

GEMEENTE ENSCHEDE

WIJKVERKEERSPLAN

NOORDWEST ENSCHEDE

JANUARI 2023



ENSCHUDE

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING 3

Kader	3
Proces	4

1.PROBLEEMVERKENNING 6

Tafel speciaal onderwijs	6
Tafel sportverenigingen	7
Tafel Werkgevers in de wijk	7
Tafel Werkgevers buiten de wijk	8
Tafel mobiliteitsdiensten	9
Digitale tafel	9
Samenvatting	10

2.BOUWSTENEN 12

Omgeving Het Stedelijk Kottenpark	12
Omgeving Roessingsbleekweg	13
Overig	14
Scenario	14

3.ONDERZOEK 15

Hoeveel doorgaand verkeer	15
Spitsen en snelheid	16
Vrachtverkeer en busjes	16

4. SCENARIO'S 17

Verkeersmodel	17
scenario 1 hoofdroute	17
Scenario 2 circulatie	18
Samenvatting effecten	18

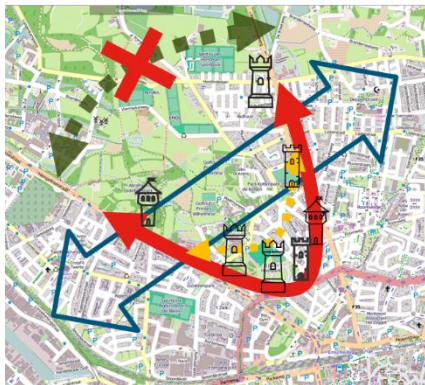
5.WIJKVERKEERSPLAN 21

monitoring	21
Auto	21
Fiets	23
Werkgevers	25
Planning en financiën	25

INLEIDING

Dit rapport is het directe gevolg van een in de mobiliteitsvisie opgenomen opgave over de aanpak van de verkeerssituatie in Enschede Noord. In het tekstkader hiernaast is de passage uit de mobiliteitsvisie weergegeven. Het plan geeft aan hoe het verkeer in Noordwest Enschede in de toekomst op een veilige en passende manier kan worden gefaciliteerd. Het plan gaat over het gebied tussen de Deurningerstraat, de Boddenkampsingel en de Hengelosestraat. Aan de noordwestzijde ligt de grens bij het terrein van de universiteit en net ten noorden van de Horstlindelaan

KADER



Dit plan volgt de Mobiliteitsvisie en laat de Noordelijke rondweg daarmee buiten beschouwing. De mogelijkheid voor de rondweg is wel weer opgenomen in het collegeakkoord, maar is gekoppeld aan de resultaten van dit verkeersplan. Voor de singels en wegen als Hengelosestraat en Deurningerstraat geldt dat de capaciteit in hoofdlijnen gelijk blijft. Waar extern

autoverkeer zo lang mogelijk gebruik dient te maken van het hoofdwegenet om de leefbaarheid in de wijken zo goed mogelijk te houden is een uitzondering gemaakt voor de Roessinghsbleekweg. Op de Roessinghsbleekweg, welke geen onderdeel van het hoofdwegenet is, zullen daarom

Mobiliteitsvisie “Waar het noorden van Enschede zich kenmerkt door wonen, staat het westen (havengebied, Kennispark) van Enschede in het teken van werken. Dagelijks vindt er veel uitwisseling plaats tussen deze gebieden met een relatief hoog aandeel auto. De verkeersstromen in dit gebied vragen om aanvullende maatregelen om de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen en het fietsgebruik te stimuleren. Een nieuwe toevoeging aan de bestaande structuur ten noordwesten van de stad (NOEK) blijkt voor deze verkeersstroom onvoldoende effectief. Het sterk vergroten van de capaciteit van de bestaande structuur middels grote verkeersknooppunten op de Singel of gedeeltelijke ondertunneling en verdubbeling blijkt ruimtelijk grote impact te hebben en is daarom niet gewenst. De kruispunten zijn maatgevend en daar willen we op een slimme manier mee omgaan met behoud van het historisch waardevolle beeld van de Singel.

Vanwege het niet realiseren van de NOEK is het noodzakelijk om het hoofdwegenet in Enschede-Noord tegen het licht te houden en compenserende maatregelen te nemen. De oplossing kan worden gevonden in een mix van maatregelen die de aantrekkelijkheid, de leefbaarheid en de bereikbaarheid van Noordwest versterken. Het gaat om: Het verder verbeteren van directe en aantrekkelijke fietsverbindingen tussen Noord en Kennispark en havengebied;

- *Het stimuleren van het fietsgebruik voor gebruikers met behulp van een werkgeversaanpak en andere stimuleringsmaatregelen;*
- *Verbeteren van de Horstlindelaan inclusief het kruispunt met de Deurningerstraat; Het verbeteren van de kruispunten Deurningerstraat/ Beethovenlaan, Deurningerstraat/ Boddenkampsingel en Hengelosestraat/ Boddenkampsingel;*
- *Het verbeteren van de verkeerscirculatie in de omliggende wegen in de noordwijken, zowel ten westen als ten oosten van de Deurningerstraat;*
- *Het verhogen van de verkeersveiligheid en de kwaliteit voor het fietsverkeer op de route Beethovenlaan/ Mozartlaan/ Roessinghsbleekweg.*

We willen samen met bewoners, bedrijven en belanghebbenden onderzoeken hoe we binnen de gestelde kaders het verkeer kunnen faciliteren op een veilige en passende manier.”

Bron: Mobiliteitsvisie; Enschede leefbaar, aantrekkelijk en bereikbaar dec 2019

in 2030 rond de 8500 voertuigen per dag rijden¹. Het gebied mag dan ook niet volledig afgesloten worden voor doorgaand verkeer.

Verder gelden voor het op te stellen wijkverkeersplan de volgende uitgangspunten.

- De maximumsnelheid blijft voor de singels en radialen 50 km/u. In het gebied zelf geldt een maximumsnelheid van 30 km/u.
- Vanuit de fietsvisie is er de wens het netwerk uit te breiden. Het gaat om zogenaamde doorfietsroutes tussen het centrum en de Universiteit en tussen Noord en de werkgelegenheid in West.
- De bus in Bolhaar moet blijven maar de route mag wijzigen.
- Parkeren van bedrijven mag niet worden afgewenteld op de omgeving. Parkeerregulering mag daarin een rol spelen als daar voldoende draagvlak voor is.

Binnen de wijk doet zich ook een aantal kansen voor vanuit andere vakgebieden of ontwikkelingen om zaken te veranderen en te verbeteren. Zo is er in het kader van het klimaat meer aandacht voor blauw en groen in de openbare ruimte. Bij het aanpassen van wegprofielen kan dit voor een extra kwaliteitsimpuls zorgen. De scholen, Het Stedelijk Kottenpark en Onderwijscentrum Het Roessingh (OCR), gaan binnen vijf jaar verbouwen en ook het Roessingh is aan het nadenken over hoe dit ziekenhuis er in de toekomst uit moet zien.

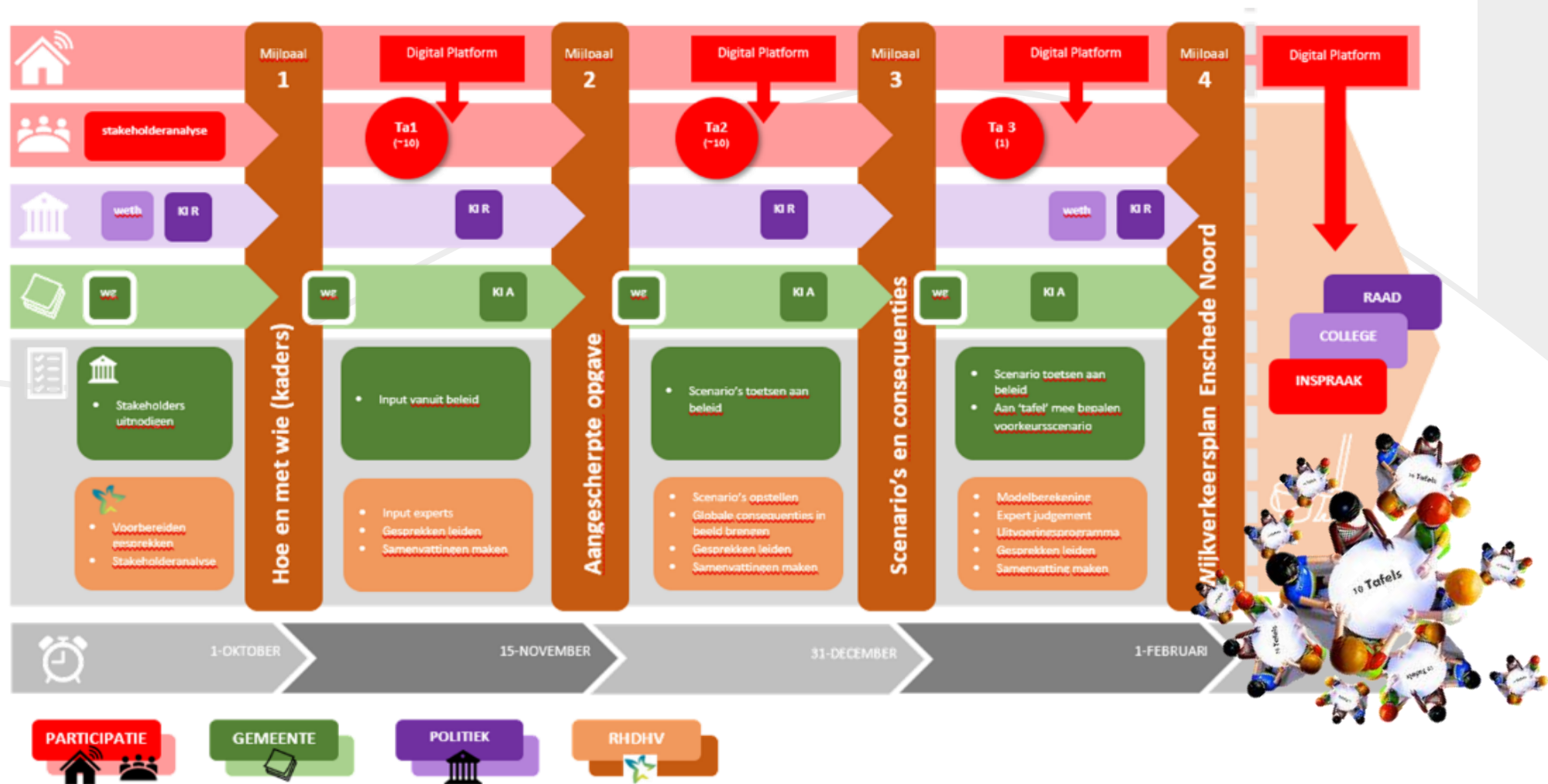
Het wijkverkeersplan moet binnen deze kaders en kansen het verkeer op een veilige en passende manier faciliteren en de leefbaarheid verbeteren.

¹ Uit de verkeerstellingen is gebleken dat dit aantal nu al aanwezig is.

PROCES

Om het plan te maken is een intensief proces doorlopen waarin zo veel mogelijk meningen meegenomen worden. Er is daarom aan verschillende fysieke en digitale tafels met steeds andere groepen belanghebbenden gesproken. Zo is gesproken met mensen van het speciaal onderwijs, werkgevers in en buiten het gebied, hulpdiensten, sportverenigingen, bewoners, de busmaatschappij, pakketbezorgers, de jeugd. Alle groepen hebben de ruimte gehad het probleem en de gewenste oplossing vanuit hun specifieke positie te belichten. De bewoners zijn in eerste instantie via een digitale tafel benadert en later ook fysiek aan tafel gekomen. Op deze manier zijn ook mensen en belanghebbenden bereikt die anders niet aan dergelijke processen deelnemen.

In het schema hiernaast zijn de stappen verbeeld. De belangrijkste kaders uit Mijlpaal1 zijn hiervoor beschreven. De resultaten van de eerste tafelronde en mijlpaal2 is samengevat in het hoofdstuk probleemverkenning. In de tweede tafelronde is aan de tafels gezocht naar bouwstenen (hoofdstuk 2) die een oplossing kunnen bieden voor die problemen en onderdeel kunnen uitmaken van het uiteindelijke plan. Voor mijlpaal3 zijn bouwstenen samengevoegd tot oplossingsvarianten. In die stap is op basis aanvullend onderzoek (hoofdstuk 3) gedaan. De oplossingsvarianten met hun effecten (hoofdstuk 4) zijn voorafgaand aan mijlpaal4, het concept Wijkverkeersplan, besproken in een gezamenlijke derde tafelronde. Aanvullend zijn nog gesprekken gevoerd met groepen die mogelijk nadelige effecten van het voorstel zouden ondervinden en die niet expliciet aan tafel hebben gezeten. Dat geldt voor Park de Kotten, Mozartlaan en Bachlaan. Het concept Wijkverkeersplan (hoofdstuk 5) is tot slot nog via een digitale tafel besproken.



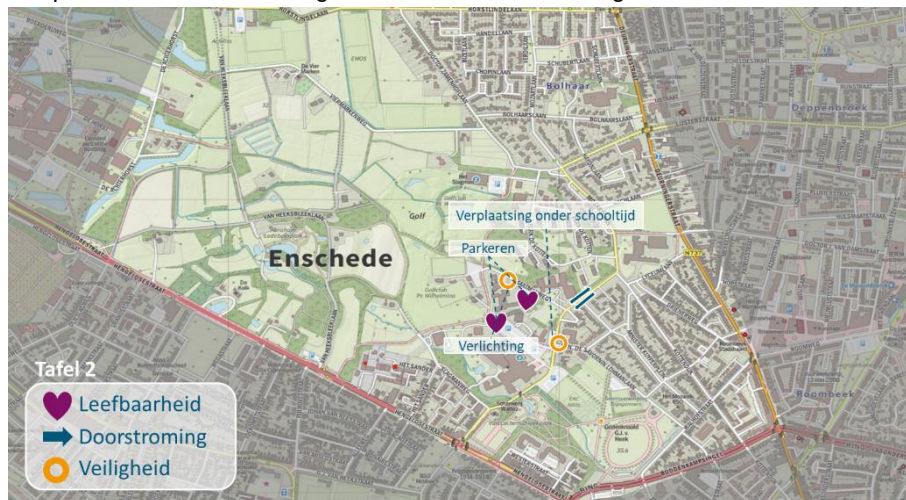
1.PROBLEEMVERKENNING

In deze eerste fase is vooral gesproken over de problemen zoals de verschillende groepen die ervaren. Hierbij is ook gevraagd naar meer specifieke problemen die zij vanuit hun taak en rol ervaren.

Dat er in de spitsen een gebrek is aan capaciteit op de hoofdwegen wordt door iedereen gedeeld. Door dit capaciteitsgebrek wijkt een deel van het verkeer dat eigenlijk over de singels zou moeten rijden uit naar routes door de wijk en wordt daarmee “sluipverkeer”. De problemen concentreren zich vooral rond de Roessinghsbleekweg, Lyceumlaan en Mozartlaan.

TAFEL SPECIAAL ONDERWIJS

Gesproken: Professor Huizingschool, Maatman, Roessingh en de Huifkar



De kijk op de verkeersproblemen wordt met name gekleurd door het leerlingen vervoer. Leerlingen komen vanuit heel Twente met taxibusjes naar de locatie. Om het leerlingen vervoer zo efficiënt mogelijk te laten verlopen geldt voor alle leerlingen hetzelfde rooster, schuiven in tijden is niet mogelijk. Dit zou zowel voor de kinderen, hun ouders, de scholen en de taxibedrijven een onmogelijke logistieke puzzel op. Naast de taxibusjes komen daar dan het personeel, de leerlingen die met eigen vervoer komen (fiets, ov) en de ambulante begeleiding (op wisselende tijden) bij. Op de begin- en eindtijden is het daardoor erg druk rondom de school. In de ochtend valt dat samen met de drukte op de Roessinghsbleekweg. Dit is elke dag zo, dus de busjes houden er rekening mee. Leerlingen zijn daardoor zelden te laat.

Er is onvoldoende parkeerruimte voor en achter de school. De parkeerplaatsen aan de Maatmanweg zijn niet goed ingedeeld en soms bezet door medewerkers van Roessingh research. De situatie op de haal- en brengmomenten is daardoor chaotisch en onoverzichtelijk. Het is gevaarlijk voor de leerlingen om in- en uit te stappen. Een groep leerlingen fietst halverwege de dag van de ene naar de andere locatie, waarbij ze zich gedragen als de gemiddelde puber, ofwel met meerdere naast elkaar, telefoon in de hand, etc.

Personeel van de scholen komt deels met de fiets. Echter, de capaciteit van de fietsenstalling is wel beperkt. De verlichting op het terrein is slecht. Vooral in de winter is dat vervelend, ook voor het (schoonmaak)personeel dat tot begin van de avond werkt. Het geeft een onveilig gevoel.

TAFEL SPORTVERENIGINGEN

Gesproken: Emos, Topspinners, Slagman

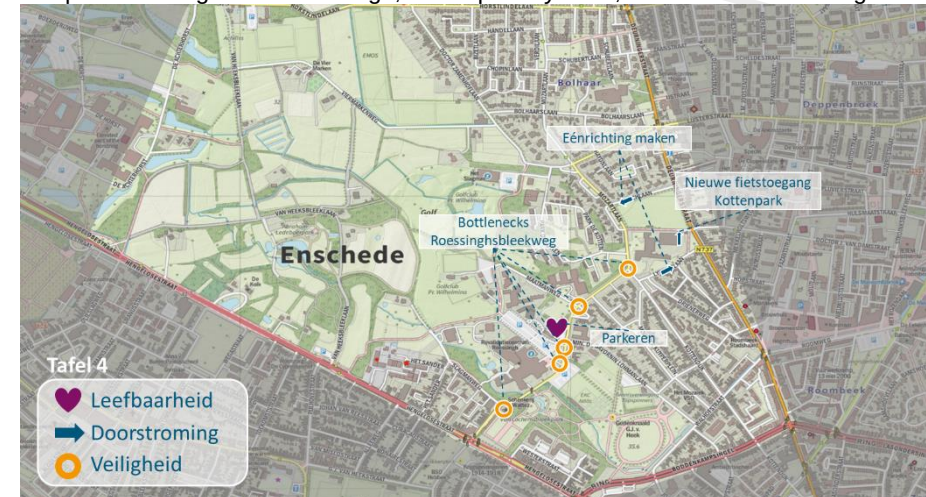


Leden van sportverenigingen maken vooral in de avond en weekenden gebruik van de weg. De groepen die tijdens de avondspits moeten reizen ervaren hier hinder van. Sommige tijdstippen zorgen ervoor dat ouders kinderen niet alleen laten gaan. Voor de sportverenigingen is parkeren het grootste probleem, voornamelijk rondom Emos. Vooral tijdens wedstrijddagen of bij slecht weer. De sportverenigingen zien drie flessenhalzen rond de Roessingsbleekweg: splitsing met de Kottendijk/Mozartlaan, 1e afslag richting de hockey- en golfclub in de flauwe bocht en bij het Roessingh met de grote hoeveelheid busjes. Leden maken dan ook veel gebruik van het Slagmanpad achter het Roessingh. De Viermarkenweg is erg smal, wat voor onveilige situaties zorgt voor fietsers.

Er is geen ontmoedigingsbeleid bij de sportverenigingen om de auto te laten staan en de fiets te pakken. Hier zijn wel mogelijkheden. In de wijk Bolhaar worden de wegen als prettig ervaren, is er veel groen en is het overzichtelijk.

TAFEL WERKGEVERS IN DE WIJK

Gesproken werkgevers: Roessingh, Kottenpark Lyceum, medewerker Roessingh



Er is rond het Roessingh parkeergelegenheid genoeg, het wordt alleen niet altijd goed gebruikt. Het terrein is eigendom van het Roessingh. Het is in de ochtend en einde middag voor de helft in gebruik voor taxibusjes. Parkeerdruk bij Mediant is hoger dan het beschikbare aantal plekken. Zij parkeren dan ook bij het Roessingh. Voor de circulatie van taxibusjes naar de Hengelosestraat had men graag het Slagmanpad aan de achterzijde als fietsstraat willen zien.

Werknemers van het Roessingh komen van ver en dus meestal met de auto. Er is geen specifiek vervoersbeleid om mensen op de fiets te krijgen of om door de inzet van videoconsulten de spits te ontlasten.

Fietsenstallingen zijn er genoeg alleen is de fietsroute achterlangs (Slagmanpad) slecht vindbaar vanaf de Deurningerstraat. Het alternatief, de Roessinghsbleekweg is voor de fiets in de spits gevaarlijk en voor de auto onoverzichtelijk. De obstakels zorgen voor capaciteitsproblemen op de weg.

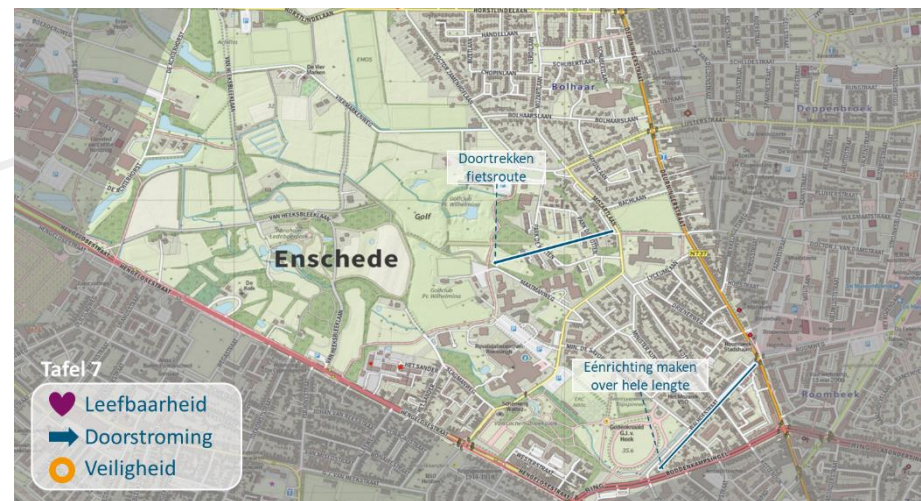
Het Stedelijk Kottenpark wil verbouwen. Het huidige gebouw is daarbij uitgangspunt. In dat kader wil men ook graag een verbetering van de verkeerssituatie. Gedacht wordt aan de verplaatsing van de toegang van de stalling naar de Pierenkampweg en het aanpassen van de circulatie met name in de Lyceumlaan. Parkeren vindt op eigen terrein en op de omliggende straten plaats. Dit wordt nu niet als probleem ervaren. Wel wordt bij activiteiten het parkeerverkeer actief begeleid.

TAFEL WERKGEVERS BUITEN DE WIJK

Gesproken werkgevers: Pilkington (Havengebied) en Universiteit Twente

Veel werknemers van deze bedrijven reizen door het gebied. Of en hoe ze dat doen is afhankelijk van tijdstip (spits of ploegendienst) en het weer. Ze rijden zowel via de hoofdwegen van Enschede, sluiproutes door de wijk of buitenom (A1-A35).

De verkeersproblemen in de wijk zijn mede het gevolg van het ontbreken van een goede ontsluitingsstructuur op stadsniveau (ontbreken van 3e ring; N35 minder effectief dan bedacht)



Vanuit de bedrijven rond de haven gaat vanuit Losser en Oldenzaal één op de vijf met de fiets. Vanuit de universiteit (3.000 medewerkers, 12.000 studenten) reist 40% met de auto en 60% met OV of fiets. Reizen met OV wordt als onbetrouwbaar ervaren. Zowel in het havengebied als UT wordt/werd fietsen actief gestimuleerd. Slim omgaan met werktijden is in sommige situaties mogelijk. Dit heeft mogelijk wel consequenties voor de bedrijfsvoering.

Extra asfalt in de stad wordt niet als oplossing gezien. Dit levert alleen meer verkeer op. Knippen van de wegenstructuur van wijken zorgt voor meer verkeer op hoofdwegen maar ook voor meer overlast.

TAFEL MOBILITEITSDIENSTEN

Gesproken met: Keolis, Fietsersbond, DHL en PostNL

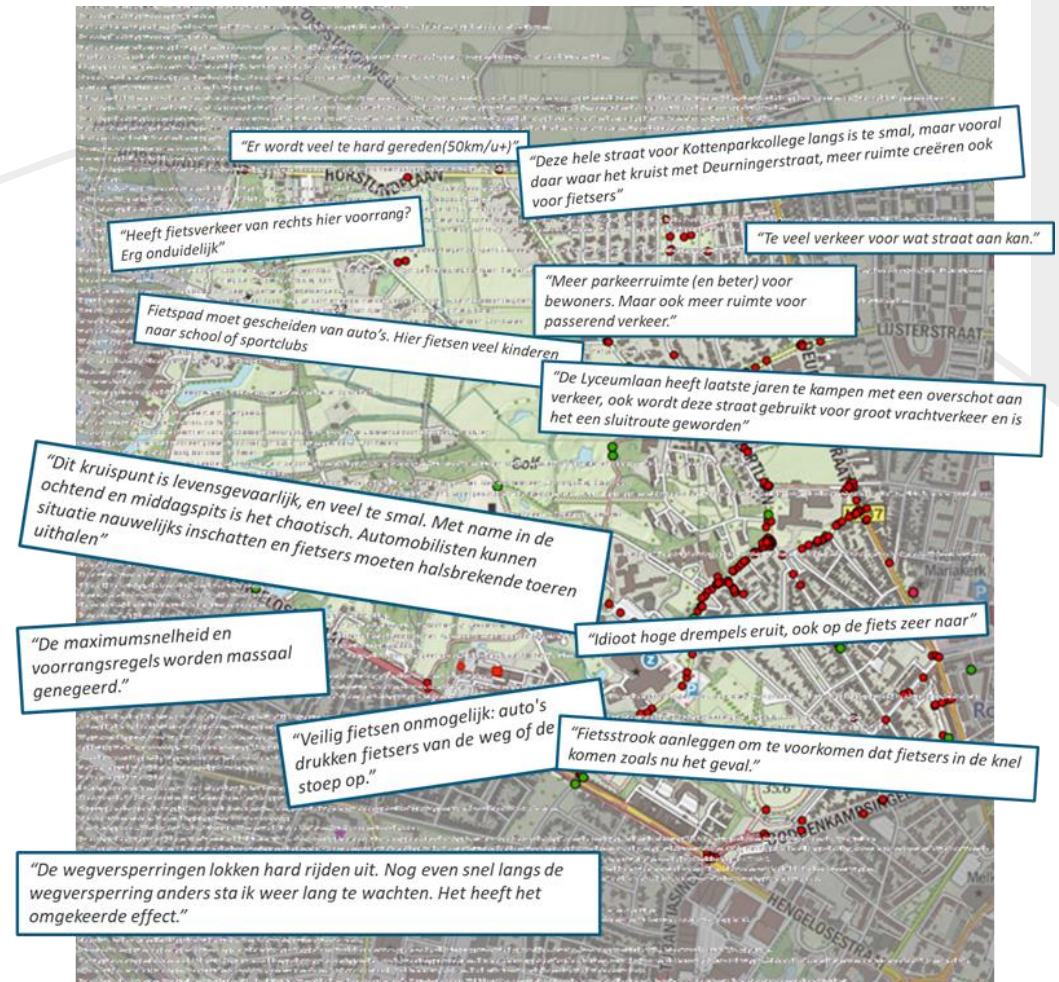
Busbedrijf Keolis is tevreden over de bus route. Er zijn bij hen geen klachten bekend over bereikbaarheid of looproutes naar haltes. Zij zien geen directe mogelijkheden voor verbetering.

Voor de Fietsersbond ontbreekt er een stukje netwerk en erkenning/herkenning van de bestaande fietsroutes. Gewenst is bijvoorbeeld het doortrekken van de route Pierenkampweg naar het Slagmanpad. Het Slagmanpad heeft achterstallig onderhoud. In de Walhofstraat zien zij graag voor de auto over de hele lengte éénrichting. De fietser krijgt zo meer ruimte.

De pakketbezorgers bedienen het stukje Roessingsbleekweg naar kliniek, scholen en bedrijven met een vrachtauto. In de rest van de wijk wordt met busjes bezorgd. Zij ervaren nu geen werkelijke problemen. Ze rijden een vaste route die afhankelijk van bestellingen wordt ingekort. Ze herkennen het probleem van doorgaand verkeer, maar dat is tot heden geen reden tot aanpassen van hun dienstverlening. Ze merken op dat in veel gevallen een route door de wijk volgens de routeplanners sneller is dan via de Singels. Ze vragen zich af of een oplossing zonder Noordelijke rondweg kan.

DIGITALE TAFEL

De bewoners van de wijk zijn in eerste instantie uitgenodigd aan een digitale tafel. Hier konden zij op kaart aangeven waar zij in de wijk problemen ervaren. In totaal zijn meer dan 200 reacties binnengekomen.



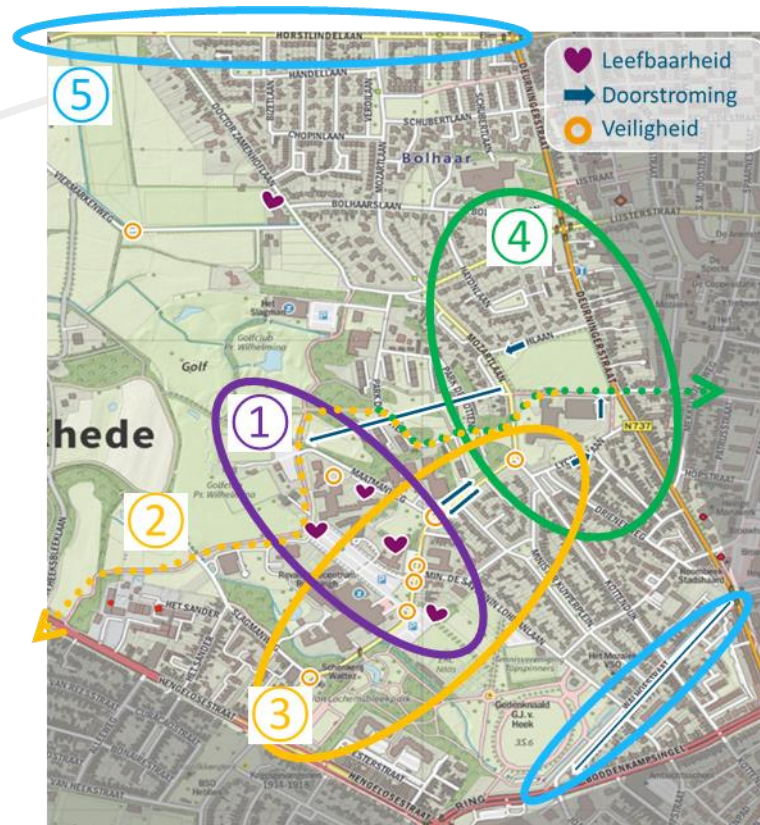
In algemene zin waren er veel opmerkingen over de te beperkte capaciteit van de singels en de hoofdwegen, de geringe groentijd bij verkeerslichten en het beperkte zicht bij het oprijden van die wegen. In de wijk concentreren de opmerkingen voor de inwoners zich rond twee plekken: de Roessingsbleekweg en Het Stedelijk Kottenpark.

De Roessingsbleekweg wordt als onveilig ervaren. Met name rond de versmallingen en op de kruising met de Mozartlaan en Kottendijk. Deze “straatjuwelen” brengen regelmatig het slechtste in automobilisten boven. Fietzers worden daardoor bedoeld of onbedoeld verdrongen naar het trottoir. Ook de voorrangssituatie op veel van de kruisingen is voor (andere) verkeersdeelnemers onduidelijk. Alles bij elkaar zorgt dit voor een slechte doorstroming van het verkeer. Verder wordt het sluipverkeer, hoge snelheden in de avond, en een enkele keer de taxibusjes als probleem aangemerkt.

Bij Het Stedelijk Kottenpark ligt op de Mozartlaan de snelheid van het autoverkeer te hoog en komt de fietser daardoor in de knel. De oversteek aan beide zijdes van de Pierenkampweg is voor fietsers moeilijk. In de Lyceumlaan is te veel verkeer voor het profiel, parkeren is er te smal, er is vrachtverkeer en de toegang van de fietsenstalling in combinatie met sluipverkeer is ongewenst. De drempels in de Kottendijk worden als te hoog ervaren, ook voor fietsers.

Er is aan de digitale tafel gevraagd wie voor tafelronde 2 en 3 betrokken zou willen worden aan een fysiek tafel. Uit de zevenenvijftig mensen die dit aangaven zijn twintig mensen gekozen verdeeld over twee tafels: omgeving Stedelijk Kottenpark en Roessingsbleekweg.

SAMENVATTING



Uit alle gesprekken ontstaat het beeld van een wijk die weet dat in de spits de capaciteit op de hoofdwegen onvoldoende is. Dit zorgt voor extra verkeer door de wijk waarvoor niet zomaar een alternatief is. Niet alleen de auto komt er daardoor moeilijk door, ook de fietser en voetganger hebben daar last van. Het probleem concentreert zich op de route Roessingsbleekweg-Mozartlaan-Lyceumlaan.

Voor de fiets is er op die route nauwelijks ruimte en er is geen alternatief of het wordt het niet gevonden.

Het slechte gedrag van weggebruikers bij de “straat juwelen” en andere versmallingen wordt veel genoemd. Ook de snelheid van het autoverkeer zeker op de routes met doorgaand verkeer is een aandachtspunt.

Hoewel er voldoende ruimte voor parkeren is, zit het niet altijd op de juiste plek.

De opgave zit in:

1. Samenhang brengen in parkeren. Beschikbare areaal beter toegankelijk maken;
2. Beter faciliteren fiets. Er moet een goede alternatieve route komen voor de fietser naast de Roessinghsbleekweg en die laatste moet veiliger;
3. Alternatief voor maatregelen en inrichting Roessinghsbleekweg; de huidige brengen het slechtste in verkeersdeelnemers boven;
4. Circulatie rondom Het Stedelijk Kottenpark. Hier lijkt ruimte voor het combineren van wensen van Het Stedelijk Kottenpark, bewoners Lyceumlaan en de wens voor goede fietsroute naast Roessinghsbleekweg;
5. Snelheid op route Horstlindelaan en circulatie Walhofstraat.

2. BOUWSTENEN

In de tweede ronde tafelgesprekken zijn mogelijke oplossingen bedacht en besproken voor de, in de eerste tafelronde opgemerkte problemen. Deze zijn in drie clusters gegroepeerd: **Omgeving Het Stedelijk Kottenpark, omgeving Roessingsbleekweg en Overig.**

OMGEVING HET STEDELIJK KOTTENPARK

De oplossingen moeten vooral meer veiligheid voor de fietser opleveren en minder overlast van de doorgaande auto. De oplossingen rondom Kottenpark variëren daarom sterk per soort voertuig.

Voor de auto zijn er twee mogelijke oplossingen bedacht. Het veranderen van de Pierenkampweg tot een autoweg ② en de overlast spreiden door op de Lyceumlaan maar één richting toe te staan ①. De motivatie van de eerste oplossing zit vooral in het ontlasten van de rest van de wijk. Niet in het meer auto's willen verwerken, maar een volwaardig alternatief beiden ten opzichte van de alternatieve routes dieper de wijk in. Voor de fiets is de route Pierenkampweg met het verplaatsen van de fietsenstalling van de school een belangrijk alternatief ③, al dan niet aangevuld met afsluiting van de Dr. van Damstraat voor de auto ④. Ook is er een fietsbrug over de Deurningerstraat genoemd ⑤. Andere belangrijke oplossingen voor de fiets zijn het maken van een fietsroute via Park de Kotten naar het Slagmanpad ⑧ ⑨ ⑩ en het verbeteren van onderhoud van het Slagmanpad ⑥. Daar hoort ook bij het beter vormgeven van begin van het pad bij zwembad het Slagman ⑦.



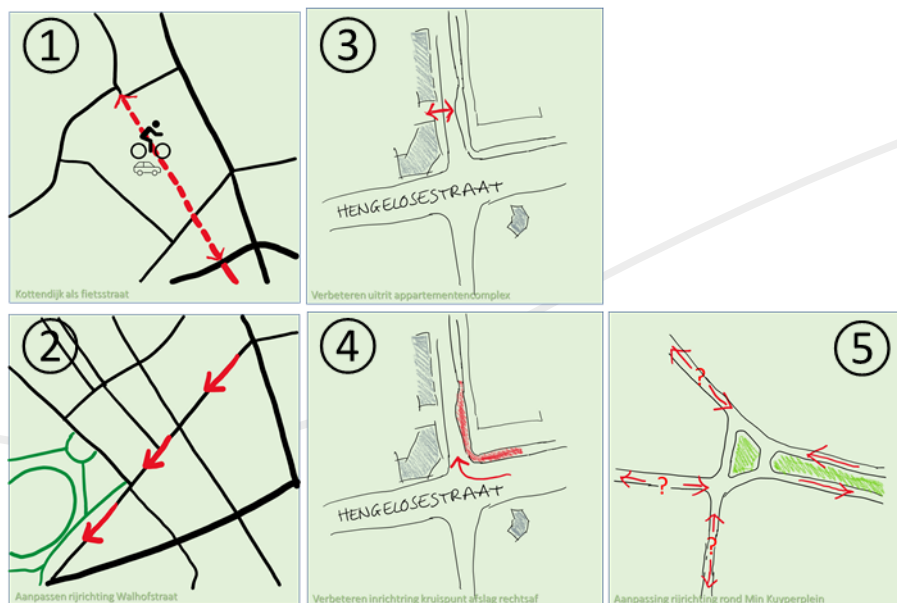
OMGEVING ROESSINGHSBLEEKWEG

De oplossingen in dit gebied moeten vooral een oplossing bieden aan de veiligheid voor de fiets, de drukte van het autoverkeer in de spitsen en de onduidelijkheid ten aanzien van de voorrang wegnemen. Er zijn drie basisinrichtingen besproken: één met rode fietsstroken ③, één met kleurverschil tussen rijbaan voor de auto en de zijkanalen van de weg ⑤ en één met aanbrengen van steeds weer dezelfde kruispuntoplossingen in plaats van de vele verschillen die er nu zijn ④. Eigenlijk iedereen die we gesproken hebben vindt dat de versmallingen of “straatjuwelen” weg moeten. Deze hebben het probleem eerder erger gemaakt dan opgelost. Ze veroorzaken ongewenst gedrag bij automobilisten en zorgen voor een slechte doorstroming tijdens de spits. Tevens wordt er nadruk gelegd op handhaving van de snelheid. Auto's rijden met hoge snelheden buiten de spits om.

Voor de drukte rond het Roessingh zijn oplossingen aangedragen voor het halen en brengen van kinderen naar het speciaal onderwijs zoals: afwijkende tijdstippen ② en het gebruik van het Slagmanpad door de taxibusjes ①. Ook voor de circulatie op het parkeerterrein en de entree zijn oplossingen aangedragen ⑥ ⑦. Omdat een deel van de chaos veroorzaakt wordt door een lokaal gebrek aan parkeerplekken zijn ook nog een aantal verbeteringen en uitbreidingen ten aanzien van dit onderwerp besproken: verbetering parkeersituatie Maatmanweg ⑧, verbeteren parkeerlocatie Hockey ⑨, autoparkeerplekken patio's Roessingh research ⑩, fietsparkeren patio's Roessingh research ⑪.



OVERIG



Andere oplossingen die genoemd zijn maar ergens anders in de wijk liggen zijn gegroepeerd onder overig. Dit zijn een vijftal bouwstenen. De eerste is de realisatie van een fietsstraat op de Kottendijk ①. De huidige inrichting wordt door de hoge drempels als hinderlijk ervaren. De oplossing sluit tevens aan bij de ambitie van de Fietzersbond om het fietsnetwerk richting Noord te verbeteren.

Bij de Walhofstraat is opgemerkt dat invoeren van éénrichtingverkeer over de gehele lengte wellicht een oplossing zou kunnen bieden ②. Doordat er maar één rijrichting is geeft dit de fietser meer ruimte om langs auto's te rijden. Dat geldt ook voor het instellen van éénrichting rond het Minister Kuiperplein ⑤. De is aan beide zijdes van het plein in twee richtingen en dit zorgt voor onveilige situaties.

Bij de aansluiting met de Hengelosestraat rijden nu vaak fietsers door rood rechtsaf. Dat is nu vanwege de geringe ruimte in het profiel onveilig. Nu pas geleden een aantal bomen zijn verwijderd zou, als de informatiehalte ook mag verdwijnen, hier een volwaardige aansluiting op het fietspad de situatie veilig maken ④. Op die plek moet ook de uitrit vanaf het appartementencomplex op de hoek beter zichtbaar worden gemaakt ③. Nu krijgen bewoners daar soms weinig ruimte van de mensen die daar wachten voor het verkeerslicht.

SCENARIO

Op basis van de gesprekken is een tweetal samenhangende scenario's samengesteld. De effecten van die scenario's voor de verkeersbelasting zijn doorgerekend met het verkeersmodel. Ook de afwikkeling van nieuwe geregelde kruispunten is doorgerekend. De resultaten daarvan zijn opgenomen in de volgende hoofdstukken

3. ONDERZOEK

Tijdens het voeren van de gesprekken bleek er grote behoefte aan inzicht in de werkelijke hoeveelheid verkeer. Daarop is er aanvullend een kenteken onderzoek uitgevoerd. Het doel van het onderzoek was om een beter beeld te krijgen van de omvang van het doorgaand verkeer. Met deze cijfers kan een betere afweging gemaakt worden tussen de verschillende oplossingen. Van 9 tot en met 13 mei 2022 is met behulp van camera's het onderzoek uitgevoerd in het projectgebied.

KENTEKENONDERZOEK

Routes - Visualisatie doorgaand verkeer

WERKDAG ETMAAL - TOTAAL MOTORVOERTUIGEN

Onderzoeksgebied

Enschede-Noord

Meting

Meetperiode: 9 t/m 13 mei 2022

Methodiek: Kentekenregistratie met anpr camera

In opdracht van: Royal HaskoningDHV

Uitgevoerd door: Meetel

Locaties

1. Horstindelaan (Van Heesbleeklaan - Dr. Zamenhoflaan)
2. Horstindelaan (Offenbachlaan - Deurningerstraat)
3. Beethovenlaan (Haydnlaan - Deurningerstraat)
4. Mozartlaan (Beethovenlaan - Bolhaarslaan)
5. Dr. Zamenhoflaan (Park de Kotten - Mozartlaan)
6. Bachlaan (Mozartlaan - Deurningerstraat)
7. Lyceumlaan (Min de Visserstr - Deurningerstraat)
8. Walhofstraat (Walhofplein - Deurningerstraat)
9. Walhofstr (Boddenkampsingel - Boddenkampstr)
10. Roessingsbleekweg (Hengelosestr - Slagmanweg)

Kordon

Kordon gevormd door de locaties 1 t/m 3 en 6 t/m 10.

Opmerkingen

Weergegeven verkeersstromen gebaseerd op kortste route tussen meetlocaties.

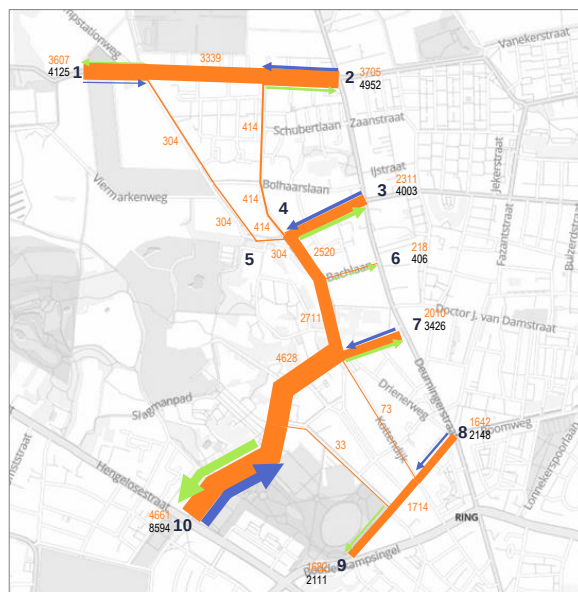
Type verkeer

D = Doorgaand verkeer

H = Herkomst verkeer

B = Bestemmingsverkeer

I = Intern verkeer



HOVEEL DOORGAAND VERKEER

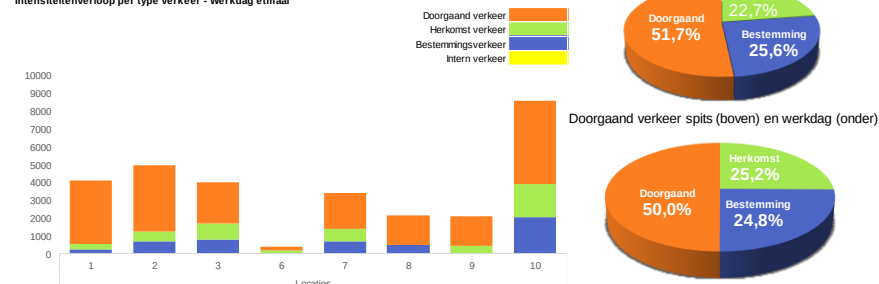
Het onderzoek bevestigt het beeld dat het wegsysteem tijdens de spitsen vol zit. De Roessingsbleekweg heeft de, in de mobiliteitsvisie genoemde, intensiteit van 8.500 al bereikt. Met het onlangs onmogelijk maken van de rechtsafbeweging vanaf Boddenkampsingel naar de Kottendijk zal de hoeveelheid verkeer op de Roessingsbleekweg verder zijn toegenomen.

Op werkdagen is van alle ritten op de randen van het gebied 50% doorgaand. Het doorgaande verkeer vinden we vooral op een drietal routes. Buiten die routes is er nauwelijks doorgaand verkeer geteld. De zwaarste route voor het doorgaand verkeer is de route via de Roessingsbleekweg. Van de in totaal 8.600 voertuigen zijn 4.600 voertuigen doorgaand.

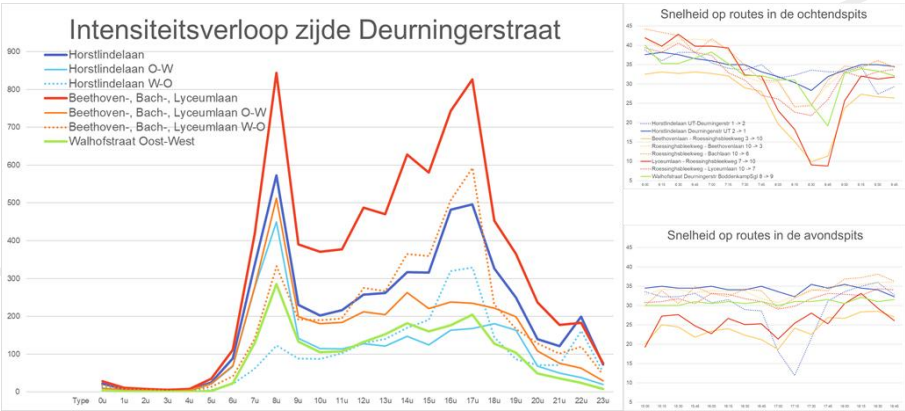
WERKDAG - ETMAAL

Locaties	Absoluut	Herkomst	Bestemming	Intern	Totaal	Procentueel	Herkomst	Bestemming	Intern	Totaal
Locaties	D	H	B	I		D	H	B	I	
1 Horstindelaan (Van Heesbleeklaan - Dr. Zamenhoflaan)	3607	258	260	0	4125	87%	6%	6%	0%	100%
2 Horstindelaan (Offenbachlaan - Deurningerstraat)	3705	569	677	0	4952	75%	11%	14%	0%	100%
3 Beethovenlaan (Haydnlaan - Deurningerstraat)	2311	915	777	0	4003	58%	23%	19%	0%	100%
6 Bachlaan (Mozartlaan - Deurningerstraat)	218	188	0	0	406	54%	46%	0%	0%	100%
7 Lyceumlaan (Min de Visserstraat - Deurningerstraat)	2010	738	678	0	3426	59%	22%	20%	0%	100%
8 Walhofstraat (Walhofplein - Deurningerstraat)	1642	0	507	0	2148	76%	0%	24%	0%	100%
9 Walhofstraat (Boddenkampsingel - Boddenkampstraat)	1682	429	0	0	2111	80%	20%	0%	0%	100%
10 Roessingsbleekweg (Hengelosestraat - Slagmanweg)	4661	1909	2024	0	8594	54%	22%	24%	0%	100%

Intensiteitsverloop per type verkeer - Werkdag etmaal



De route Horstlindelaan heeft een intensiteit van ongeveer 5.000 voertuigen, waarvan 3.700 voertuigen doorgaand. De Walhofstraat is de minst belaste route met 2.100 voertuigen, waarvan 1.600 voertuigen doorgaand. Het aandeel doorgaand verkeer is op alle routes niet alleen in de spitsen hoog, maar door de hele dag heen.



SPITSEN EN SNELHEID

In de grafiek hierboven is het intensiteitsverloop over de dag weergegeven. Op de doorgaande route Roessinghsbleekweg (Beethoven-, Bach-, Lyceumlaan) is de ochtendspits tussen zeven en negen uur en de avondspits tussen vier en zes uur duidelijk te zien. De pieken van twaalf en twee uur houden verband met de scholen. Doordat in de avondspits de hoeveelheid verkeer van oost naar west en van west naar oost veel meer verschilt in aantal, zijn de problemen bij de versmallingen dan minder groot. De snelheid op die route loopt in de ochtendspits veel verder terug dan in de avondspits. Dit is vooral het gevolg van de wachtrij voor de verkeerslichten op de Hengelosestraat.

Ook op de Horstlindelaan is de ochtend en avondspits duidelijk terug te zien in de grafiek. Hier is met name de snelheid van de avondspits lager. Ook hier zullen de wachtrijen voor de verkeerslichten, in dit geval met de Deurningerstraat, bepalend zijn.

VRACHTVERKEER EN BUSJES

WERKDAG - ETMAAL														
		Absoluut					Procentueel							
Locaties		Lichtverkeer	L	Zwaarverkeer	B	Z	Overig	Totaal	Lichtverkeer	P	L	Z	Overig	Totaal
1	Horstlindelaan (Van Heeksbleeklaan - Dr. Zamenhoflaan)	3475	462	3	19	167	4125	84%	11%	0%	0%	4%	100%	
2	Horstlindelaan (Offenbachlaan - Deurningerstraat)	4094	568	64	33	193	4952	83%	11%	1%	1%	4%	100%	
3	Beethovenlaan (Haydnlaan - Deurningerstraat)	3432	407	67	19	78	4003	86%	10%	2%	0%	2%	100%	
4	Mozartlaan (Beethovenlaan - Bolhaarslaan)	1050	148	60	8	23	1288	81%	11%	5%	1%	2%	100%	
5	Dr. Zamenhoflaan (Park de Kotten - Mozartlaan)	902	88	6	10	34	1039	87%	8%	1%	1%	3%	100%	
6	Bachlaan (Mozartlaan - Deurningerstraat)	344	54	0	1	7	406	85%	13%	0%	0%	2%	100%	
7	Lyceumlaan (Min de Visserstraat - Deurningerstraat)	3002	330	0	9	84	3426	88%	10%	0%	0%	2%	100%	
8	Walhofstraat (Walhofplein - Deurningerstraat)	1888	200	0	4	57	2148	88%	9%	0%	0%	3%	100%	
9	Walhofstraat (Boddenkampsingel - Boddenkampstraat)	1849	197	0	4	61	2111	88%	9%	0%	0%	3%	100%	
10	Roessinghsbleekweg (Hengelosestraat - Slagmanweg)	7445	957	3	42	147	8594	87%	11%	0%	0%	2%	100%	

Bij het onderzoek naar de problemen meldten verschillende personen dat er meer zwaar vrachtverkeer door de wijk reed dan ze verwachten. Opmerkingen hierover kwamen bijvoorbeeld terug in de omgeving van de Lyceumlaan. In de tellingen is er weinig tot geen zwaar vrachtverkeer geteld. Het zware vrachtverkeer kan mogelijk verscholen zijn in de telling van buitenlandse kentekens. Deze zijn als één categorie geteld. Daarentegen zijn ook dit geen grote getallen, met een maximum van 2%. Toch wordt het wel ervaren. Mogelijk dat de aanwezigheid van zwaar vrachtverkeer in smalle woonstraten meer indruk maakt dan gemiddeld.

4. SCENARIO'S

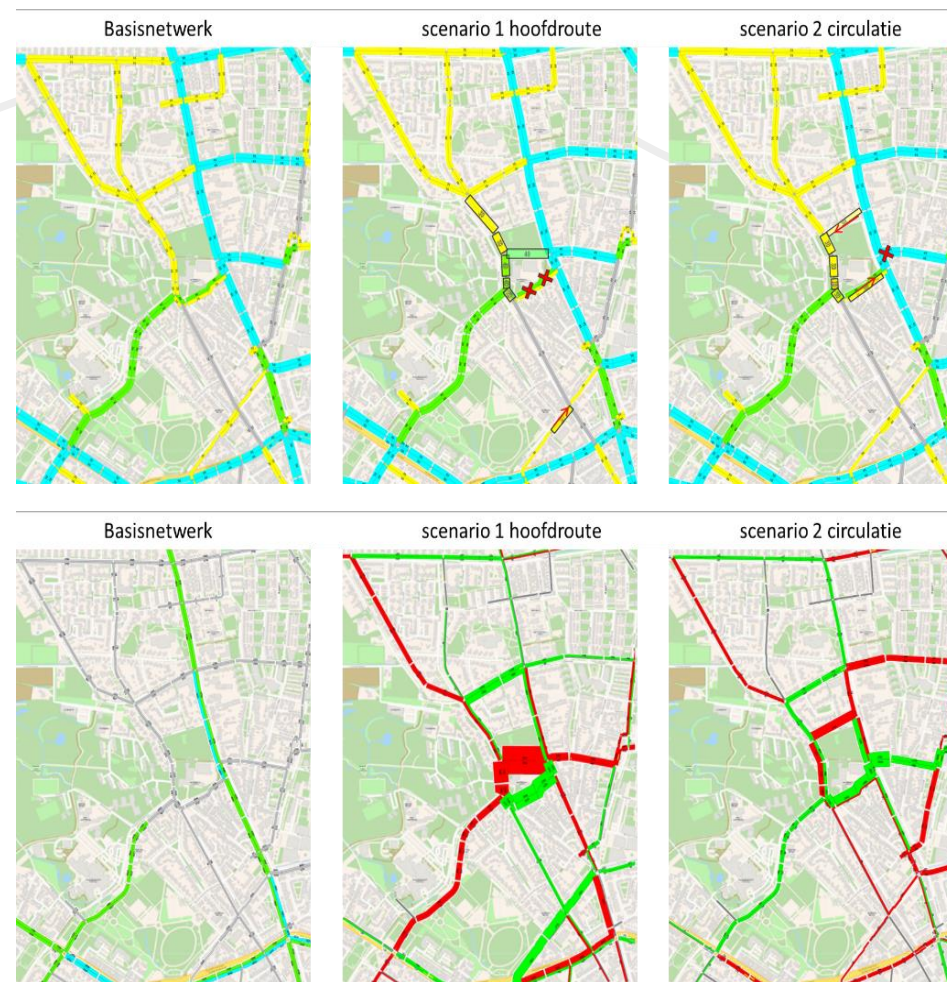
VERKEERSMODEL

Bouwstenen uit hoofdstuk 2 zijn samengebracht in twee samenhangende pakketten (scenario 1 hoofdroute en scenario 2 circulatie). Het eerste pakket gaat uit van het idee het doorgaand verkeer ruimte te bieden op één duidelijke route, en het autoverkeer daardoor uit de rest van de wijk zoveel als mogelijk te verminderen. Het tweede pakket bevat oplossingen die het autoverkeer meer spreidt om de overlast eerlijker te verdelen door de Lyceumlaan éénrichting te maken. Om de effecten te bepalen zijn beide scenario's aangevuld met andere genoemde bouwstenen doorgerekend met het verkeersmodel van de gemeente Enschede.

Bij het scenario hoofdroute is die hoofdroute via de Pierenkampweg geleid. De Lyceumlaan is in dat model afgesloten. Ook is in dit model in het middelste deel van de Walhofstraat tegengesteld éénrichtingverkeer ingevoerd. In het model circulatie is de tegenrichting van de Lyceumlaan op de Bachlaan gezet terwijl in dit model de Dr. Van Damstraat is afgesloten. Om een idee te krijgen van de hoeveelheid verkeer in de scenario's, zijn de in de modellen gevonden effecten van de bouwstenen opgeteld bij de uitgevoerde tellingen.

SCENARIO 1 HOOFDROUTE

Bij het ontwikkelen van een doorgaande route zien we een sterke toename van de hoeveelheid voertuigen op die route. Op de Roessingsbleekweg zijn dan dagelijks nog eens 1.500 voertuigen extra te verwachten. De totale intensiteit komt daarmee ongeveer op 10.500 voertuigen, een intensiteit binnen de bebouwde kom alleen nog geschikt voor 50km/h wegen. Een dergelijke oplossing werkt alleen als dit verkeer, op het nieuw ontstaande kruispunt, geregeld kan worden met verkeerslichten. In het



hier berekende model is dat een geregelde kruising op de Deurningerstraat ter hoogte van de Pierenkampweg Met die intensiteiten is daarom een verkeerslichtenberekening gemaakt. Uitkomst van de berekening is dat zonder extra opstelstroken op de Deurningerstraat een dergelijk kruispunt niet te regelen is. De cyclustijden voor de fietser zijn te lang, voetgangers zijn in de regeling nog buiten beschouwing gelaten en het feit dat kruisende verkeersstromen gelijktijdig groen moeten hebben is onwenselijk. De verwachting is dat wanneer de kruising wel vergroot wordt met extra opstelstroken en de snelheid verhoogd wordt tot 50km/h de intensiteiten op die route nog verder zullen toenemen. Het lijkt een rondweg door de wijk in plaats van om de wijk.

SCENARIO 2 CIRCULATIE

In het tweede pakket is de insteek een betere verdeling van de hoeveelheid verkeer. Met name de toegang tot de Lyceumlaan is feitelijk te smal om het drukke in- en uitgaande verkeer in de spits te verwerken. In combinatie met het vele fietsverkeer levert dat nu een verkeersonveilige situatie op. Door het instellen van éénrichtingverkeer op de Lyceumlaan kan de weg het verkeer beter verwerken en is de situatie ook voor fietsers minder gevaarlijk. Als verkeer alleen nog naar de Deurningerstraat mag rijden, wordt de intensiteit daar 1.600 voertuigen per dag minder. Dat verkeer wordt dan verplaatst naar de Mozartlaan, Beethovenlaan of zoals in de modelberekening de Bachlaan. Zeker het profiel van de Mozartlaan vraagt dan wel om aanpassing. In dit pakket is ook de afsluiting van de Dr. Van Damstraat opgenomen. Dit verkeer wijkt uit naar de Lijsterstraat en de Beekstraat. Ook zonder afsluiting zou de hoeveelheid verkeer op de Lyceumlaan zijn afgenomen

omdat de route van oost naar west via de Lyceumlaan in dit pakket niet meer mogelijk is.

SAMENVATTING EFFECTEN

De effecten van de verschillende oplossingen zijn voor de scenario's vertaald naar de getelde intensiteiten. Deze zijn in de tabel weergegeven. In de tabellen is geen rekening gehouden met effecten van toename van fietsverkeer door aanbieden van betere en veiliger routes.

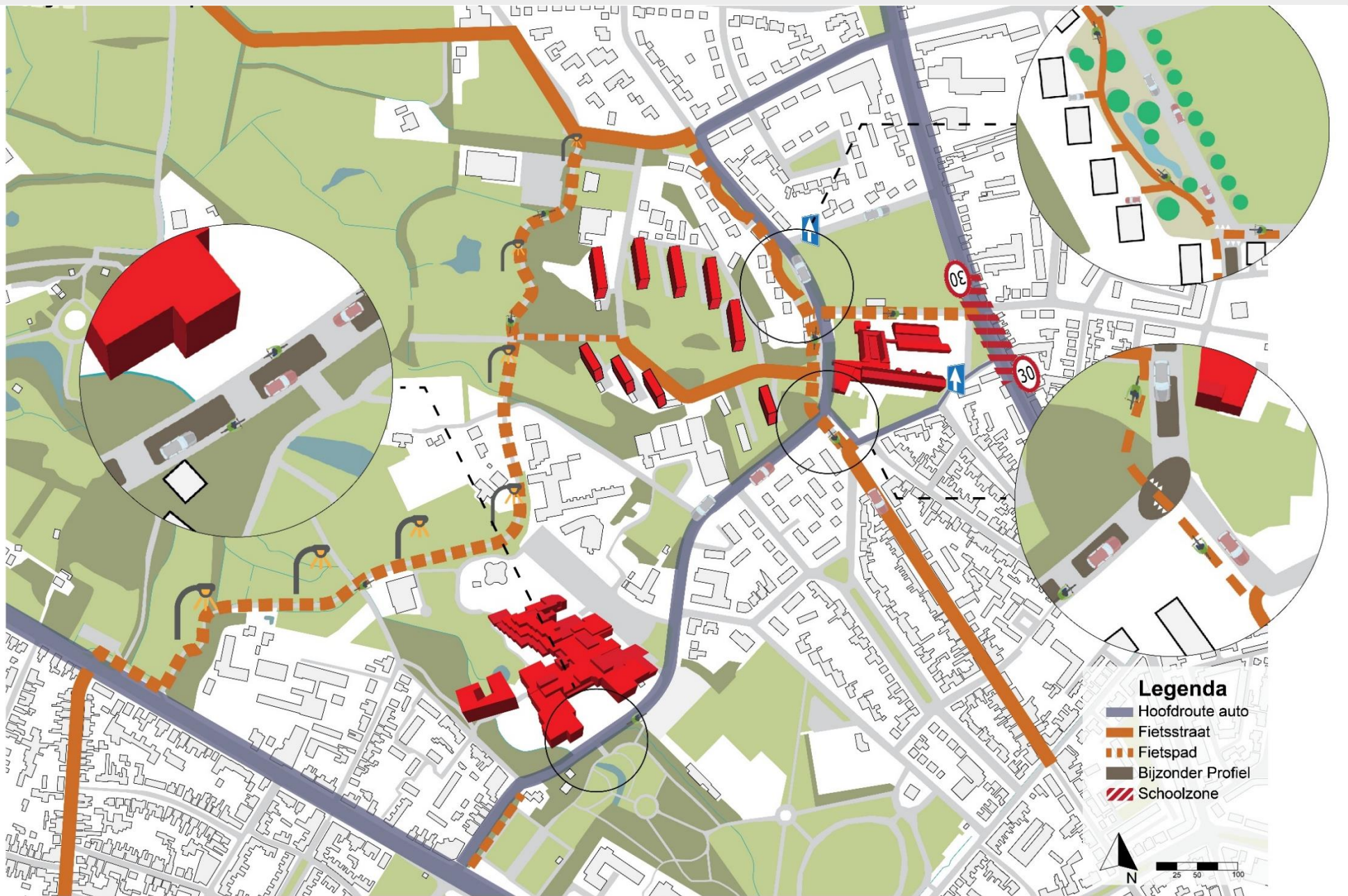
Meer ruimte voor de auto betekent een toename van autoverkeer door de wijk. Die toename kan op de hoofdroute Roessinghsbleekweg oplopen tot meer dan 10%. Die hoeveelheden verkeer blijken echter niet te verwerken zonder hele grote geregelde kruispunten aan te leggen op de Deurningerstraat en Hengelosestraat. In de praktijk betekent dat snel door de wijk om heel lang voor de verkeerslichten te wachten. Spreiding van het autoverkeer maakt dat de grootste knelpunten beter te hanteren zijn. De kans op succes bij het beter faciliteren en stimuleren van alternatieven als de fiets is in dat geval ook groter.

Schatting effecten scenario's op interne circulatie inclusief correctie afsluiten berm Boddenkampsingel

Scenario 1 Hoofdroute	ochtendspits			avondspits			etmaal		
	telling	effect	resultaat	telling	effect	resultaat	telling	effect	resultaat
1 Horstlindelaan (Van Heeksbleeklaan - Dr Zamenhoflaan)	750	0	750	850	0	850	4100	0	4100
2 Horstlindelaan (Offenbachlaan - Deurningerstraat)	900	0	900	1000	0	1000	4950	0	4950
3 Beethovenlaan (Haydnlaan - Deurningerstraat)	600	-300	300	800	-350	450	4000	-2600	1400
6 Bachlaan (Mozartlaan - Deurningerstraat)	50	0	50	100	-50	50	400	-200	200
Pierenkampweg	0	1350	1350	0	1150	1150	0	9100	9100
7 Lyceumlaan (Min de Visserstraat - Deurningerstraat)	600	-550	50	700	-650	50	3450	-3250	200
8 Walhofstraat (Walhofplein - Deurningerstraat)	400	-150	250	400	-150	250	2150	-1000	1150
9 Walhofstraat (Boddenkampsingel - Boddenkampstraat)	400	-150	250	350	-150	200	2100	-1000	1100
10 Roessingsbleekweg (Hengelosestraat - Slagmanweg) corr	1400	250	1650	1650	250	1900	9050	2450	11500

Scenario 2 Circulatie	telling	effect	resultaat	telling	effect	resultaat	telling	effect	resultaat
1 Horstlindelaan (Van Heeksbleeklaan - Dr Zamenhoflaan)	750	0	750	850	0	850	4100	0	4100
2 Horstlindelaan (Offenbachlaan - Deurningerstraat)	900	0	900	1000	0	1000	4950	0	4950
3 Beethovenlaan (Haydnlaan - Deurningerstraat)	600	250	850	800	250	1050	4000	1600	5600
6 Bachlaan (Mozartlaan - Deurningerstraat)	50	0	50	100	0	100	400	0	400
Pierenkampweg	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7 Lyceumlaan (Min de Visserstraat - Deurningerstraat)	600	-250	350	700	-300	400	3450	-1600	1850
8 Walhofstraat (Walhofplein - Deurningerstraat)	400	0	400	400	0	400	2150	0	2150
9 Walhofstraat (Boddenkampsingel - Boddenkampstraat)	400	0	400	350	0	350	2100	0	2100
10 Roessingsbleekweg (Hengelosestraat - Slagmanweg) corr	1400	0	1400	1650	0	1650	9050	0	9050

correctie Roessingsbleekweg voor afsluiten berm Boddenkampsingel obv tellingen maart 2020 Kottendijk ochtendspits +70 avond +45 etmaal + 475 = helft intensiteit telling



5. WIJKVERKEERSPLAN

Op basis van de gesprekken met de omgeving, de uitkomsten van de onderzoeken en de gesprekken met de raad is het wijkverkeersplan opgezet. De tellingen en de modelberekeningen hebben nogmaals duidelijk gemaakt dat het systeem voor het autoverkeer vol is. Meer auto's in de wijk faciliteren op een zware hoofdroute kan niet, verschuiven van verkeer naar de singels ook niet. Beter verdelen kan wel. De enige manier om nu toch minder auto's te krijgen is mensen te verleiden om in plaats van de auto vaker de fiets te kiezen. Met name voor de fiets kan ook nog veel verbeterd worden. Daar vraagt het plan dan ook veel aandacht voor. Omdat de uitwerking en uitvoering van het plan tijd zal vergen, is het opzetten van monitoring en overleg structuur een belangrijke voorwaarde.

MONITORING

Doorgaand verkeer is op dit moment niet uit de wijk te halen. Het probleem moet hanteerbaar en beheersbaar blijven. De geschetste maatregelen moeten vooral een alternatief bieden voor de mensen die nu naar of door de wijk rijden met de auto. Belangrijk is dat de veiligheid van alle verkeersdeelnemers daarbij gegarandeerd is en dat betekent dat de snelheid voor de auto laag blijft.

Bij de uitwerking van de verschillende vervolgprojecten zal de omgeving steeds in enige vorm betrokken worden. Omdat de uitwerking van de verschillende onderdelen van het plan verschillende doorlooptijden kent en er ook nog een aantal grote opgaven (zoals de verbouwing van scholen) speelt, wordt als onderdeel van het plan een regulier mobiliteitsoverleg met de buurt opgezet om de voortgang te monitoren

van alle afzonderlijk uit te werken onderdelen om zo ongewenste neveneffecten vroegtijdig te kunnen oplossen.

AUTO

Het plan gaat uit van het beter verdelen van het huidige autoverkeer. Autoverkeer, zeker het doorgaande, moet daarbij zoveel mogelijk vastgehouden worden op de huidige routes en niet gaat zwerven door de rest van de wijk.

LYCEUMLAAN & DEURNINGERSTRAAT

De Lyceumlaan is, met name rond de aansluiting met de Deurningerstraat onoverzichtelijk en onveilig. Er zijn te veel verkeersbewegingen. Het profiel is te smal voor deze hoeveelheid in- en uitrijdend verkeer. Het plan voorziet in het invoeren van éénrichtingverkeer op de Lyceumlaan tussen Minister de Visserstraat en Deurningerstraat. Autoverkeer kan hier alleen nog richting de Deurningerstraat rijden. Het invoeren van éénrichting maakt het mogelijk om parkeervakken voldoende breed te maken en meer ruimte te geven aan het trottoir.

Dit instellen van éénrichtingverkeer maakt ook onderdeel uit van de maatregelen die op de Deurningerstraat worden genomen ten gevolge van een dodelijk ongeval. Hiervoor wordt de weg tussen Pierenkampweg en Lyceumlaan aangewezen als schoolzone. De snelheid wordt hier verlaagd tot 30km per uur. De oversteek voor fietsen van Pierenkampweg naar Dr. van Damstraat wordt verbeterd en de school heeft aangegeven voornemens te zijn de ingang van de fietsenstalling te verplaatsen naar de zijde Pierenkamp. Uitvoering van die plannen maakt geen onderdeel uit van dit plan maar de maatregelen zijn wel afgestemd.

MOZARTLAAN

Op de Mozartlaan vallen de belangrijkste routes voor fiets en auto samen. Net als op de Roessinghsbleekweg worden ook hier de versmallingen verwijderd. De intensiteit van de auto is zodanig dat auto en fiets niet samen op dezelfde weg kunnen. Voor de fiets wordt dan ook een aparte voorziening in de vorm van een fietspad of parallelle fietsstraat voorgesteld. De ruimte die dan nog nodig is voor de auto is veel minder dan de zeven meter in het huidige profiel. De rijloper voor de auto kan in de toekomstige situatie beperkt worden tot vier en een half of vijf meter.

ROESSINGHSBLEEKWEG

De versmallingen op de Roessinghsbleekweg worden verwijderd. Deze blijken bij de huidige intensiteiten te weinig capaciteit te hebben waardoor onveilig gedrag van automobilisten in de hand wordt gewerkt. Wachtende automobilisten blokkeren daar nu doorgaande fietsers. Op de Roessinghsbleekweg handhaven we de huidige breedte van de weg. De kruisingsvlakken krijgen allemaal een gelijke vormgeving



met plateaux met drempелеlementen. De rijbaan wordt zo ingedeeld dat in het midden een ruimte ontstaat voor de auto's en aan de zijkanten een ruimte die in normale omstandigheden beschikbaar is voor de fiets. Er komen geen als zodanig gemarkeerde fietsstroken. De maatvoering en kleurstelling zal in de nadere uitwerking worden bepaald. Hierbij kan eventueel aansluiting gezocht worden bij de in voorbereiding zijnde wegeisen voor een "GOW 30 weg"; de drukke wegen binnen een 30km zone. De plateaus met drempелеlementen en voorrang van rechts zorgt voor het remmen van de snelheid. Aandachtspunt is de bereikbaarheid van het Roessingh. Mogelijk is hier extra ruimte nodig om te voorkomen dat wachtende voertuigen het overige verkeer belemmeren. De gaten in de verkeersstroom die voorheen door de versmallingen werden veroorzaakt en nodig zijn om busjes linksaf te laten slaan, kunnen ook ontstaan door fietsers bij de oversteek Kottendijk – Mozartlaan in de voorrang te zetten. De nadere uitwerking biedt ook mogelijkheden de bestaande natuurwaarden te versterken en de afwaterstructuur beter zichtbaar te maken en te integreren met de verkeersmaatregelen. Dat laatste geldt met name daar waar het water de weg oversteekt bij de Maatmanweg.

HENGELOSESTRAAT

Bij de ingang van de wijk vanaf de Hengelosestraat is op de rijbaan ruimte voor óf een auto óf een fiets. Door het recentelijk wegvallen van een aantal bomen en mogelijkheid de informatiehalte te laten vervallen, kan naast de rijbaan ruimte voor de fiets worden gemaakt zodat auto en fiets gelijktijdig de wijk in kunnen rijden. Bij de aanpassing moet er aandacht zijn voor de zichtbaarheid van de inrit achter het appartementencomplex. In relatie tot bijvoorbeeld containers, omvang afgekruste kruisingsvlak, lichtmast, hoogte van schuttingen.

BEETHOVENLAAN & HORSTLINDELAAN

Op de Beethovenlaan en Horstlindelaan bepaalt de bus wat mogelijk is. Een bus vraagt om meer breedte en stelt eisen aan de snelheidsremmende maatregelen. Hogere drempels, meer drempels of een structureel smaller profiel passen niet in de busroute. Op deze wegen zien we geen kansen voor sterke verbetering van de situatie. Via de monitoring zal duidelijk moeten worden of toch nog aanvullende maatregelen nodig zijn.

WALHOFSTRAAT

Voor de route Walhofstraat is gevraagd ook op het nog ontbrekende stuk éénrichtingverkeer in te stellen om verkeer te weren en duidelijk te geven aan de fietser. Eénrichting verkeer kan zowel in dezelfde richting als de voor en achterliggende wegvakken als in tegengestelde richting. In beide gevallen betekent dit dat bewoners extra kilometers moeten maken om hun woning te bereiken. Bij tegengesteld éénrichting verkeer komt daar bij dat de doorgaande stroom naar de route Roessinghsbleekweg verhuist. De nadelen wegen in dit geval niet op tegen de voordelen.

PARKEREN

Uit de gesprekken is gebleken dat met name rond de scholen voor special onderwijs de parkeersituatie te wensen overlaat. Dit heeft met name te maken met het feit dat individuele plekken niet duidelijk of helemaal niet zijn aangegeven. Het aanduiden van de parkeerplekken helpt de overlast te verminderen. Ook het goed inrichten van het parkeerterrein bij de hockeyvereniging maakt dat dit terrein geschikt wordt als overloop voor de scholen op heel drukke dagen.

In het proces is ook aandacht gevraagd voor de parkeerproblemen rond voetbalvereniging Emos. We zien binnen het plan geen oplossing voor dit probleem. Rondom de huidige locatie is geen ruimte beschikbaar die dit zou kunnen oplossen.

FIETS

Voor de fiets zien we in het plan duidelijk kansen en mogelijkheden. Een aantrekkelijke fietsvoorziening kan mensen verleiden in plaats van de auto vaker de fiets te kiezen. Het plan voorziet in het realiseren van de fietsstructuur zoals die ook is vastgelegd in de door de raad vastgestelde Fietsvisie. De vorm van de voorziening verschilt per wegvak. Soms is dat een fietspad langs de weg, soms een fietsstraat, soms een vrijliggend pad op enige afstand. De routes worden waar mogelijk in rood uitgevoerd zodat de routes voor alle fietsers makkelijk te vinden en te volgen zijn. Voor de instellingen die langs de doorfietsroute liggen geldt dat het wenselijk is om de fietsenstallingen goed bereikbaar te maken vanaf deze routes. Bij het Stedelijk Kottenpark is het voor de verkeersveiligheid essentieel dat de ingang verplaatst van de Lyceumlaan naar de Pierenkampweg. Dit is inmiddels ook een concreet voornemen van de school.

SLAGMANPAD

Grofweg parallel aan de Roessinghsbleekweg ligt het Slagmanpad. Het pad loopt van Hengelosestraat naar de Dr Zamenhoflaan.. Uit de probleeminventarisatie komt naar voren dat veel mensen de route niet weten te vinden. Ook wordt geklaagd over de huidige staat van onderhoud. De route moet worden verbeterd, verbreed en door de koppeling met de rest van het netwerk beter vindbaar. Door de koppeling met regulier onderhoud kan hier al op korte termijn in worden voorzien.

In het proces is gevraagd de route ook open te stellen voor de taxibusjes van het Roessingh richting Hengelosestraat. In 2012 was al negatief geadviseerd over medegebruik van het deel tussen parkeerplek en Maatmanweg. Bij het opnieuw beoordelen is gebleken dat de toen aangedragen argumenten; wegbreedte, snelheid, handhaafbaarheid blijven staan en met de aanwijzing van het pad als doorfietsroute alleen maar zwaarder zijn geworden. Bovendien is op het stuk richting Hengelosestraat ook nog het risico op gebruik als sluiproute door ander verkeer dan taxi's. Ontsluiting vanaf de Hengelosestraat vraagt bovendien een grote reconstructie van de weg.

PARK DE KOTTEN

Park de Kotten vormt de kortste route tussen Slagmanpad en de Pierenkampweg. Het vormt daarmee een belangrijke schakel in het fietsnetwerk. De scholieren krijgen daarmee een veiliger route dan de route over het parkeerterrein van het Roessingh om via Maatmanweg en Roessinghsbleekweg de school bereiken. Tevens zijn deze alternatieve routes tijdens de spits ook druk door personeel, klanten en het halen en brengen van leerlingen. Als de ingang van de stalling geplaatst wordt naar de Pierenkampweg is het bovendien de kortste route. Om een goede aansluiting te krijgen wordt in het plan voorgesteld een deel van Park de Kotten fietsstraat te maken. Ook het bospad tussen Slagmanpad en Park de Kotten wordt geschikt gemaakt voor de fiets. Hierbij geldt wel dat dit niet ten koste mag gaan van de daar aanwezige bomen.

Naast de voorziening van de fiets moet een (smal) pad voor wandelaars worden gerealiseerd zodat voetgangers langs het Slagmanpad veilig kunnen wandelen. Bij dit proces zal ook aandacht besteed moeten worden aan het halen en brengen met

auto's naar de Dr. Ariënschool. Dat gebeurt nu nog te veel via park de Kotten en te weinig via het parkeerterrein aan de Dr. Zamenhoflaan

PIERENKAMPWEG

De Pierenkampweg is nu al over het grootste deel fietspad. Ook het laatste deel waar nu nog enkele parkeerplaatsen liggen wordt fietspad. De parkeerplaatsen komen te vervallen. De oversteek met de Deurningerstraat wordt verbeterd. Zo wordt de Deurningerstraat schoolzone en de snelheid op dat deel van de weg verlaagd tot 30km per uur. De verplaatsing van de fietsingang voor leerlingen van het Kottenparkcollege van de Lyceumlaan naar de Pierenkampweg is inmiddels een concreet voornemen van de school.

KOTTENDIJK

De Kottendijk is in de fietsvisie aangewezen als onderdeel van de doorfietsroute tussen centrum en universiteit. De straat is binnen de Singels al ingericht als fietsstraat. Binnen het plan zal ook het deel ten noorden van de Singels fietsstraat worden.

MOZARTLAAN

De Mozartlaan vormt het verlengde van de Kottendijk. Op het stuk tussen Lyceumlaan en Beethovenlaan is de hoeveelheid autoverkeer zo hoog dat een fietsstraat niet de juiste oplossing is om de fiets een veilige route te geven. Hier zal een aparte voorziening voor de fiets moeten worden gerealiseerd. Daarvoor zal het profiel voor het autoverkeer versmald worden tot dat van een woonstraat. Voor de aanpassing is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk. Voor een goede

scheiding van fiets en auto bij de Lyceumlaan, Roessinghsbleekweg is grond nodig van het Stedelijk Kottenpark. Het planproces voor dit deel van de doorfietsroute zal meer tijd vragen. Het planonderdeel biedt in dit geval ook ruimte voor meer water en groen.

DR. ZAMENHOFLAAN & VIERMARKENWEG

Vanaf de Mozartlaan gaat de doorfietsroute naar de universiteit verder via Dr. Zamenhoflaan en Viermarkenweg. Hier is de hoeveelheid autoverkeer veel geringer dan op de Mozartlaan en kan een fietsstraat worden gemaakt. De route biedt tevens een goede fietsverbinding naar voetbalvereniging EMOS. Voor de Viermarkenweg geldt de groenstructuur als randvoorwaarde bij de invulling als fietsstraat.

WERKGEVERS

FIETSPARKEREN EN MOBILITEITSMANAGEMENT

In het proces is duidelijk geworden dat met name bij de grote werkgevers in het gebied er een verbetering mogelijk is ten aanzien van het stimuleren van de fiets als vervoermiddel om naar het werk te komen. Onderdeel daarvan is het regelen van goede fietsparkeervoorzieningen. Werkgevers kunnen zich hierin laten ondersteunen door Overijssel Onderweg en Twente Mobiel.

Mobiliteitsbeleid van individuele bedrijven en realisatie van voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen zien we als verantwoordelijkheid van de organisaties. Het plan voorziet dan ook niet in bijdragen op dit gebied.

PLANNING EN FINANCIEN

In dit plan zijn de hoofdlijnen voor de verkeersaanpak vastgelegd. Voor de uitwerking en uitvoering zal het plan in verschillende deelprojecten worden opgesplitst. Voor ieder project geldt een eigen planning en participatietraject. Ook in het vervolgproces zal de omgeving intensief worden betrokken. De vorm is afhankelijk van de complexiteit van de opgave. De belangrijkste uitvoeringsprojecten zijn:

- Kottendijk
- Slagmanpad
- Pierenkampweg
- Lyceumlaan
- Roessinghsbleekweg
- Park de Kotten
- Viermarkenweg
- Mozartlaan

De monitoring zal direct opgepakt worden. De acties rond de Deurningerstraat worden naar verwachting nog dit jaar in uitvoering genomen. Dat is inclusief aanpassing en instelling éénrichting Lyceumlaan, aanpak Pierenkampweg en het omzetten van de ingang fietsenstalling. Het Slagmanpad is onderdeel van onderhoudsprogramma en zal snel worden opgepakt. Binnen dat traject zou ook een verkenning moeten worden uitgevoerd over de mogelijkheden ten aanzien van de verharding van het bospad richting park de Kotten. Ook de aanpassingen rond de kruising Hengelosestraat Roessinghsbleekweg is onderdeel van de korte termijn aanpak.

Voor de Kottendijk zijn de budgetten aangevraagd. Hier kan op korte termijn worden gestart met de planvorming. De uitvoering volgt aansluitend. De planvorming en uitvoering zal voorlopen op die rond de Roessinghsbleekweg. Uitvoering van beide projecten zal naar verwachting binnen de collegeperiode plaatsvinden.

Voor de Mozartlaan is een bestemmingsplanwijziging nodig. Planvorming, planologische procedure en eventuele verwerving vraagt meer tijd. Ook is mogelijk afstemming nodig met de vernieuwbouw van Stedelijk de Kotten. Indien de start planvorming op korte termijn wordt opgestart zal de uitvoering naar verwachting in de volgende collegeperiode plaatshebben.

De resterende projecten Viermarkenweg, Dr Zamenhoflaan, en Park de Kotten kunnen het best in samenspraak met onderhoud en monitoring van de situatie worden opgepakt. Uitgangspunt moet zijn dat steeds een veilige verkeerssituatie aanwezig is.

Voor alle projecten geldt dat versnellen of vertragen nodig kan zijn om aan te sluiten bij andere trajecten om de verkeersveiligheid te borgen of kosten efficiënter te werken.

Middelen voor deze projecten zijn opgenomen in de jaarlijkse kredietaanvraag. Mogelijk kunnen deze nog worden aangevuld met subsidies. In de verdere uitwerking van de vervolgprojecten is samenwerking met de omgeving uitgangspunt. Dan zal ook het gesprek gevoerd kunnen worden op kleinere details.



GEMEENTE ENSCHEDE

Teksten Strategie & beleid Fysiek

Datum 11-1-2023

Aan dit document kunnen geen rechten worden ontleend



ENSCHDE