

GEMEENTE ENSCHEDE

ACTIEPROGRAMMA VOETGANGER



INHOUDSOPGAVE

1. WAAROM EEN VOETGANGERSPROGRAMMA? 2

- 1.1. De voetganger 3
- 1.2. Waarom dit actieprogramma? 3

2. WAAR ZETTEN WE OP IN? 4

- 2.1. Wat doen we nu al? 4
- 2.2. Waar focussen we ons op? 5

3. ACTIELIJNEN 6

- 3.1. Lopen stimuleren en borgen in het ruimtelijk beleid; 6
- 3.2. Looproutes bij OV-haltes verbeteren; 8
- 3.3. Looproutes rondom bronpunten verbeteren; 8
- 3.4. Looproutes rondom schoolomgevingen verbeteren 10
- 3.5. Onderzoeken waar we loopvoorzieningen moeten verbeteren om het lopen verder te stimuleren; 10

4. MONITORING EN EVALUATIE 12

1. WAAROM EEN

VOETGANGERSPROGRAMMA?

1.1. DE VOETGANGER

Iedereen loopt. Of je nu te voet vanuit huis vertrekt om te gaan winkelen, een lange afstand gaat wandelen of een ommetje maakt met de hond. Ook wie met de auto, trein of fiets reist, loopt vaak het eerste en laatste stuk tot aan de plaats van bestemming. Onder voetgangers verstaan we mensen die hun voeten gebruiken om zich te verplaatsen en alle andere gebruikers van de stoep. Dus ook mensen in een rolstoel of scootmobiel en mensen die met hulpmiddelen lopen zoals een rollator of blindegeleidestok. Inclusiviteit is altijd ons uitgangspunt. We kiezen daarom ook voor een brede benadering van het begrip voetganger.

1.2. WAAROM DIT ACTIEPROGRAMMA?

Doel is dat we Enschede nog aantrekkelijker maken om te lopen. We willen het wandelen voor iedereen zo veilig en aantrekkelijk mogelijk maken. Dat draagt vervolgens bij aan tal van maatschappelijke doelstellingen. Met name vanuit het oogpunt van de gezonde stad die we willen zijn is het stimuleren van wandelen belangrijk. Zowel voor de fysieke gezondheid door beweging als mentale gezondheid door de rust die het geeft in het hoofd. Daarnaast draagt het bij aan thema's als klimaatadaptatie, het verminderen van de CO₂-uitstoot, inclusiviteit en veiligheid. Lopen lost die opgaven niet direct op en er moet ruimte blijven voor andere vormen van vervoer, maar een stedelijke inrichting waarin we volgens het STOP-principe de voetganger als eerste een plek krijgt, kan bijdragen aan substantiële oplossingen.

Lopen draagt ook bij aan de doelen van ons mobiliteitsbeleid. Stappen staat niet voor niets op één in het STOP-principe (Stappen, Trappen, OV en Personenauto). Dit omarmen we in onze Omgevingsvisie en Mobiliteitsvisie: Leefbaar, Aantrekkelijk en Bereikbaar. Het bevorderen van lopen bevordert primair de leefbaarheid van de stad. Door het verlagen van de verkeersdruk verbeteren we de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid.

We zien de voetganger als de flexibele schakel tussen de verschillende modaliteiten die ons mobiliteitssysteem kent. Wanneer er meer gelopen wordt, kan dit het mobiliteitssysteem versterken door de keuze voor openbaar vervoer of deelvervoer makkelijker te maken. Een omgeving met veel functies op loopafstand zorgt daarnaast voor minder autoverkeer en meer kans voor voetgangers en fietsers. Hierdoor neemt de algemene druk op het mobiliteitssysteem af.

2. WAAR ZETTEN WE OP IN?

2.1. WAT DOEN WE NU AL?

Er is al veel aandacht voor de voetganger in Enschede. Zo hebben we in de Mobiliteitsvisie: Leefbaar, Aantrekkelijk en Bereikbaar uit 2019 zones geselecteerd, waarin aangegeven staat welke vervoersmiddelen daar prioriteit hebben. De A-zone is de voetgangerszone binnenstad en omliggende straten, de B-zone het binnensingelgebied en de C-zone is de rest van de stad. Het valt op dat de voetganger in elke zone aanwezig is.

	• Alleen bestemmingsverkeer • Domein voor voetgangers en fietsers • Maximale verblijfskwaliteit • Menging van verkeerssoorten	
	• Fiets, OV en autoverkeer in balans • Autointensiteiten beperkt vanwege leefbaarheid en oversteekbaarheid • Herkenbare structuur van pleinen en stadsboulevards	
	• Gescheiden hoofdstructuur voor fiets, OV en autoverkeer • Verblijfsseenheden met lage intensiteiten	

Figuur 1 – A-, B-, en C-Zones uit Mobiliteitsvisie

We trekken samen op met het Actieprogramma Binnenstad en de Leidraad Openbare Ruimte Binnenstad die zich richten op de A-zone. Daarin stellen we dat het voor de voetganger van belang is dat er logische looproutes zijn in de voetgangerszone en ook naar de omringende wijken, parken, bushaltes en/of het station.

LOPEN EN FIETSEN

In de Mobiliteitsvisie staat dat we ernaar streven om geen fietsverboden meer te hebben. Dit sluit namelijk niet aan bij de fietsstad die we willen zijn. We erkennen dat dit voor voetgangers, juist op locaties waar het druk is zoals in de binnenstad of in de parken, minder prettig is.

Met name bezorgdiensten per fiets zorgen met regelmaat voor gevaarlijke situaties in de binnenstad. Meer over deze pilot in 3.1. Toegankelijkheid borgen ruimtelijk beleid.

RELATIES MET ANDERE BELEIDSVELDEN

Ook vanuit de andere beleidsvelden is er aandacht voor de voetganger. Zo is er een Sport- en beweegakkoord, een Actieprogramma binnenstad en we bezig zijn met de Omgevingsvisie. In het Toekomstbeeld Enschede (kader Omgevingsvisie) kiezen we voor inbreiding vóór uitbreiding en ontwikkelen de internationale corridorstad met vitale bronpunten (grote voorzieningencusters en winkelcentra). We sluiten daarnaast aan bij andere beleidsontwikkelingen. Zoals onze visie en ambities

rondom publieke mobiliteit, het Verkeersveiligheidsplan. Uit deze andere beleidsvelden en projecten dekken we ook de middelen die nodig zijn om te voldoen aan de eisen in dit actieprogramma.

2.2. WAAR FOCUSSEN WE ONS OP?

In dit programma geven we aan hoe we werken aan het voorzieningsniveau van de voetganger. Dat doen we door ons te focussen op concentraties van voetgangersstromen. Op deze locaties vinden we het, naast dat er goede loopvoorzieningen aanwezig moeten zijn in de woonwijken, extra belangrijk om goede voetgangersvoorzieningen te hebben. Goede routes zijn voorzien van herkenningspunten in de looplijn, obstakelvrij en voorzien van bankjes en eventueel schuilmogelijkheden tegen hitte en regen. In dit voetgangersprogramma stellen we uitgangspunten vast die we graag op alle voetgangerspaden in Enschede zien terugkomen. Ook zetten we ons in om inwoners en gasten in de stad te stimuleren om te lopen. We monitoren continu of dat ook gebeurt. Vervolgens evalueren we of er in de loop der jaren nieuwe acties of aan dit actieprogramma toegevoegd kunnen worden. We betrekken ook belanghebbenden uit de stad bij het uitvoeren van de acties, zoals de toegankelijkheidscommissie.

Dit resulteert concreet in de volgende actielijnen die we in hoofdstuk 3 nader uiteenzetten:

- Lopen stimuleren en borgen in de openbare ruimte;
- Looproutes bij OV-haltes verbeteren;
- Looproutes rondom wijkwinkelcentra verbeteren;
- Looproutes rondom schoolomgevingen verbeteren;
- Onderzoeken waar we de loopvoorzieningen moeten verbeteren om het lopen verder te stimuleren;

In hoofdstuk 4 gaan we in op het monitoren en evalueren van de acties uit dit actieprogramma.



3. ACTIELIJNEN

3.1. TOEGANKELIJKHEID BORGEN RUIMTELIJK BELEID;

Om te zorgen dat de voetganger en goede wandelvoorzieningen een aandachtspunt blijven bij het bouwen van nieuwe infrastructuur en herstructureringen, vinden we het noodzakelijk om dit expliciet in dit document te benoemen. Omdat we kiezen voor de voetganger in brede zin, zien we er vanuit het mobiliteitsbeleid op toe dat er bij ruimtelijke ontwikkelingen in de stad, voldaan wordt aan de minimale eisen uit het Toetsingskader Openbare Ruimte (TOR: www.enschede.nl/TOR). Omdat we toegankelijkheid belangrijk vinden borgen we dat tegelijkertijd als onderwerp in het (her)inrichten van de openbare ruimte.

- Korte en doodlopende straatjes (<100m) hoeven geen trottoir, mits lage verkeersstroom;
- Minimale vrije doorgangsruijnte is 0.90 meter bij puntvernauwingen zoals lichtmasten of verkeersborden en 1.20 meter bij langere versmallingen;
- We richten onze voetpaden in volgens de richtlijnen uit de notitie Voetpaden voor iedereen. Daarin staan richtlijnen voor o.a. inrichting voetpaden en diverse objecten in of naast de voetpaden, oversteekplaatsen, uitritconstructies, voorzieningen voor blinden en slechtzienden, straatmeubilair, gehandicaptenparkeerplaatsen, openbaar vervoer en wegomleidingen;
- Er dient rekening te worden gehouden met voorzieningen voor mensen met een beperking. We hanteren daarbij het VN-verdrag Handicap.
- De Commissie Enschede Toegankelijk beveelt een minimale doorgangsbreedte van één meter aan bij puntvernauwingen en trottoirs met eenrichtingsverkeer en idealiter tussen de 1.40 en 1.80 cm om passeren mogelijk te maken. Zij adviseert verder om bij ieder trottoir en/of doodlopende voetgangerszones en wegen, een minimale draaicirckel van 220cm aan te houden.

3.1.1. TOEGANKELIJKHEID OPENBARE RUIMTE

We geven invulling aan de uitgangspunten uit het VN-verdrag Handicap. We stellen daarom als standaard dat we de openbare ruimte zoveel mogelijk drempelvrij en zonder trappen inrichten. Als voetganger in de stad stuit je regelmatig op obstakels als containers, ongelukkig geplaatste bankjes, lantaarnpalen en zelfs bomen. Daarnaast zijn er vaak tijdelijke obstakels zoals terrassen, borden die waarschuwen voor wegwerkzaamheden, een mobiel toilet, slordig geparkeerde fietsen of auto's op de stoep. Bij het inrichten van de ruimte voorkomen we dat deze voorwerpen obstakels vormen voor voetgangers. Ook tijdens evenementen en wegwerkzaamheden houden we de toegankelijkheid voor mensen met een beperking in het oog. We maken afspraken met BOA's om hier meer op toe te zien.

3.1.2. VEILIGHEID VOETGANGER BINNENSTAD

We stimuleren zowel het fietsen als het lopen in Enschede. Op plaatsen waar het druk is en de fiets- en voetgangersstroken niet gescheiden zijn, leidt dit soms tot conflicten. Vooral in de binnenstad. We willen geen fietsverboden, maar we willen doen wat nodig is om de veiligheid voor voetgangers in de voetgangerszone van de binnenstad zoveel mogelijk te bevorderen. We zijn daarom aan het verkennen

wat het voor ons bijdraagt als we ons aansluiten bij Bezorg Veilig. Dit is een initiatief waarin met bezorgdiensten samen wordt gewerkt aan veiliger bezorging in het algemeen. Concreet is daar het idee van een locatieafhankelijke snelheidsbegrenzer, die in de binnenstad zou kunnen zorgen dat er langzamer gereden wordt.



3.1.3. VEILIGE OVERSTEEKLOCATIES

We voorzien rijbanen met een hoge verkeersdruk van zebrapaden. We maken daarbij gebruik van de handreiking Verkenning zebrapaden Aanbevelingen voor toepassing en inrichting 2023 van het CROW.

- Verhoogde zebrapaden dwingen automobilisten om af te remmen en hebben onze voorkeur;
- We zorgen dat zebrapaden ook 's nachts goed zichtbaar zijn en plaats straatlantaarns boven de oversteek;
- We laten zebrapaden doorlopen over vrijliggende fietspaden. Dit geeft mensen met oriëntatieproblemen, waaronder slechtzienden, ouderen en kinderen, rust en overzicht;
- Wanneer de zebra niet over de fietspaden wordt doorgetrokken moet de middengeleider minimaal 2 meter diep te zijn, maar bij voorkeur 2.20 cm, zodat ook scootmobielen en rolstoelen zich veilig kunnen opstellen.
- Bij 50km/pu wegen zijn verkeerslichten standaard voorzien van een rateltikker. Waar het mogelijk is passen we deze ook toe op 30 km/pu wegen.

3.1.4. AANTREKKELIJKE LOOPROUTES

In de praktijk zien we op sommige plekken dat trottoirs onnodig breed zijn. Hier zien we kansen om groen toe te voegen door perkjes aan te leggen. Dit is enerzijds vanuit het doel om klimaatadaptatie te bevorderen een na te streven actiepunt. Daarnaast bevordert het de uitstraling en de aantrekkelijkheid van de looproute. We gaan daarom inventariseren waar het trottoir volgens onze maatstaven die in de TOR vastleggen, ruimte kan maken om groen toe te voegen.

ACTIES

- We nemen in de TOR op dat we als standaard de openbare ruimte op voetpaden drempelvrij en zonder trappen inrichten;
- We voorkomen hellingspercentages van meer dan 3%;
- Starten met een pilot om bezorgfietsen uit te rusten met een locatieafhankelijke snelheidsbegrenzer;
- Commissie Enschede Toegankelijk betrekken bij langdurige omleidroutes voetgangers en grote renovaties;
- We checken of de oversteeklocaties aan onze normen voldoen en verbeteren deze waar nodig;
- Voorkomen van obstakels op voetpaden door strenger toezicht door BOA's;
- Inventariseren waar er groen kan worden toegevoegd op brede trottoirs;

3.2. LOOPROUTES BIJ OV-HALTES VERBETEREN;

Een goede bereikbaarheid te voet helpt om het OV-gebruik verder te stimuleren. Voor station Enschede en omgeving zijn we bezig met grootschalige plannen voor vernieuwing en een herinrichting van het stationsplein. Bij die uitwerkingen staat de voetganger centraal. Voor de andere treinstations Kennispark, Eschmarke en Glanerbrug, zien we verbeterkansen voor de voetgangersvriendelijkheid. Daarom gaan we investeren in de voetgangersfaciliteiten op deze locaties. We willen bovendien bushaltes en mobiliteitshubs voor iedereen goed bereikbaar en toegankelijk houden. In de toekomst gaan we buslijnen op de hoofdwegen laten rijden, zodat gebruikers sneller op de bestemming zijn. Vooral dan neemt het belang van de bereikbaarheid van de haltes toe omdat er minder bushaltes in de haarvaten van de wijk zullen zijn.

We gaan op stations en bushaltes de blindegeleidelijnen verbeteren. Geleidelijnen en aanverwante markeringen bieden tastbare en visuele ondersteuning bij verplaatsen in openbare ruimten en in gebouwen. Geleidelijnen zijn niet alleen voelbaar en te volgen door een ribbelprofiel maar ook door toepassing van een (kleur)contrast. We leggen dit vast in de TOR. Bij goed gebruik staat de geleidelijn garant voor een veilige en obstakelvrije route. Het verduidelijkt bovendien zowel de route als de instapplaats voor alle reizigers. We volgen hierin de CROW publicatie 233 addendum Handboek Halteplaatsen.

ACTIE

- Op stations en bushaltes de blindegeleidelijnen verbeteren en vastleggen in de TOR.

3.3. LOOPROUTES RONDOM BRONPUNTEN VERBETEREN;

In het nog door de Raad vast te stellen Toekomstbeeld, dat het kader is voor de Omgevingsvisie noemen we grote voorzieningenclusters en winkelcentra in de wijken 'bronzpunten'. "We ontwikkelen onze bronzpunten tot levendige ontmoetingsplekken in de wijken en wij stimuleren het lopen voor een gezonde, vitale en gelukkige samenleving", zo staat er in het Toekomstbeeld. "Wij kiezen ervoor om in de bronzpunten van onze gemeente meer ruimte te geven aan groen en voetgangers. In een radius van 500 meter rondom het bronzpunt zetten we in op meer stedelijkheid. Hier maken we ruimte voor verdichting." Dit is voor dit Actieprogramma Voetganger een doelstelling om bij aan te sluiten. Naast dat er supermarkten, gezondheidscentra, bakkerijen en kappers te vinden zijn op de bronzpunten, hebben ze ook een ontmoetingsfunctie. We willen deze locaties ook gaan aanmerken als A-zones waarin de voetganger centraal staat. We zien nu dat er in de ruimte rondom de winkelcentra in de wijken, veel parkeergelegenheid is. Er zijn daar kansen om de toegankelijkheid, veiligheid en de ruimte voor de voetganger te verbeteren. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om de leefbaarheid, aantrekkelijkheid en ruimtelijke kwaliteit te vergroten. Juist omdat de meeste gebruikers van het wijkwinkelcentrum, afkomstig zijn uit de nabijgelegen woonwijk. Bij de inrichting van de bronzpunten houden we rekening met het op peil houden van een goede bereikbaarheid voor doelgroepenvervoerders en GPK houders.

We willen dat er meer mensen gaan lopen naar de winkelcentra in de wijken, te weten: het MIRO center, het Stroink, Helmerhoek, Boswinkel, Eschmarke en Stokhorst. Daarnaast nemen we de voetganger mee in de bronpunten, beschreven in het Toekomstbeeld van de omgevingsvisie:

- De al lopende sleutelprojecten zijn Centrumkwadraat, Boulevardkwartier, Cromhoffpark en Eschmarkerveld;
- Schuttersveld als levendige gemengde wijk die de brug slaat tussen Centrumkwadraat en Rigtersbleek / Kop Westerval;
- Productiewijk Rigtersbleek: we beschermen het textielkarakter van het huidig bedrijventerrein Rigtersbleek. En we ontwikkelen een spannende stadswijk met volop ruimte voor cultuur, wonen én werken;
- Nieuw Tweekelerveld als wijk waarin we de bestaande gemeenschap respecteren en een nieuwe impuls geven. Dat doen we door nieuwe woonplekken en kansen voor ontplooiing te ontwikkelen;
- We vergroten het innovatiedistrict Kennispark Campus UT en maken plek voor innovatie, bedrijfsleven, wonen en verblijven;
- Bronpunt Deppenbroek als wijk waar we de stedenbouwkundige identiteit behouden. We onderzoeken hoe we in de wijk kunnen inbreiden;
- Bronpunt Wesselerbrink als kerngebied van heel Enschede Zuid. Hier onderzoeken we hoe we kunnen verstedelijken rondom winkelcentrum Wesselerbrink.



Figuur 3 - Voetgangersstromen Enschede-Zuid met bestemming wijkwinkelcentra. (Bron: Mobidot)

We hebben per winkelcentrum onderzocht hoe de voetgangersstromen momenteel lopen. In figuur 3 hiervan een weergave naar wijkwinkelcentra in Zuid. Vervolgens bekijken we welke maatregelen we kunnen nemen om dit te bevorderen. Denk hierbij aan het aanpassen van VRI's in de toekomst zodat voetgangers meer prioriteit krijgen of het aanleggen van extra zebrapaden.

ACTIES

- In een radius van 500 meter rondom het bronpunt maken we ruimte voor verdichting met goede voetgangersvoorzieningen;
- Wijkwinkelcentra aanmerken als A-zones waarin de voetganger centraal staat;
- Aanpassen van VRI's in de toekomst zodat voetgangers meer prioriteit krijgen.

3.4. LOOPROUTES RONDOM SCHOOLOMGEVINGEN VERBETEREN

Rondom schoolomgevingen besteden we extra aandacht aan de verkeersveiligheid. Scholieren, ouders en personeel van de scholen ervaren de verkeerssituatie tijdens haal- en brengtijden op te veel scholen in Enschede als onveilig. Zij zien net als wij verbeterkansen. Met vaststelling in 2023 van het Verkeersveiligheidsplan Enschede 2030 zijn er middelen beschikbaar gekomen voor infrastructurele maatregelen nabij schoolomgevingen. Zo plaatsen we ten behoeve van de oversteekbaarheid kleurrijke, opvallende palen bij de ingang van de schoolzones. Daarnaast zetten we kleinere paaltjes neer bij oversteeklocaties.

Ook experimenteren we met het concept van de Schoolstraat. Hiermee sluiten we tijdens haal- en brengtijden de straat af voor gemotoriseerd verkeer. Dit bevordert de verkeersveiligheid en stimuleert het halen en brengen te voet of met de fiets. Immers kan men met de auto toch niet meer dichtbij de school komen.

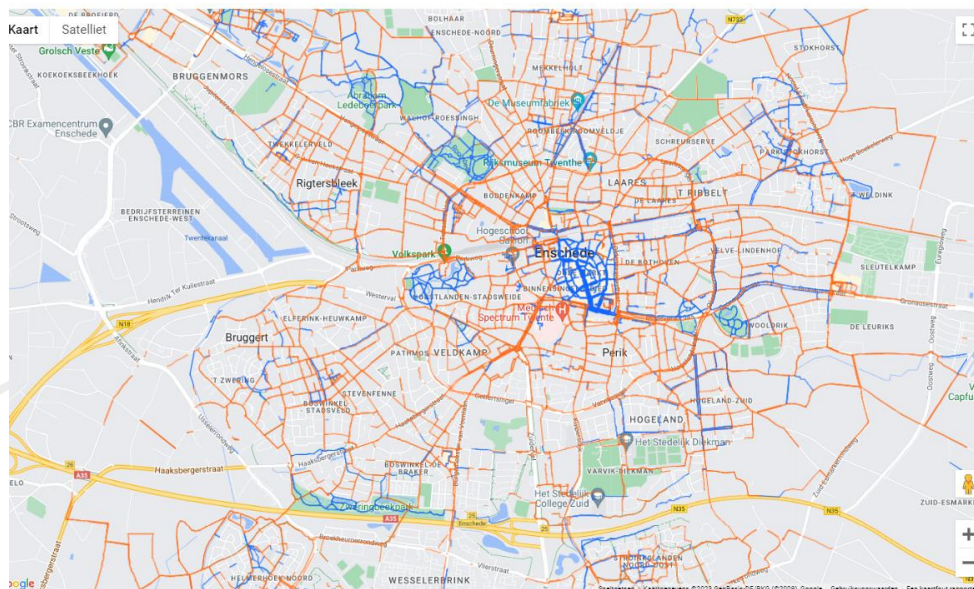
We stimuleren daarnaast het lopen of fietsen naar school in plaats van het halen en brengen met de auto. Dit doen we vooral door kinderen en ouders bewust te maken van de voordelen die dit biedt. Via een breed aanbod aan educatieprogramma's over verkeersveiligheid maken we hierin stappen. We passen de educatieprogramma's zoveel mogelijk aan op de wensen van de scholen en onze doelstellingen als gemeente.

ACTIES

- Plaatsen van kleurrijke, opvallende palen bij de ingang van de schoolzones;
- Experimenteren op 3 locaties per jaar met het concept van de Schoolstraat;
- Kinderen en ouders continu bewust maken van de voordelen van lopen en fietsen t.b.v. verkeersveiligheid.

3.5. ONDERZOEKEN WAAR WE LOOPVOORZIENINGEN MOETEN VERBETEREN OM HET LOPEN VERDER TE STIMULEREN;

Onder andere met de data van de Enschede Fietst-app en andere databronnen, kunnen we voetgangersstromen in de stad in kaart brengen. Per wegvak zien we hoe vaak er daar gelopen wordt, op welke dag van de week, op welk tijdstip en de bestemming van de voetganger. Zo krijgen we inzicht in de routes die mensen nemen en kunnen we deze verbeteren. Bijvoorbeeld door ze prioriteit te geven bij onderhoudswerkzaamheden of toegankelijker te maken voor mensen met een beperking. Ook maken we de routes aantrekkelijker. We kunnen met de data ook monitoren of er na de aanpassingen in de infrastructuur of door extra stimuleringsmaatregelen, daadwerkelijk meer gelopen wordt. We monitoren de effecten van ons beleid. Naast het werken met data, gaan we ook vragen naar de mening van onze inwoners over de voetgangersvoorzieningen. Specifiek hebben we hierbij aandacht voor mensen met een beperking en de blindegeleidelijnen. Deze lijnen zien we graag in de stad op een uniforme wijze terugkomen.



Figuur 1 - Voetgangersstromen. Blauw: aangewezen voetgangersgebied. Oranje: Overig (Bron: Mobidot)

ACTIES

- Continu d.m.v. data en ervaringen van inwoners onderzoeken wat nodig is om het lopen te bevorderen;
- Jaarlijks rapporteren of er een toe- of afname is van het voetgangersgebruik;
- Continu monitoren voetgangersontwikkeling, met specifiek aandacht voor mensen met een beperking.

4. MONITORING EN EVALUATIE

De acties die we in dit programma hebben opgenomen, voeren we de komende jaren uit. In de openbare ruimte realiseren we verbeteringen voor voetgangers, wanneer er werkzaamheden plaatsvinden. Vandaar dat het stap voor stap gebeurt. Zoals we in 3.5. Onderzoeken waar we loopvoorzieningen moeten verbeteren, monitoren we de voetgangersstromen en de effecten van het beleid.

Om de twee jaar evalueren we dit actieprogramma. Dan bekijken we of er, bijvoorbeeld op basis van hetgeen we monitoren, signalen uit de stad of doordat zich stedelijke ontwikkelingen voordoen, of we nieuwe acties moeten toevoegen. Zo blijven we werken aan het verbeteren van de voetgangersvoorzieningen in Enschede.

