor bezoekers tussen het parkeerterrein en het centrum, bijvoorbeeld middels shuttlebussen. De terreinen kunnen, buiten de piekdagen om, gebruikt worden voor andere

doeleinden, bijvoorbeeld voor agrarisch gebruik (graasweide voor vee). Voorwaarde is wel dat het parkeren (en het vervoer van en naar de parkeerplaatsen) gratis blijft.

Sterktes

- Zeer sterke afname van verkeersdruk op piekdagen.
- De oplossing spitst zich toe op de probleemdagen; de piekdagen met te veel verkeer. Op alle andere dagen is het centrum bereikbaar met de auto zoals men dat gewend is.
- Relatief goedkope en makkelijk te implementeren oplossing.

Zwaktes

- Deze variant werpt een ongewenste drempel op voor centrumbezoek, omdat bezoekers moeten overstappen van auto op shuttlebus. Dit kan ontmoedigend werken op potentiële bezoekers, waardoor bezoekersaantallen teruglopen.
- Het succesvol maken van deze voorziening vraagt zowel om het aanmoedigen van het gebruik ervan als om het ontmoedigen van centrum-parkeren. Denk aan:
 - Een veilige, aantrekkelijk, schone parkeervoorziening;
 - Een hoogwaardige, comfortabele verbinding tussen parkeerplaats en centrum;
 - Introductie van betaald parkeren in centrumgebied op piekdagen;
 - Het afsluiten van delen van Winterswijk voor bezoekers tijdens piekdagen.
- Bij een onverharde ondergrond is tijdelijk verharding (bijvoorbeeld in de vorm van stalen rijplaten) nodig om te voorkomen dat auto's vast komen te zitten en bezoekers over een drassige ondergrond moeten lopen.
- Op korte termijn is dit een relatief goedkope, en makkelijk te implementeren oplossing. Echter, op de lange termijn vraagt dit om blijvende inspanningen van de gemeente.
- Deze variant kan mogelijk voor onduidelijkheid en onvoorspelbaarheid bij bezoekers van Winterswijk zorgen. Immers, wanneer wordt wel en wanneer wordt geen gebruik gemaakt van de flexibele parkeerplaatsen. Deze onvoorspelbaarheid kan op zijn beurt weer leiden tot juist extra zoekverkeer of potentiële bezoekers afschrikken om Winterswijk te bezoeken.

Kansen

- De overstap op de parkeervoorziening kan opgeleukt worden middels de promotie van lokale ondernemers en het in de watten leggen van bezoekers met koffie.

Bedreigingen

- Als de gemeente geen geschikte grond in eigendom heeft voor deze variant, dan is de gemeente afhankelijk van medewerking van grondeigenaren. Deze kunnen medewerking weigeren of (te) hoge vergoedingen vragen.

5.3.4. Herstellen spoorverbindingen met Duitsland

Winterswijk had in het verleden spoorverbindingen met Bocholt en Borken, ook bekend als de Bocholtse Baan en de Borkense Baan. De verbindingen zijn respectievelijk in 1931 en 1979 gesloten. Winterswijk zou kunnen overwegen de spoorverbindingen met Duitsland weer te herstellen en er zo voor zorgen dat een deel van de Duitse bezoekers met het OV richting Winterswijk afreizen.

Sterktes

- Afname van verkeersdruk en parkeerdruk, omdat een deel van de bezoekers uit Bocholt, Borkel en andere plaatsen met een treinstation aan deze lijnen, met de trein naar Winterswijk reizen.
- Vergroot de (internationale) bereikbaarheid van Winterswijk.
- Draagt bij aan de internationale ambitie van Winterswijk.

Zwaktes

- Maatschappelijke kosten zijn hoog en wegen niet op tegen de maatschappelijke baten.
 - Exorbitant hoge kosten voor aanleg;
 - Exploitatie zal niet kostendekkend zijn, waardoor de concessiegever permanent een exploitatiesubsidie aan de concessiehouder zal moeten verstrekken.
- Planologisch complex.
- Grote effecten op ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarden.
- Dit lost het verkeersprobleem deels op: alleen bezoekers die nabij een treinstation langs de spoorlijnen wonen, maken eventueel gebruik van de treindienst.

Kansen

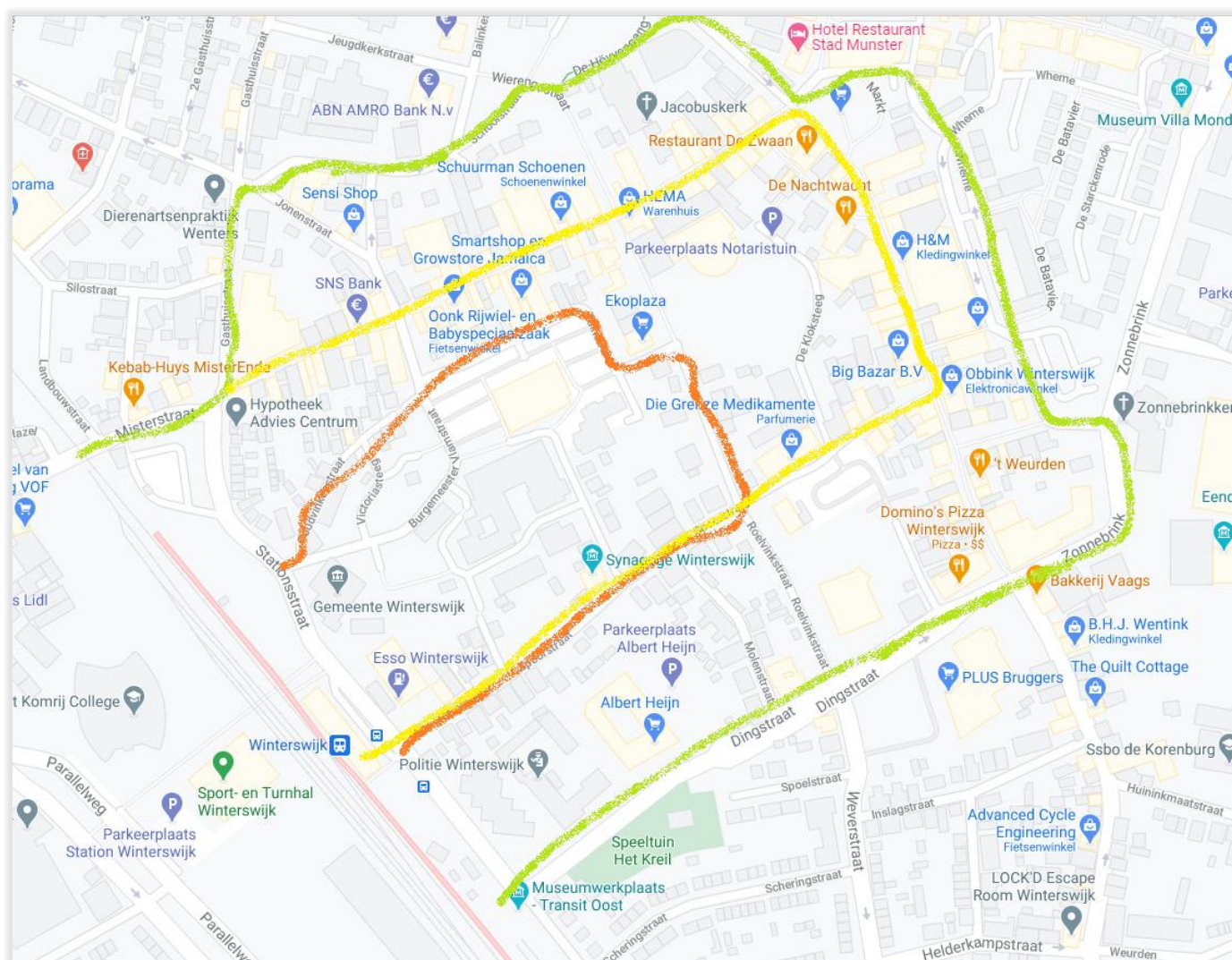
- De ov-ligging van Winterswijk transformeert van “uithoek” naar “knooppunt”. Deze spoorverbindingen maken van Winterswijk een knooppunt met treinverbindingen in vier richtingen, waarvan twee internationaal. Dit maakt Winterswijk aantrekkelijker voor ruimtelijke ontwikkeling. Spoorknooppunt Winterswijk kan een opwaartse spiraal ontketen voor economische activiteiten, vergroening van de bevolking en toename van maatschappelijke voorzieningen.
- Het is beter voor het milieu als bezoekers met de trein in plaats van met de auto naar Winterswijk reizen.

Bedreigingen

- Bedreiging voor recreatieve paden ten oosten van Winterswijk. De voormalige spoorbanen doen nu dienst als fiets- en wandelpaden door aantrekkelijk natuurgebied. De herintroductie van spoorlijnen maakt deze paden minder aantrekkelijk of onmogelijk.
- Afhankelijk van medewerking van andere (o.a. Duitse) autoriteiten, toekomstig exploitant treindienst en grondeigenaren.

5.3.5. Autoluwe dorpskern

Auto's worden in Nederland steeds meer geweerd uit binnensteden, bijvoorbeeld in Amsterdam, Utrecht en Deventer. Daar is het historisch Grote Kerkhof recent autovrij gemaakt. Winterswijk kan ervoor kiezen om (delen van) het centrum autovrij te maken. Dat betekent dat autoverkeer wordt geweerd uit een aangewezen gebied. Hier ligt het voor de hand om te kiezen voor een autovrije 'binnenring'. Zie onderstaande figuur voor drie mogelijke scenario's. Er zijn uiteraard aanvullende scenario's denkbaar.



Figuur 3. Scenario's (oranje, geel, groen) voor autovrije zone

Sterktes

- De implementatie is goedkoop.
- De uitvoeringstijd is beperkt.
- Het zorgt voor een sterke verbetering van de beleving van Winterswijk voor voetgangers en fietsers.
- Het bevordert de (verkeers)veiligheid in het centrum.
- Het is toekomstbestendig, centra van andere plaatsen laten eenzelfde trend zien.

Zwaktes

- Biedt geen oplossing voor de parkeerproblematiek en de druktes op tangenten.
- Biedt geen oplossing voor de barrière tussen noord en zuid Winterswijk.

Kansen

- Milieubewust en goed voor de luchtkwaliteit in het centrum.
- Opheffing van parkeerplaatsen en auto-infrastructuur creëert ruimte voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en kan een impuls zijn voor de ruimtelijke kwaliteit.
- Sluit naadloos aan bij de ambitie van de gemeente Winterswijk als verwoord in het Coalitieakkoord 2019-2022 om Winterswijk in 2030 energieneutraal te laten zijn.

Bedreigingen

- Kan mogelijk op weinig draagvlak rekenen bij inwoners, werkenden of bedrijven in het centrum van Winterswijk.
- Kan mogelijk op bezwaar stuiten van de winkeliers in het centrum.
- Het kan dagjesmensen uit Duitsland (en Nederland) doen besluiten niet naar Winterswijk te komen, maar voor andere steden te kiezen. Bijvoorbeeld Doetinchem, Groenlo of Enschede. Een afname van bezoekersaantallen kan negatieve gevolgen hebben voor de lokale economie.

5.3.6. Voltooien Rondweg Winterswijk

Winterswijk heeft een onvolledige ringstructuur. De N319 vormt ten westen en zuiden van de bebouwde kom de Rondweg West en Rondweg Zuid. Door ook ten noorden en oosten van de bebouwde kom een N-weg aan te leggen, vormt zich een volledige rondweg rondom de bebouwde kom.

Sterktes

- Gelijkmatigere dosering van instromend en uitstromend bezoekersverkeer over de tangenten zorgt voor minder congestie op knelpunten en betere doorstroming op tangenten;
 - Comfortabeler voor bezoekers per auto.
 - Aangenamer leefklimaat aan tangenten.

Zwaktes

- Hoge kosten.
- Planologisch complex.
- Brengt geen oplossing voor parkeerprobleem.
- Grote effecten op delen van Winterswijk die een hoge waarde (landschappelijk, ecologisch, cultuur historisch) zijn toegekend.

Kansen

- Verbeterde bereikbaarheid van wijken in noord- en oost-Winterswijk.
- Verbeterde doorstroming op N319 (Rondweg Zuid en Rondweg West) door verschuiving van een deel van het verkeer naar de nieuwe rondwegen.
- Afname van (doorgaand) verkeer op route Groenloseweg/Singelweg/Vredenseweg. Kans om straatprofiel aan te passen op langzaam verkeer.
- Een volledige rondweg straalt allure uit.

Bedreigingen:

- Geluid- en stankoverlast door autoverkeer op nieuwe rondwegen.
- Beleving van natuur en groen verslechterd nabij nieuwe rondwegen.
- Mogelijk laag draagvlak in de omgeving in verband met lage efficiëntie van de oplossing en grote impact op de omgeving.
- Natuur, groen en agrarisch land moeten plaatsmaken voor asfalt.

5.3.7. Busverbinding met Bocholt en Münster

Het valt op dat Winterswijk weinig busverbindingen heeft. Het openbaar vervoer biedt een mogelijkheid om enerzijds de bereikbaarheid van Winterswijk te vergroten en anderzijds de congestie en de parkeerproblematiek aan te pakken. Immers, hoe meer mensen met het OV naar Winterswijk reizen, hoe minder auto's er in het centrum zullen zijn. Aangezien Winterswijk veel bezoekers uit Duitsland trekt, kan het opportuun zijn directe busverbindingen met Duitsland te realiseren. Er zijn op dit moment busverbindingen met Bocholt (met overstap in Aalten) en Münster (met overstap in Vreden). De dienstregeling van deze verbindingen is schraal: de bussen rijden slechts een aantal keer per dag.

Sterktes

- Draagt bij aan vermindering van de verkeersdruk en de parkeerproblematiek in en rondom het centrum van Winterswijk.
- De investeringen op korte termijn zijn relatief laag.
- De implementatietermijn is relatief kort.

Zwaktes

- Zal te weinig worden gebruikt en lost het verkeersprobleem slechts deels op: alleen bezoekers die nabij een bushalte wonen, maken eventueel gebruik van de verbinding.
- Deze variant richt zich alleen op bezoekers uit Duitsland; niet op verkeer vanuit het noordwesten (N319 Groenloseweg), westen (N312 Corleseweg) en zuidwesten (N318 Misterweg).
- De kosten op de lange termijn kunnen relatief hoog zijn vanwege de exploitatiesubsidie die concessiegever permanent aan de concessiehouder zal moeten verstrekken.
- Het busstation in Winterswijk is mogelijk te klein voor frequente busverbindingen.
- Biedt geen oplossing voor de barrière tussen noord en zuid Winterswijk.
- Dit gaat voor gezinnen niet concurreren (en gezinnen zijn een groot deel van de bezoekers).

Kansen

- Vergroot de bereikbaarheid van Winterswijk.
- Draagt bij aan de internationale ambitie van Winterswijk.
- De ov-ligging neemt toe. Dit kan bijdragen aan vergroening van de bevolking en een toename van economische activiteiten en maatschappelijke voorzieningen.
- Het is beter voor het milieu als bezoekers met de bus in plaats van met de auto naar Winterswijk reizen.

Bedreigingen

- Deze oplossing is mogelijk niet rendabel.
- Busvervoerder(s) willen deze lijndiensten niet exploiteren.

5.4. In- en rondom de Dingstraat

5.4.1. Verlenging Dingstraat

Het idee om de Dingstraat te verlengen tot aan de Parallelweg bestaat al sinds 1992. De verlenging zorgt voor een verbinding tussen de rondwegen (zuid en west) en de centrumontsluitingswegen (tangenten). Er bestaan meerdere varianten van de verlenging, waarbij het spoor via een lange of korte tunnel of een spoorwegovergang wordt gekruist, of zonder extra spoorkruising middels een parallelstructuur in het verlengde van de Kleine Parallelweg naar de Wooldseweg. Uitgebreide informatie (beschrijving van varianten, voor- en nadelen, geschatte kosten en meer) staat in het 'Vooronderzoek Verlenging Dingstraat' dat To Interface in mei 2019 heeft opgeleverd aan de gemeente Winterswijk.

Sterktes

- Creëert een stedelijke as aan de rand van het centrum.
- Verbetert de bereikbaarheid van het centrum.
- Ontlast verkeersdruk op tangenten (inclusief Weverstraat) en verbetert verkeerscirculatie;
- Zorgt voor een hogere verblijfskwaliteit in het centrum.
- Verlaagt barrièrewerking van het spoor. Het spoor snijdt het zuidelijke deel van het dorp en de dorpskern af van het noordelijke deel. Deze barrière is niet alleen een fysiek aanwezig, maar wordt ook als een mentale barrière ervaren.
- Verbetert bereikbaarheid van het ontwikkelgebied tussen Parallelweg en spoor.
- Zorgt voor een afwaardering van de Stationsstraat, waardoor een prettig en veilig gebied ontstaat tussen spoor en centrum.

Zwaktes

- Relatief hoge kosten (€ 7 – 22 miljoen, prijspeil 2011¹³, geschatte prijspeil 2021: € 9-26 miljoen)
- Relatief lange uitvoeringstijd.

¹³ Afhankelijk van de uitvoeringsvariant, zie advies 20190520: Vooronderzoek verlengen Dingstraat, blz. 7 e.v.

- Impact op omgeving. Afhankelijk van de gekozen variant: sloop van bestaande panden (Kleine Parallelweg of gebied Keizers) of afbreuk van laanstructuur Parallelweg.
- Afhankelijk van medewerking derden (ProRail, pandeigenaren). Bij een korte tunnelvariant is een herconfiguratie van het spoor noodzakelijk.
- De doortrekking heeft alleen betrekking op het verkeer uit Oeding. De vraag is dus of de route wel aantrekkelijk is voor het verkeer.

Kansen

- Boost van de infrastructuur in Winterswijk.
- Positieve impact imago Winterswijk bij succesvol project.
- Aantrekkende werking beroepsbevolking en bedrijven Winterswijk zuid.

Bedreigingen

- Het draagvlak is afhankelijk van de te kiezen uitvoeringsvariant.
- Negatieve impact imago Winterswijk bij mislukken project.
- Risico's door grondwerkzaamheden, zoals vondst van niet-gesprongen explosieven uit de Tweede Wereldoorlog, archeologische vondsten, grondwaterstanden of –stromen die afwijken van inschattingen en/of sonderingen, slappe of waterdoorlatende bodemsamenstelling, afwijkend van inschattingen en/of sonderingen, onverwachte aanwezigheid van verontreinigde grond.
- Afhankelijk van de gekozen variant druist deze oplossing mogelijk in tegen het beleid van pro-rail om het aantal Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO's) terug te dringen.

5.4.2. Realisatie (ondergrondse) parkeergarage centrum

Beschrijving

De gemeente kan de parkeercapaciteit uitbreiden door de realisatie van een (ondergrondse) parkeergarage in het centrum. Recent heeft de gemeente Winterswijk haar parkeercapaciteit uitgebreid met de komst van de parkeergarage bij de sporthal in Winterswijk. Dit betreft een overdekte parkeergarage voor 100 auto's. Echter, hier spelen twee zaken. Enerzijds is de vraag of 100 parkeerplaatsen voldoende capaciteit is om de parkeerproblematiek tijdens de probleemdagen te verhelpen, anderzijds ligt deze parkeergarage aan de overkant van het spoor waardoor bezoekers mogelijk een drempel ervaren hier te parkeren omdat ze dan nog een stuk naar het centrum moeten lopen. Voor inwoners van Winterswijk die zich met de auto naar het centrum willen verplaatsen is de parkeergarage bij de sporthal daarom mogelijk ook geen aantrekkelijke optie. Bij deze variant kiezen we daarom voor een uitbreiding van de parkeercapaciteit in het centrum van Winterswijk. Aangezien Winterswijk een gemoedelijke, relatief kleine, dorpskern heeft met smalle straten, veel bedrijvigheid en weinig braakliggend terrein lijkt de optie het parkeerterrein ondergronds te realiseren logisch.

Sterktes

- Realisatie één centrale parkeergelegenheid voor centrum Winterswijk.
- Voldoende en goed vindbare parkeergelegenheid in het centrum van Winterswijk.
- Vermindering van verkeersdrukke dat door zoekverkeer wordt veroorzaakt.
- Positief voor de lokale economie in het centrum.
- Deze oplossing lost 'in een keer' de parkeerproblematiek en het zoekverkeer op.

Zwaktes

- Het betreft een relatief dure oplossing.
- De realisatieperiode duurt relatief lang.
- Mogelijk veel overlast tijdens de uitvoeringsperiode.
- Biedt geen oplossing voor de (mentale) barrière tussen noord- en zuid Winterswijk.
- Het is onduidelijk in welke mate er een gebrek aan parkeercapaciteit is in en rondom het centrum.

Kansen

- Reeds bestaande parkeerplaatsen kunnen voor andere zaken worden aangewend (gebiedsontwikkeling).
- Comfort voor bezoekers; zij hoeven minder lang rond te rijden voordat zij een parkeerplaats hebben gevonden.
- Deel laten uitmaken van grotere ontwikkeling in combinatie met wonen en commerciële functies.
- Een parkeervoorziening kan bijdragen aan een haalbaar cultuurkwartier.
- Kans om realisatie ondergrondse parkeergarage te combineren met andere ruimtelijke ontwikkelingen, bijvoorbeeld boven op de parkeergarage.

Bedreigingen

- Het toevoegen van parkeerplaatsen kan een aanzuigende werking op auto's hebben, waardoor de verkeersdrukke (op nu al overbelaste straten) mogelijk toeneemt.
- Op dit moment is onduidelijk waar de parkeergarage kan worden gerealiseerd.
- Veel en uitvoerig onderzoek vereist voorafgaand aan realisatie van de parkeergarage.
- Risico's aan grondwerken, zoals onvoorziene omstandigheden ten aanzien van kabels & leidingen, grondwaterstanden en bodemgesteldheid.

5.4.3. Uitbreiding parkeercapaciteit op maaiveld

Beschrijving

Winterswijk kan ervoor kiezen extra parkeergelegenheid op maaiveld te creëren. Bijvoorbeeld zoals achter het monumentale pand op Zonnebrink 15, op de plek van een voormalig sportveld – hier zijn 100 extra parkeerplekken gerealiseerd. Deze parkeeroplossing is toegankelijk vanaf het Weurden.

Sterktes

- Relatief goedkope oplossing.
- Relatief makkelijk te realiseren oplossing.

Zwaktes

- De creatie van extra parkeerplaatsen kan een aanzuigende werking hebben op autoverkeer, waardoor de verkeersdrukte toeneemt.
- Centraal gelegen (extra) parkeerplaatsen nemen ruimte in die op een andere – kwalitatief hoogwaardigere – manier kan worden ingevuld.
- De fragmentatie van de parkeergelegenheid lijkt meer het probleem dan de kwantiteit. De vraag is dan ook of extra parkeergelegenheid aan sich het probleem gaat oplossen.

Kansen

- Draagvlak bij inwoners en ondernemers in het centrum van Winterswijk voor deze oplossing, omdat het zoekverkeer en het parkeren in de woonwijken snel en goedkoop worden aangepakt.

Bedreigingen

- Het aanzicht van het centrum van Winterswijk kan door extra parkeerplaatsen negatief worden beïnvloed.

5.4.4. Ronde Zonnebrink/Laan van Hilbelink (inclusief verplicht rechtsaf van Weurden naar Dingstraat)

Beschrijving

Dit is een combinatie van maatregelen voor het verkeer uit oostelijke richting: de T-splitsing met de Zonnebrink wordt opgewaardeerd tot rotonde en de linksaf-beweging van het Weurden naar de Dingstraat wordt verboden. Het verkeer uit oostelijke richting slaat op het Weurden rechtsaf de Zonnebrink op en gebruikt de nieuwe rotonde om 1) rechtdoor te gaan voor P-ring tegen de klok in of 2) te keren voor P-ring met de klok mee. Verkeer dat het dorp verlaat richting Oeding, kan de nieuwe rotonde gebruiken om via de Laan van Hilbelink en de Bataafseweg op de Rondweg te komen.

Sterktes

- De doorstroming op het Weurden verbetert. Bezoekers staan niet of minder lang in de file op het Weurden;
- De veiligheid en verblijfskwaliteit aan de Wooldseweg, de Kottenseweg en het Weurden verbetert als gevolg van afname van congestie.
- De aanleg van de rotonde Zonnebrink/Laan van Hilbelink is een autonome ontwikkeling, de planvorming ervoor is ingezet (de benodigde gronden zijn al aangekocht).
- Het verkeer dat nu al via deze route (Bataafseweg, Laan van Hilbelink) vanuit Oeding het dorp binnenkomt stroomt op de rotonde beter door.

Zwaktes

- De inrichting van de Laan van Hilbelink ten westen van de T-splitsing met de Hortensialaan leent zich niet goed voor toenemend verkeer, omdat fietsers en gemotoriseerd verkeer hier de rijbaan delen. Toename van autoverkeer zal leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid en de verblijfskwaliteit.

Kansen

- Het uitgaand bezoekersverkeer kan gebruik maken van de Laan van Hilbelink. Dit verlaagt de verkeersdruk op de Weverstraat en de Helderkampstraat.
- Investerings in de infrastructuur zorgen voor extra werkgelegenheid.

Bedreigingen

- De aanrijdroute naar supermarkten aan de Dingstraat (Plus, Albert Heijn), vanaf het zuiden/zuidoosten, wordt langer. Dit kan tot weerstand van de supermarkteigenaren (en andere middenstanders) leiden.
- De bereikbaarheid voor omwonenden in de buurt van de Dingstraat neemt af. Zij zijn gewend vanaf het Weurden de Dingstraat op te kunnen rijden. Deze variant kan op weerstand van omwonenden stuiten.
- Verkeerskundige baten zijn niet doorgerekend. Het is de vraag in hoeverre deze variant een substantiële oplossing biedt voor het congestieprobleem op piekdagen.

5.4.5. Dynamisch verkeersmanagement

Beschrijving

Met dynamisch verkeersmanagement wordt de verkeersafwikkeling gereguleerd door middel van geautomatiseerde *real-time* maatregelen. In Winterswijk zorgen bepaalde verkeersbewegingen op piekmomenten voor congestie. Een voorbeeld hiervan is de links afslaande beweging vanaf het Weurden naar de Dingstraat. Automobilisten die deze beweging willen maken, moeten bij drukte lang wachten om de Dingstraat op te kunnen draaien. Hierdoor ontstaat opstopping op het Weurden. Op piekmomenten kan deze verkeersbeweging worden verboden door middel van verkeersregelininstallatie (VRI, verkeerslichten) of een elektronisch verbodsbord. Ook kan of kan deze verkeersbeweging onmogelijk worden gemaakt door middel van een beweegbaar paaltje.

Sterktes

- Dit systeem grijpt alleen in als het nodig is. Dat geeft flexibiliteit, de gemeente kan de verkeersdynamiek bijsturen wanneer dat nodig is.
- Het betreft een relatief goedkope, makkelijk te implementeren oplossing.

Zwaktes

- Dynamisch verkeersmanagement kan weggebruikers in onverwachte, onvoorspelbare situaties brengen. Onvoorspelbaarheid in het verkeer moet zoveel mogelijk worden voorkomen, want kan leiden tot onveilige situaties.
- Deze onvoorspelbaarheid kan ook leiden tot extra zoekverkeer of potentiële bezoekers afschrikken om Winterswijk te bezoeken.
- Deze variant biedt slechts beperkt een oplossing voor het probleem dat er een (mentale) barrière tussen noord- en zuid Winterswijk is/wordt ervaren.

Kansen

- De *realtime* verkeersmaatregelen kunnen, indien nodig, ook in het Duits worden weergegeven.

Bedreigingen

- Mogelijk kan deze variant op een verminderde draagkracht bij de inwoners en winkeliers van het centrum rekenen.

5.4.6. Verkeerslichteninstallatie hoek Weurden – Dingstraat

Beschrijving

Het plaatsen van een verkeerslichteninstallatie op de hoek Weurden - Dingstraat, inclusief voor de voetgangersoversteekplaats, om het verkeer linksaf vanuit Weurden gelegenheid te geven linksaf te slaan en de voetgangersstroom (richting centrum en terug) te reguleren.

Sterktes

- Goede oplossing op een specifieke locatie voor een specifiek verkeerskundig knelpunt.
- Het betreft een relatief goedkope, makkelijk te implementeren oplossing.

Zwaktes

- Onduidelijk of het verkeer verderop weer vastloopt, meer onderzoek naar de effecten op verkeersdoorstroming is noodzakelijk.

Kansen

- De loopverbinding Weurden – Centrum voor voetgangers kan hiermee aantrekkelijker en veiliger worden gemaakt.

Bedreigingen

- Het zal de eerste verkeerslichteninstallatie in Winterwijk worden, weerstand en daarmee minder draagvlak is te verwachten.

6. Combinaties van varianten

In hoofdstuk 5 zijn dertien mogelijke varianten de revue gepasseerd. Alle varianten bieden in meer of mindere mate een oplossing voor de huidige verkeerskundige uitdagingen waar de gemeente Winterswijk mee kampt. De uitdaging van dit onderzoek is om die oplossingen aan te dragen die zowel effectief als efficiënt zijn. Dat wil zeggen, oplossingen die ervoor zorgen dat de projectdoelstellingen (zie §2.1) worden behaald (effectief) en die daarbij zo min mogelijk verspilling van tijd, arbeidsuren, grondstoffen en geld met zich meebrengen (efficiënt). Daarbij is het uiteraard ook van belang dat de oplossingen passen bij de kenmerken van de gemeente Winterswijk zoals beschreven in §3.1, en dat ze, in ieder geval in potentie, kunnen rekenen op politiek en maatschappelijk draagvlak binnen de gemeente.

6.1. Combinaties van varianten

Tijdens een werkoverleg op 28 januari is gezamenlijk onderzocht of er in de geschetste varianten combinaties te maken zijn¹⁴. Varianten die in de SWOT-tabel op zichzelf beschouwd matig scoren, kunnen in combinatie met andere varianten juist meerwaarde opleveren. Deze combinaties zijn de 28^e gerubriceerd en gescoord op hun oplossend vermogen ten aanzien van de projectdoelstellingen:

- Verminderen verkeersdruk, parkeerproblemen en congestie in en rondom centrum Winterswijk;
- Verbeteren van het leefklimaat in en rondom het centrum van Winterswijk;
- Vermindering scheiding tussen het zuidelijke- en het noordelijke deel van Winterswijk.

De varianten busverbinding met Bocholt en Münster, voltooiën Rondweg Winterswijk en herstellen spoorverbindingen met Duitsland worden als niet haalbaar en/of onrendabel beschouwd en vallen af.

De volgende varianten komen op zichzelf goed uit de SWOT-analyse: verlengen Dingstraat, PRIS, parkeergarage, autoluwe dorpskern, flexibele parkeerplaatsen en Transferium Winterswijkse stijl. Echter, in combinaties versterken ze elkaar:

- De voltooiing van het PRIS zal gecombineerd moeten worden met dynamisch verkeersmanagement en flexibel parkeren (satellietparkeren).
- Een autoluwe dorpskern werkt beter in combinatie met uitbreiding parkeercapaciteit op maaiveld.
- De rotonde Zonnebrink/Laan van Hilbelink (inclusief verplicht rechtsaf van Weurden naar Dingstraat) kan in combinatie met PRIS, en een verkeerslichteninstallatie Weurden - Dingstraat, ervoor zorgen dat de Laan van Hilbelink een alternatief wordt voor Weurden.
- Voor een Transferium Winterswijkse stijl is een combinatie met PRIS en dynamisch verkeersmanagement noodzakelijk omdat daarmee het bedrag van bezoekers beïnvloed kan worden.

¹⁴ Deelnemers: namens de gemeente Gerard Overkamp, Viktor Jacobs, Ben Lieverdink, Rudi Verhagen en Theun Temmink. Namens To Interface; Willem Maris en Annemarij Bergervoet.

Deze oplossingsrichtingen zijn te rubriceren in twee hoofdlijnen van denken: het weren van verkeer of het geleiden van verkeer, waarbij het aanwezig zijn van voldoende parkeergelegenheid (aan de randen van het centrum) als randvoorwaarde moet worden beschouwd. Om te bepalen welke oplossingsrichtingen of scenario's in aanmerking komen voor nader onderzoek of verdere uitwerking zijn ze in de tabel hieronder voorzien van een score op hun oplossend vermogen ten aanzien van de projectdoelstellingen. Een + staat voor een positieve bijdrage, een 0 staat voor geen bijdrage, een +/- staat voor een beperkte bijdrage,

Oplossingsrichtingen/scenario's	Verminderen scheiding noord-zuid	Verminderen congestie en parkeerproblemen	Verbeteren suboptimaal leefklimaat wegen langs het centrum
Verlengen Dingstraat	+	+/-	+/-
	Maar kans op barrière oost- west (tunnelbak)	Is alleen oplossing voor Verkeer uit Oeding	Weurden/Kottenseweg verbetert
PRIS + dynamisch verkeersmanagement	0	+	+
		Mits voldoende parkeergelegenheid (satellietparkeren)	
Autoluwe dorpskern	0	+	+/-
		Mits voldoende parkeren (aan rand van het) centrum	
Rotonde Zonnebrink/Laan van Hilbelink (inclusief verplicht rechtsaf van Weurden naar Dingstraat)	0	+	+
		combinatie met PRIS, verkeerslichteninstallatie Weurden – Dingstraat,	in combinatie met PRIS, verkeerslichteninstallatie Weurden – Dingstraat,
Transferium Winterswijkse stijl	0	+/-	+/-
		Combinatie met PRIS en dynamisch verkeersmanagement	
Verkeerslichteninstallatie hoek Weurden – Dingstraat	0	+/-	+/-
		Congestie vermindert	Weurden verbetert

De verlenging Dingstraat scoort als enige oplossingsrichting goed op vermindering van de scheiding (barrièrewerking) noord-zuid. De mindere score op verminderen congestie en parkeerproblemen en verbeteren suboptimaal leefklimaat wegen langs het centrum is opvallend, daar zal een combinatie met PRIS en dynamisch verkeersmanagement nodig zijn.

PRIS + dynamisch verkeersmanagement scoort goed op verminderen congestie en parkeerproblemen en verbeteren suboptimaal leefklimaat wegen langs het centrum en heeft op zichzelf al voldoende oplossend vermogen om als maatregel verder uit te werken.

De oplossingsrichting **autoluwe dorpskern** draagt alleen bij aan verminderen congestie en parkeerproblemen als de randvoorwaarde van voldoende parkeergelegenheid is ingevuld.

De **rotonde Zonnebrink/Laan van Hilbelink** (inclusief verplicht rechtsaf van Weurden naar Dingstraat) scoort goed op verminderen congestie en parkeerproblemen en verbeteren suboptimaal leefklimaat wegen langs het centrum, maar vooral als combinatie-pakket met PRIS + dynamisch verkeersmanagement en verkeerslichteninstallatie Weurden - Dingstraat. Daarbij is de aanwezigheid van voldoende parkeergelegenheid randvoorwaarde. Een opwaardering van de Laan van Hilbelink biedt daarbij kansen voor een goede afwikkeling van het verkeer vanuit Oeding en Bocholt, voor minder budget dan voor de oplossingsrichting verlenging Dingstraat nodig is.

Het **Transferium Winterswijkse stijl** en de **verkeerslichteninstallatie hoek Weurden – Dingstraat** zijn op zichzelf geen oplossing, maar kunnen wel ondersteunend werken bij de andere oplossingsrichtingen.

6.2. Advies voor het vervolg

Op basis van de vorige paragraaf komen we tot het volgende advies voor het vervolg:

- Ga verder met de voltooiing van het Parkeer Route Informatie Systeem en combineer het PRIS met dynamisch verkeersmanagement en monitor de effectiviteit ervan.
- De oplossingsrichting rotonde Zonnebrink/Laan van Hilbelink verdient nader onderzoek naar de verkeerskundige effectiviteit ervan (doorstroming) waarin de effecten van PRIS en de verkeerslichteninstallatie Weurden – Dingstraat worden meegenomen.
- De aanwezigheid van voldoende parkeergelegenheid is randvoorwaardelijk in alle oplossingsrichtingen. Derhalve is het raadzaam eerst te onderzoeken of deze randvoorwaarde is in te vullen waarbij met name gekeken kan worden naar (flexibel) parkeren aan de rand van het centrum. Voorbeelden van mogelijke locaties zijn Wheme, Sleeswijk en hoek Weurden Dingstraat.
- De verkeerslichteninstallatie hoek Weurden – Dingstraat lost een deel van het probleem op (congestie Weurden) en kan daarom als 'quick-win' worden ingezet. Dit alleen al verdient nader verkeerskundig onderzoek naar de effecten en effectiviteit van de oplossing.

De vragen (zie paragraaf 2.1) ten aanzien van de verlenging van de Dingstraat voor dit onderzoek waren: (1) in hoeverre levert de verlenging van de Dingstraat een bijdrage aan het oplossen van de punten als in de Structuurvisie omschreven, (2) zijn er mogelijk andere, beter passende, scenario's denkbaar en (3) zijn er andere redenen om voor verlenging van de Dingstraat te kiezen.

Het antwoord op die vragen is dat, conform het verwachtingspatroon in de structuurvisie, de verlenging Dingstraat vooral de barrièrewerking van het spoor kan verminderen. Echter, daar de verlenging Dingstraat op zichzelf minder scoort op verminderen congestie en parkeerproblemen en verbeteren suboptimaal leefklimaat wegen langs het centrum, lijkt het opportuun om eerst de omvang van dat probleem nader te bepalen (zie daarvoor ook paragraaf 6.3.) en de resultaten van het nadere onderzoek naar de andere oplossingsrichtingen als hierboven beschreven af te wachten, voor verder wordt gegaan met uitwerking van de oplossingsrichting verlenging Dingstraat.

Dat nadere onderzoek is al deels ingezet: het verkeerskundig onderzoek zal gaan lopen van april tot november 2021, de start van de aanbesteding voor verdere uitwerking van het PRIS is voorzien in 2021, de rotonde Zonnebrink/Laan van Hilbelink is een autonome ontwikkeling die in 2021 verder opgepakt wordt en het onderzoek naar parkeerlocaties is in het kader van de Centrumvisie al gestart (inclusief overleg met initiatiefnemers).

6.3. Noodzakelijk onderzoek en/of aanvullende informatie

Het is belangrijk te constateren dat bovenstaand advies tot stand is gekomen zonder dat de exacte omvang van het probleem bekend is. Er ontbreekt kwantitatief onderzoek naar verkeersdrukte en parkeerproblematiek. Met als voornaamste hiaat: de drukte op piekmomenten (marktdagen) is niet met cijfers onderbouwd. Daarom is het noodzakelijk om de verkeersstromen en parkeerdruk in kaart te brengen door middel van een kentekenonderzoek. Zonder dergelijk gedegen kwantitatief onderzoek bestaat het risico dat de gemeente voor een suboptimale oplossing kiest en derhalve veel tijd en geld kwijt aan iets wat haar problemen niet of slechts ten dele verhelpt. De gemeente is voornemens dit onderzoek in 2021 uit te voeren.

Voor wat betreft de parkeerproblematiek is het ook nuttig te weten in hoeverre de recent gerealiseerde P+R bij de sporthal een succes is, en in hoeverre verschillende varianten onder de lokale ondernemers en bevolking op draagvlak kunnen rekenen.

Tenslotte, in 2014 heeft de gemeente Winterswijk grond voor de reconstructie van de Parallelweg en voor de verlenging van de Dingstraat aangekocht van NS Vastgoed B.V. voor 10 euro. Voor de verlenging van de Dingstraat betreft het een strook grond met een breedte van 22 meter. Deze strook ligt aan weerszijden van het spoor. In de overeenkomst met NS Vastgoed B.V. is afgesproken dat de grond weer eigendom wordt van NS, als de verbinding Dingstraat - Parallelweg op 1 januari 2025 nog niet is aangelegd. Nu is de vraag hoe hard deze deadline van 1 januari 2025 is en welke ruimte daarin mogelijk is. Dit is van belang om te bepalen hoeveel tijdsdruk er op het besluitvormingsproces staat.

Bronnen

Naast de gevoerde gesprekken met ambtenaren van de gemeente Winterswijk, zijn onderstaande documenten geraadpleegd om dit vooronderzoek te kunnen schrijven.

2011

- B&W notitie inzake stand van zaken onderzoek 1 juni 2010
- Samenvattende rapportage haalbaarheidsonderzoek doortrekken Dingstraat ter plaatse van het spooreplacement
- Schetsontwerpen van varianten (1, 2a, 2b, 3, 4, Van Duinen)
- Globale kostenraming vergelijking varianten (1, 2a, 2b, 3, 4)
- Globale kostenraming variant Van Duinen
- Schematekeningen verkeersstromen variant 1
- Schematekeningen verkeersstromen variant 2a, 2b, 3, 4
- 'Quickscan varianten verlengde Dingstraat', Arcadis
- Bijlage V – Verdeling verkeer bij infrastructurele aanpassingen van Verkeersstructuurplan 2010, Akertech
- Structuurvisie Kom Winterswijk 2010-2020', vastgesteld door de gemeenteraad op 24 februari 2011

2013/2014

- Schetsontwerp Variant gelijkvloers
- Schetsontwerp Variant slinger
- Schetsontwerp Variant vork

2019

- Vooronderzoek Verlening Dingstraat, To Interface, 20 mei 2019
- Coalitieakkoord 2019-2022 Gemeente Winterswijk, Winterswijk wint! Duurzaam en daadkrachtig d'ran