

Gemeente Winterswijk

Verkeersvisie locatie Morgenzon

IKZIEwinterswijk

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
1 Inleiding	2
1.1 Aanleiding	2
1.2 Uitgangspunten	2
1.3 Lange termijn opties voor de Rondweg West	3
2 Huidige situatie	5
2.1 Profielen	5
2.2 Effecten autoverkeer huidig gebruik	7
2.3 Resultaten tellingen autoverkeer	7
2.4 Wachttijden autoverkeer Morgenzonweg	7
2.5 Verkeersveiligheid	9
3 Verkeersproductie autoverkeer plangebied Morgenzon	10
3.1 Uitgangspunten	10
3.2 Ontsluitingsvarianten	11
3.3 Routes van en naar het plangebied	12
3.4 Verkeerseffecten planontwikkeling op omgeving	13
4 Fietsverkeer	15
4.1 Fietsrelaties	15
4.2 Uitwerking fietsroutenetwerk	16
5 Conclusie en advies	17

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het WVC en WIKO-terrein aan de Morgenzonweg wordt na het vertrek van de sportverenigingen herontwikkeld. Hiervoor is het project *IKZIEwinterswijk* opgestart.

De transformatie van sportterrein naar woon-/werklocatie heeft gevolgen voor de verkeersafwikkeling in de omgeving. Bij de behandeling van de concept ontwikkelingsvisie project IKZIEwinterswijk heeft de raadscommissie op 14 november 2012 gevraagd een verkeersvisie op te stellen van het plangebied, waarbij ruimer gekeken moet worden dan alleen naar de ontwikkelingslocatie. Dit naar aanleiding van vragen van buurtbewoners van de Morgenzonweg en omgeving in de commissievergadering over de toekomstige verkeerssituatie. Deze notitie beoogt de vraag om een verkeersvisie voor het plangebied Morgenzon te beantwoorden.

Bij het opstellen van deze visie is kritisch gekeken naar de verschillende ontsluitingsmogelijkheden, de geplande functies in het gebied en hoeveel verkeer die functies genereren en hoeveel verkeer de huidige functies genereren. Er is een inschatting gemaakt van de verkeerseffecten van verschillende varianten op het omliggende wegennet.

1.2 Uitgangspunten

Deze notitie is gebaseerd op de volgende uitgangspunten voor de herontwikkeling:

- De grens van het ontwikkelingsgebied is het huidige sportterrein, gelegen tussen Morgenzonweg, Pronsweide, Kalverstraat, spoorlijn en Rondweg West;
- Bij de berekeningen wordt uitgegaan van maximaal 90 te bouwen woningen in het plangebied en een bedrijf/voorziening van max. 1.000 m² bvo;
- Mede afhankelijk van de ontsluiting van het gebied wordt er een K&R-/P&R-locatie in plangebied aangelegd met ca. 41 parkeerplaatsen;
- Bij de ontsluitingsmogelijkheden moet de mogelijkheid een tunnel bij station West onder het spoor aan te leggen behouden worden.



Daarnaast spelen de volgende (provinciale) uitgangspunten met betrekking tot de Rondweg West:

- De provincie verleent geen toestemming voor nieuwe aansluitingen op Rondweg West;
- De maximum snelheid op de Rondweg West blijft 50km/u;
- Het verplaatsen van de aansluiting van de Morgenzonweg op Rondweg West in de richting van de spoorlijn, maakt een tunnel onder het spoor in de toekomst onmogelijk.

1.3 Lange termijn opties voor de Rondweg West

Omdat het plangebied grenst aan de Rondweg West en een belangrijk deel van het verkeer van en naar het plangebied over de Rondweg West zal worden afgewikkeld, is het goed na te gaan wat lange termijn opties zijn voor de Rondweg West.

De provincie heeft momenteel geen plannen voor grootschalige aanpassingen aan de Rondweg West.

In de Quick scan overwegen spoorlijn Zutphen-Winterswijk (Movares, juni 2010) wordt voorgesteld de spoorwegovergang in de Rondweg West te vervangen door een tunnel. De provincie onderschrijft de quick scan, maar er zijn nog geen middelen vrijgemaakt om voorgestelde maatregelen uit te voeren. In het gemeentelijke Verkeersstructuurplan 2010 is de ongelijkvloerse spoorwegkruising van de Rondweg West opgenomen in het wensbeeld voor de periode na 2015.

In het kader van de herontwikkeling van de Coberco-locatie (Arrisveld) is ook gekeken naar de noodzaak de Rondweg West aan te passen. In 2008 heeft Royal Haskoning geconcludeerd dat het aanleggen van een nieuwe Rondweg ten westen van het ziekenhuis gerechtvaardigd is, omdat veel verkeer op de Rondweg de herkomst of bestemming in Winterswijk heeft en deze nieuwe weg hierdoor relatief weinig gebruikt wordt. In de Structuurvisie Kom Winterswijk 2010-2020 is aangegeven dat de gemeente de veiligheid en sturing van verkeersstromen wil versterken door onder andere in te zetten op een goede en 'stevige' inrichting

van 'toeleidende' wegen, waaronder de rondwegen Zuid en West. Verlegging van de Rondweg maakt geen onderdeel uit van de Structuurvisie.

Nader onderzoek naar de verkeersafwikkeling op de Rondweg West en Groenloseweg door Royal Haskoning in 2010 heeft geleid tot het advies de huidige aansluiting Rondweg West-Beatrixpark te vervangen door een rotonde. Gesprekken met de provincie over de noodzaak en planning van deze maatregel lopen momenteel nog.

2 Huidige situatie

2.1 Profielen

2.1.1 Morgenzonweg

Morgenzonweg (Zuilenesstraat - Javastraat)

Type weg: erftoegangsweg (30 km/u)
 Intensiteit: 1.000 mvt/dag (schatting)
 Theoretische capaciteit: 5.000 mvt/dag
 Profielopbouw (totale breedte 8,4 m):
 2,0 m trottoir
 5,0 m rijbaan (klinkers)
 1,4 m trottoir
 (afstand tot rooilijn ca. 6m)



Morgenzonweg (Javastraat - Balistraat):

Type weg: erftoegangsweg (30 km/u)
 Intensiteit: 1.000 mvt/dag (schatting)
 Theoretische capaciteit: 5.000 mvt/dag
 Profielopbouw (totale breedte 13,2 m):
 2,3 m trottoir
 1,8 m parkeerstrook
 6,0 m rijbaan (klinkers)
 1,8 m parkeerstrook
 1,2 m trottoir
 (afstand tot rooilijn ca. 7m)



Morgenzonweg (Balistraat - Pronsweg):

Type weg: erftoegangsweg (30 km/u)
 Intensiteit: 1.000 mvt/dag (schatting)
 Theoretische capaciteit: 5.000 mvt/dag
 Profielopbouw (totale breedte 12,5 m):
 2,3 m trottoir
 1,8 m parkeerstrook
 5,3 m rijbaan (klinkers)
 1,8 m parkeerstrook
 1,2 m trottoir
 (afstand tot rooilijn ca. 1m)



2.1.2 Javastraat

Javastraat:

Type weg: erftoegangsweg (30 km/u)
 Intensiteit: 300 mvt/dag (schatting)
 Theoretische capaciteit: 5.000 mvt/dag
 Profielopbouw (totale breedte 12,1 m):
 1,7 m trottoir
 6,3 m rijbaan (klinkers)
 4,1 m trottoir met groenvakken
 (afstand tot rooilijn ca. 4m)



2.1.3 Bankastraat

Bankastraat:

Type weg: erftoegangsweg (30 km/u)
 Intensiteit: 200 mvt/dag (schatting)
 Theoretische capaciteit: 5.000 mvt/dag
 Profielopbouw (totale breedte 12,1 m):
 2,0 m trottoir
 6,0 m rijbaan (klinkers), ter hoogte van de
 groenvakken tweezijdig versmald tot 3,5m
 2,0 m trottoir
 (afstand tot rooilijn ca. 6m)



2.1.4 Kalverstraat

Kalverstraat:

Type weg: erftoegangsweg (30 km/u)
 Intensiteit: 120/1100 mvt/dag (schatting)
 Theoretische capaciteit: 5.000 mvt/dag
 Profielopbouw (totale breedte 10,5 m):
 1,8 m trottoir
 1,8 m parkeer/groenstrook
 5,0 m rijbaan (klinkers)
 1,8 m parkeer/groenstrook
 (1,8 m trottoir tussen Leliestraat en
 speeltuintje)
 (afstand tot rooilijn ca. 5m)



2.1.5 Leliestraat

Leliestraat (Kalverstraat-Irisstraat):

Type weg: erftoegangsweg (30 km/u)
 Intensiteit: 1.000 mvt/dag (schatting)
 Theoretische capaciteit: 5.000 mvt/dag
 Profielopbouw (totale breedte 8,5 m):
 1,8 m trottoir
 1,8 m parkeer/groenstrook
 5,0 m rijbaan (klinkers)
 (afstand tot rooilijn ca. 5m)



Leliestraat (Irisstraat-Pronsweg):

Type weg: erftoegangsweg (30 km/u)
 Intensiteit: 1.000 mvt/dag (telling 2008)
 Theoretische capaciteit: 5.000 mvt/dag
 Profielopbouw (totale breedte 10 m):
 2,2 m trottoir
 6,0 m rijbaan (klinkers)
 1,8 m trottoir
 (afstand tot rooilijn ca. 2-6m)



Leliestraat (Pronsweg-Gasthuisstraat):
 Type weg: erftoegangsweg (30 km/u)
 Intensiteit: 1000 mvt/dag (schatting)
 Theoretische capaciteit: 5.000 mvt/dag
 Profielopbouw (totale breedte 10 m):
 2,0 m trottoir
 6,0 m rijbaan (klinkers)
 2,0 m trottoir
 (afstand tot rooilijn ca. 2m)



2.2 Effecten autoverkeer huidig gebruik

Het plangebied is nu (tot medio 2013) in gebruik als sportvoorziening. Er zijn nu 4 voetbalvelden en 1 trainingsveld. Eén veld werd tot voor kort ook gebruikt door de korfbalvereniging. Volgens de huidige parkeernorm zijn hiervoor ca. 120 parkeerplaatsen nodig.

Naar schatting leidt dit tot gemiddeld ca. 115 motorvoertuigen per dag, met ca. 250 per dag in het weekend.¹

Doordat het sportcomplex slechts over ca. 30 parkeerplaatsen beschikt, was er met name in de weekenden sprake van parkeeroverlast in de wijk Zuilenes.

2.3 Resultaten tellingen autoverkeer

Morgenzonweg (2012):

- richting Rondweg West: 600 mvt/dag (ochtendspits 100 / avondspits 100)
- richting Zuilenesstraat: 850 mvt/dag (ochtendspits 100 / avondspits 200)

Rondweg West (2011):

- beide richtingen samen: 15.700 mvt/dag

Groenloseweg (centrumzijde, 2012):

- richting Rondweg West: 4.200 mvt/dag (ochtendspits 700 / avondspits 650)
- richting Javastraat: 4.200 mvt/dag (ochtendspits 400 / avondspits 800)
- intensiteiten t.h.v. Prins Hendrikstraat vergelijkbaar

Leliestraat (2008):

- richting Gasthuisstraat: 500 (ochtendspits 60 / avondspits 90)
- richting Kalverstraat: 500 (ochtendspits 60 / avondspits 90)

2.4 Wachttijden autoverkeer Morgenzonweg

Naar aanleiding van klachten vanuit bewoners hebben er gedurende 2 ochtendspitsen in januari en februari 2013 wachttijdmetingen plaatsgevonden op de kruising Morgenzonweg-Rondweg West. Op basis van deze metingen kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van filevorming in de ochtendspits op de Morgenzonweg. De wachttijd om de Rondweg West op te kunnen rijden kan oplopen tot incidenteel meer dan 40 s, maar bedraagt gemiddeld 7,4 s. Een substantieel aantal auto's hoeft helemaal niet te wachten.

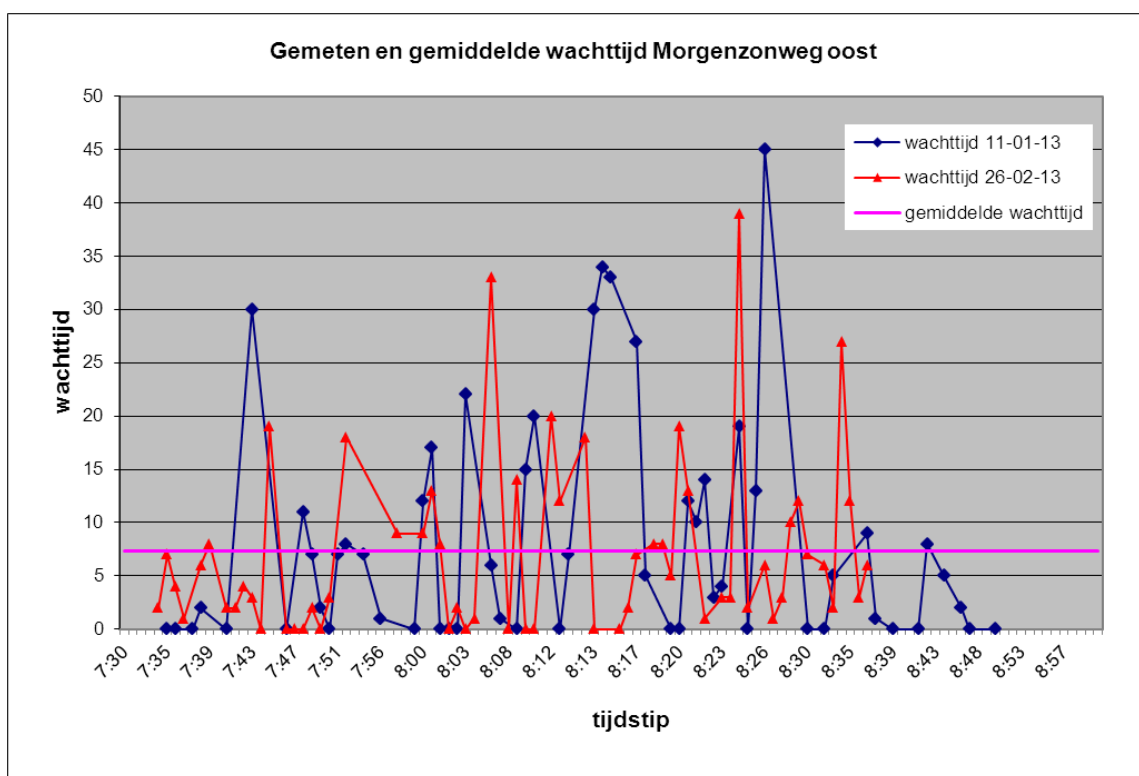
¹ Berekening: in weekend: 2 * 120 = 240; maandag-donderdag: 0,33 * 120 = 40
 Totaal per week: 240 + 4 * 40 = 400; Gemiddeld per dag: 115

De resultaten van de wachttijdmetingen zijn (samengevat) voor de Morgenzonweg vanuit Zuilenes, in de ochtendspits:

- Gemiddelde maximale wachttijd: 7,4 s
- Maximale wachttijd 45 s
- 28% van de auto's heeft een wachttijd van 0 s
- 85-percentiel van de maximale wachttijd ligt bij 15 s (d.w.z. dat 85% van de automobilisten korter dan 15 s hoeft te wachten)

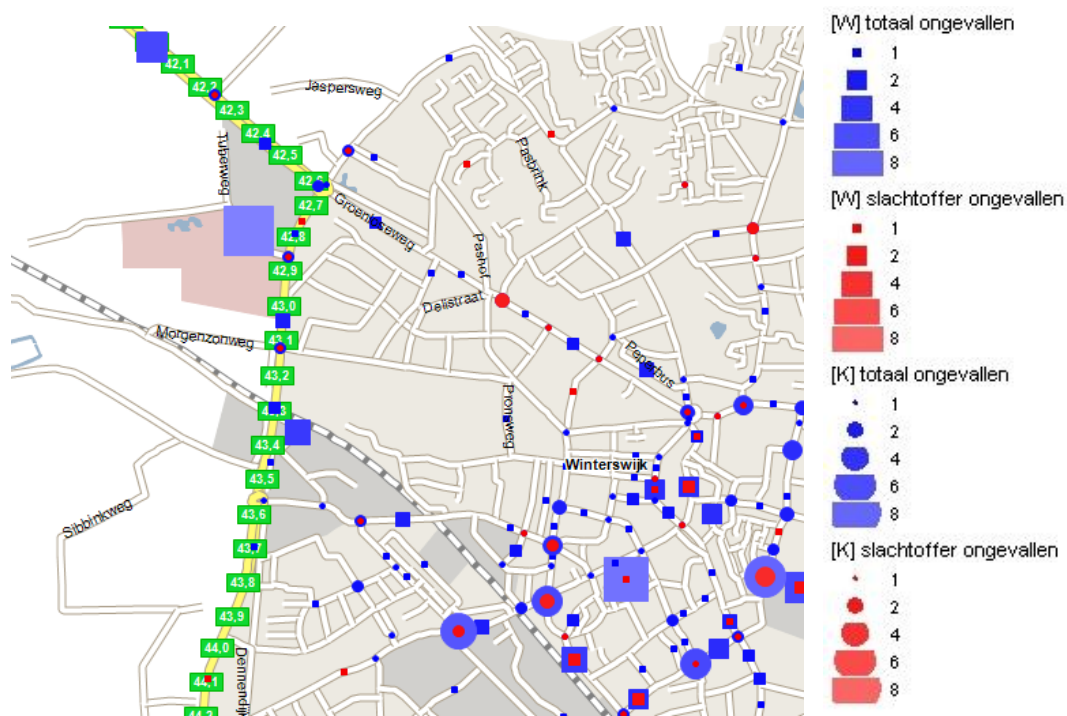
In onderstaande tabel zijn de resultaten van de metingen weergegeven. In de grafiek zijn de afzonderlijke gemeten wachttijden en de gemiddelde maximale wachttijd weergegeven.

Meting	11-01-2013 7:30 - 9:00		26-02-2013 7:30 - 8:30		Totaal beide metingen	
Richting	Intensiteit	Gemiddelde wachttijd	Intensiteit	Gemiddelde wachttijd	Intensiteit	Gemiddelde wachttijd
Morgenzonweg oost (uit Zuilenes)						
Rechtsaf	20	3,3	21	2,6	41	3,0
Rechtdoor	6	13,2	3	11,7	9	12,7
Linksaf	33	9,7	37	9,1	70	9,3
Totaal	59	7,9	61	7,0	120	7,4
Morgenzonweg west (vanaf Grotersweg)						
Rechtsaf	6	3,0	11	4,8	17	4,2
Rechtdoor	10	10,7	7	9,7	17	10,3
Linksaf	7	9,3	2	1,5	9	7,6
Totaal	23	8,3	20	6,2	43	7,3
Totaal	82	8,0	81	6,8	163	7,4



2.5 Verkeersveiligheid

Om een beeld te krijgen van de verkeersveiligheid rondom het plangebied is een analyse gemaakt van het aantal ongevallen in de periode 2007-2011. De ongevallen zijn weergegeven op onderstaande kaart (W= wegvak; K= kruispunt, bron: ViaStat).



Per wegvak gaat het om de volgende ongevallen:

Rondweg West-Morgenzonweg:

- 2 ongevallen, waarvan 1 met letsel
- op Rondweg West tussen Morgenzonweg en Beatrixpark 3 ongevallen zonder letsel
- op Rondweg West tussen Morgenzonweg en Europalaan 2 ongevallen zonder letsel

Groenloseweg-Javastraat:

- geen ongevallen
- op Javastraat 1 ongeval zonder letsel
- op Groenloseweg tussen Rondweg West en Javastraat 2 ongevallen zonder letsel

Haitsma Mulierweg-Pronsweg:

- geen ongevallen
- Tuunterstraat-Kalverstraat
- geen ongevallen

3 Verkeersproductie autoverkeer plangebied Morgenzon

3.1 Uitgangspunten

Op basis van de mogelijke ontsluitingspunten is een variantenmatrix opgesteld. Hierbij is een inschatting gemaakt van de verkeerseffecten op de omliggende wegen en de Rondweg West. Deze effecten worden uitgedrukt in motorvoertuigen (mvt).

Bij de berekeningen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Verkeersgeneratie, op basis van woningtype “koop, twee onder één kap, rest bebouwde kom”, d.w.z. 8,2 mvt/woning/dag²
- Verkeersgeneratie bedrijf/voorziening ingeschat op 25 mvt/100m² bvo
- Verkeersgeneratie P&R-terrein ingeschat op 2 per parkeerplaats (langparkeren)
- Verkeersgeneratie K&R-voorziening ingeschat op 60 mvt/dag (kortparkeren)
- In onderstaande tabel is de verkeersgeneratie berekend:

	Aantal	Kencijfer	Verkeersgeneratie (mvt/dag)
Woningen	90	8,2	738
Bedrijf/voorziening	10	25	250
Subtotaal			988
P&R	41	2	82
K&R			60
Totaal			1130

- Het P&R-terrein wordt niet aangelegd als er geen ontsluiting komt op de Morgenzonweg bij de Zuilenesstraat.
- De verdeling van het verkeer per richting naar buiten het plangebied wordt als volgt ingeschat:

Richting	percentage	Aantal mvt/dag	Aantal mvt/dag (zonder P&R)
Centrum (Pronsweg en verder)	15%	170	150
Groenloseweg / Peperbus	10%	115	100
Groenlo / Jaspers	35%	395	345
Rondweg West / Aalten / Oeding	40%	450	395
Totaal		1130	990

² gebaseerd op de CROW-publicatie 317 ‘Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie’ van oktober 2012

3.2 Ontsluitingsvarianten

Er zijn 3 ontsluitingsmogelijkheden van het plangebied:

1. Morgenzonweg bij Zuilenesstraat
2. Morgenzonweg bij Javastraat/Bankastraat/Pronsweide noorduitgang
3. Kalverstraat/Pronsweide zuiduitgang

In onderstaande afbeelding zijn de mogelijkheden globaal weergegeven.



3.2.1 Morgenzonweg bij Zuilenesstraat

In de Ontwikkelingsvisie wordt voorgesteld een ontsluiting te maken aan de Morgenzonweg bij de Zuilenesstraat. Hiervoor is het noodzakelijk de bestaande woning Morgenzonweg 73 af te breken. Voor een goed gebruik van het beoogde P&R-terrein is deze aansluiting noodzakelijk. Het P&R terrein moet namelijk vanaf de Rondweg West snel bereikbaar zijn om te voorkomen dat in de berm van de Rondweg gestopt wordt.

3.2.2 Morgenzonweg bij Javastraat/Bankastraat/Pronsweide noorduitgang

In de Ontwikkelingsvisie wordt ook voorgesteld een ontsluiting te maken aan de Morgenzonweg ter hoogte van de Javastraat. Deze ontsluiting ligt relatief centraal ten opzichte van het plangebied en biedt ook een rechtstreekse verbinding met de Groenloseweg.

Bij de verdere uitwerking van de Ontwikkelingsvisie is nu voorgestelde de ontsluiting in oostelijke richting te verschuiven naar de bestaande WVC-poort iets ten oosten van de Bankastraat. Belangrijke reden hiervoor is dat er geen weg langs de boomsingel nodig is. Nadeel van deze locatie is dat de bestaande WVC-poort een relatief smalle entree van de

wijk is. Daarnaast is er van dit punt geen eenvoudige verbinding naar de Groenloseweg. De Bankastraat is erg smal. Een alternatieve route is via de Javastraat, maar dat is gevoelsmatig wel een omweg, zodat automobilisten wellicht zelfs kiezen om dan via de (smalle) Morgenzonweg naar de Rondweg West te rijden. Mogelijk gaan er ook auto's via de Emmastraat, die nauwelijks breder is dan de Bankastraat.

Een derde mogelijkheid op deze locatie is te ontsluiten via de bestaande aansluiting van Pronsweide op de Morgenzonweg. Nadeel hiervan is dat de ingang van de wijk niet goed herkenbaar is en dat auto's van en naar het gebied via een bochtige weg over het terrein van Pronsweide moeten rijden. De inrichting met de rotonde aan het begin van het terrein is niet op de extra functie afgestemd.

3.2.3 Kalverstraat/Pronsweide zuiduitgang

Uitgaande van de Ontwikkelingsvisie Morgenzon en de door omwonenden gestelde vragen is ook een ontsluitingsmogelijkheid van het plangebied aan de zuidkant ontwikkeld. Het doodlopende karakter van de Kalverstraat verdwijnt dan en de Kalverstraat gaat over in een weg door het plangebied. Er zijn verschillende mogelijkheden om het plangebied aan te sluiten op de Kalverstraat. Eén van de mogelijkheden is via de achteringang en het (parkeer-) terrein van Pronsweide. Deze optie is niet nader verkend met Pronsweide. Voor de inschatting van de verkeerseffecten binnen deze visie is de exacte locatie van de aansluiting op de Kalverstraat niet van belang.

3.2.4 Aantal aansluitingen van het plangebied

Het plangebied kan op één, twee of drie punten worden ontsloten. Met het oog op de veiligheid gaat de voorkeur niet uit naar slechts één ontsluiting van het gehele plangebied. Bij een calamiteit op of nabij de ene ontsluiting zou de gehele wijk onbereikbaar zijn. Ook bij werkzaamheden aan de weg of aan kabels en leidingen leidt dit verkeershinder. Door het plangebied op meerdere plaatsen te ontsluiten wordt ook het verkeer van en naar en plangebied meer over het wegennet verdeeld.

Wanneer meer dan één ontsluiting gerealiseerd wordt, is het mogelijk dat verkeer met een herkomst en bestemming buiten het plangebied door het plangebied rijdt. Deze kans is het grootste bij een ontsluiting aan de Morgenzonweg en aan de Kalverstraat. Door de inrichting met relatief smalle straten en bochtig wegverloop, zal dit om een beperkte hoeveelheid verkeer gaan. In de berekeningen is dit verkeer niet meegenomen.

3.3 Routes van en naar het plangebied

Vanuit de Zuilenes zijn 4 hoofdroutes:

- Via Morgenzonweg naar Rondweg West
- Via Javastraat naar Groenloseweg (uitgangspunt is dat er geen verkeer vanaf de Morgenzonweg via de Bankastraat naar de Groenloseweg rijdt, zo nodig wordt hier eenrichtingverkeer ingesteld)
- Via Morgenzonweg en Emmastraat naar Groenloseweg
- Via Morgenzonweg naar Haitsma Mulierweg resp. Pronsweide

Vanuit De Lelie zijn 2 hoofdroutes:

- Via Kalverstraat naar Tuunterstraat
- Via Leliestraat naar Pronsweg resp. Gasthuisstraat

3.4 Verkeerseffecten planontwikkeling op omgeving

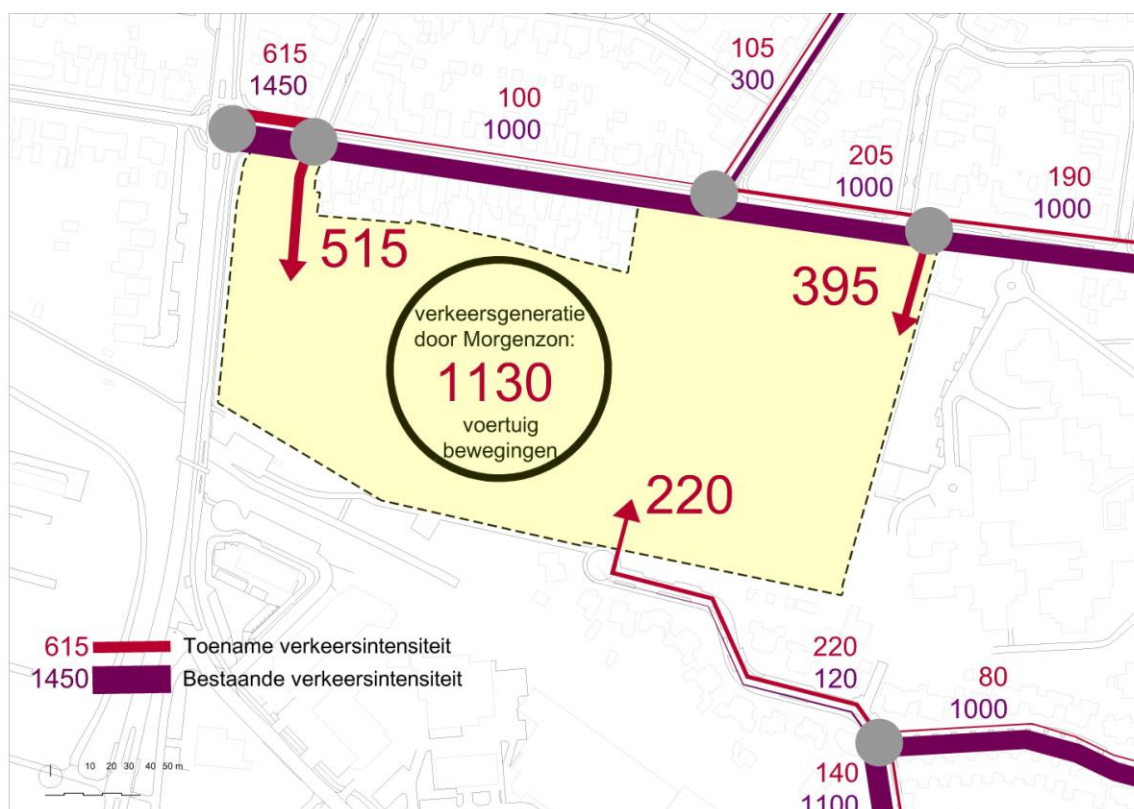
In de tabel op de volgende bladzijde zijn voor verschillende varianten de ingeschatte verkeerseffecten weergegeven door de planontwikkeling Morgenzon in motorvoertuigbewegingen (mvt) per dag. Dat zijn autoverplaatsingen van en naar het plangebied. Het spitspercentage bedraagt 12,5% voor de uren 7:00-9:00 en 17,5% voor de uren 16:00-18:00.

Rekenvoorbeeld:

- Een toename van 200 mvt op een weg, betekent dus (gemiddeld) een toename 100 mvt naar en 100 mvt vanuit het plangebied per dag.
- In de ochtendspits gaat het om 25 mvt (waarschijnlijk grotendeels (75% = 19 mvt) uit het plangebied en de rest het plangebied in)
- In de avondspits gaat het om 35 mvt (waarschijnlijk grotendeels (75% = 26 mvt) naar het plangebied en de rest het plangebied uit)

In onderstaande afbeelding is de verkeerstoename weergegeven op de wegen rondom het plangebied, voor de variant met 3 ontsluitingsmogelijkheden. De paarse lijn geeft de huidige hoeveelheid verkeer per dag weer en de rode lijn de toename. De lijndikte geeft verhoudingsgewijs de hoeveelheid verkeer aan. Het gaat hierbij om zowel verkeer naar als vanuit het plangebied. (N.B. door afrondingsverschillen wijken sommige aantallen iets af van de genoemde aantallen in de tabel op de volgende pagina.)

Hoewel de verkeerstoename op een aantal wegen relatief groot is (Javastraat, Kalverstraat) gaat het hier absoluut gezien toch om een beperkte hoeveelheid verkeer.



variant	Inschatting toename verkeer (mvt/dag totaal voor beide richtingen)								totaal
	Morgenzonweg (smalle deel)	Morgenzonweg bij Rondweg	Javastraat	Groenloseweg bij Rondweg	Morgenzonweg bij Pronsweg	Kalverstraat	Leliestraat	Europalaan bij Rondweg	
Huidige intensiteit [schatting]	[1000]	1450	[300]	8400	[1000]	[120]	1000		
1 ontsluiting: Morgenzonweg bij Zuilenesstraat	230	900	90	0	140	0	0	0	1130
1 ontsluiting: Morgenzonweg bij Javastraat NB geen P&R	530	530	280	280	180	0	0	0	990
1 ontsluiting: Morgenzonweg bij Bankastraat NB geen P&R NB Bankastraat éénri. verkeer ri. Morgenzonweg	570	570	200	260	230	0	0	0	1000
1 ontsluiting: Kalverstraat NB geen P&R	0	0	0	0	0	990	250	740	990
2 ontsluitingen: - Morgenzonweg bij Zuilenesstraat - Morgenzonweg bij Bankastraat NB Bankastraat éénri. verkeer ri. Morgenzonweg	100	750	130	160	260	0	0	0	1140
2 ontsluitingen: - Morgenzonweg bij Zuilenesstraat - Kalverstraat NB verdeling afhankelijk van inrichting plangebied	150	750	70	0	80	230	90	140	1130
2 ontsluitingen: - Morgenzonweg bij Bankastraat - Kalverstraat NB geen P&R NB verdeling afhankelijk van inrichting plangebied NB Bankastraat éénri. verkeer ri. Morgenzonweg	370	370	160	220	160	300	80	220	990
3 ontsluitingen: - Morgenzonweg bij Zuilenesstraat - Morgenzonweg bij Bankastraat - Kalverstraat NB verdeling afhankelijk van inrichting plangebied NB Bankastraat éénri. verkeer ri. Morgenzonweg	100	610	100	140	190	220	80	140	1120

Hoofdstuk: Verkeersproductie autoverkeer plangebied Morgenzon

4 Fietsverkeer

4.1 Fietsrelaties

Fietsverkeer van en naar het plangebied maakt gebruik van de bestaande wegen en paden en van de aansluitingen voor autoverkeer op de bestaande wegen. Het fietsverkeer door het plangebied kan afgewikkeld worden via de woonstraten, waar nodig aangevuld met (vrijliggende) fietspaden.

De bestaande fietsverbinding tussen de Kalverstraat en station Winterswijk West moet behouden blijven. Deze verbinding is ook onderdeel van de gewenste doorgaande fietsroute uit de Structuurvisie tussen de voormalige spoorlijnen naar Groenlo resp. Bocholt.

Daarnaast biedt de ontwikkeling van het plangebied een mooie kans de fietsverbinding tussen de wijken De Pas, Zuilenes en Branderbosch enerzijds en het station Winterswijk West anderzijds te verbeteren.

In onderstaande afbeelding zijn de gewenste fietsrelaties met pijlen weergegeven.



De fietsvoorzieningen dienen, zeker bij medegebruik door voetgangers, voldoende breed te zijn en bij voorkeur geasfalteerd en voorzien van verlichting.

Als er een tunnel wordt aangelegd onder de spoorlijn zal ook het fietspad door de tunnel gaan en zal de huidige overweg worden afgesloten. Hierdoor wordt de fietsenstalling vanuit zuidelijke richting moeilijker bereikbaar. Om de omrij-afstand zoveel mogelijk te beperken is een verbinding tussen het fietspad langs de Rondweg West en het plangebied gewenst,

zodra het fietspad weer op maaiveldniveau is. De exacte locatie is nu nog te bepalen en kan mede afhangen van de invulling van de strook langs de Rondweg West.

4.2 Uitwerking fietsroutenetwerk

Bij de verdere uitwerking van de Ontwikkelingsvisie Morgenzon is een fietsroutenetwerk voorgesteld dat niet geheel recht doet aan de gewenste relaties. In onderstaande afbeelding uit het plan zijn de ontbrekende schakels weergegeven. Met paarse pijlen zijn de nog ontbrekende fietsverbindingen aangegeven.

Tevens wordt voorgesteld twee voetgangersverbindingen naar Pronswede resp. Kalverstraat (paars gestippeld) als fietspad uit te voeren, omdat gebruik door fietsers voor de hand ligt.



5 Conclusie en advies

Op grond van de analyse en de berekeningen kan het volgende geconcludeerd worden:

- Geen van de wegen rond het plangebied is zo druk dat extra verkeer niet verwerkt kan worden;
- Het verdient de voorkeur de huidige verkeerscirculatie intact te laten. Mocht er aanleiding voor zijn, is het mogelijk maatregelen te treffen, zoals het instellen van éénrichtingverkeer;
- Extra verkeer op het smalle deel van Morgenzonweg is mede gezien de parkeerdruk niet gewenst maar niet onmogelijk;
- Geen van de kruisingen rond het plangebied is (objectief) zo onveilig dat extra verkeer ongewenst is;
- De huidige wachttijden op de Morgenzonweg bij de Rondweg West zijn niet zo hoog dat dit leidt tot gevaarlijke situaties en filevorming. Dit kruispunt kan nog extra verkeer verwerken;
- De P&R-functie is alleen mogelijk bij ontsluiting op de Morgenzonweg bij Zuilenestraat. Het P&R terrein moet vanaf de Rondweg West snel bereikbaar zijn om te voorkomen dat in de berm van de Rondweg geparkeerd/gestopt wordt;
- Voor de veiligheid heeft het de voorkeur de wijk op minimaal twee punten te ontsluiten;
- De in de uitwerking van de Ontwikkelingsvisie voorgestelde aansluiting op de Morgenzonweg bij de Bankastraat is verkeerskundig gezien niet de meest logische. Een aansluiting bij de Javastraat is logischer in het bestaande wegennet. Op grond van stedenbouwkundige en ecologische gronden is voor deze ontsluiting gekozen.
- De variant met 3 ontsluitingen verdeelt de toename van het verkeer het meest over verschillende bestaande woonstraten;
- De varianten met 2 ontsluitingen waarvan één op de Morgenzonweg bij Zuilenestraat zijn ook goede alternatieven;
- Bij een ontsluiting aan de Morgenzonweg en aan de Kalverstraat wordt verkeer dat geen herkomst of bestemming in het plangebied heeft, ontmoedigt door het wegontwerp en de tracerings. Hierdoor wordt mogelijke (extra) verkeersoverlast voor omwonenden en bewoners van het plangebied voorkomen;
- De ontwikkeling van het plangebied biedt een goede kans de fietsverbinding tussen de wijken De Pas, Zuilenes en Branderbosch enerzijds en het station Winterswijk West anderzijds te verbeteren. Om dit te faciliteren moet het fietsnetwerk worden uitgebreid;
- Voor de ontwikkeling van het plangebied Morgenzon is aanpassen of verleggen van de Rondweg West niet noodzakelijk. Ontwikkeling van het plangebied maakt een toekomstige aanpassing of verlegging echter ook niet onmogelijk.

Advies:

- *De toename van het verkeer zoveel mogelijk te spreiden door het plangebied op 3 plaatsen aan te sluiten op het omliggend wegennet, namelijk:
 - op de Morgenzonweg bij de Zuilenesstraat;
 - op de Morgenzonweg bij de Javastraat/Bankastraat;
 - op de Kalverstraat.*
- *De wegen in het plangebied zo te ontwerpen dat de route door het plangebied niet aantrekkelijk is voor verkeer dat herkomst en bestemming buiten het plangebied heeft.*
- *In het fietsroutenetwerk een zo direct mogelijke verbinding opnemen tussen de wijk Zuilenes en Station Winterswijk West en tussen de Rondweg West en Station Winterswijk West (bij aanleg van de tunnel onder het spoor);*
- *De verkeersafwikkeling rondom het plangebied te monitoren en zo nodig in overleg met de belanghebbenden aanvullende maatregelen treffen.*