

Voorstel Gemeenteraad D

Onderwerp	Wijkverkeersplan Noordwest Enschede		
Portefeuillehouder	Wethouder Mark Teutelink (F)		
Organisatieonderdeel	Cluster Ruimtelijke Ontwikkeling & Beheer	Aangeboden aan Raad	31 januari 2023
Stuknummer (invulling door Griffie)		Corsanummer	2300003256

Wij stellen u voor te besluiten om:

Het wijkverkeersplan Noordwest Enschede van te stellen.

Inleiding en voorgeschiedenis

In de mobiliteitsvisie 'Enschede leefbaar, aantrekkelijk en bereikbaar' heeft uw raad keuzes gemaakt om de stad in de toekomst bereikbaar te houden. Hierin is onder andere bepaald dat er een maatregelenpakket wordt ontwikkeld en uitgevoerd voor Noordwest Enschede. Na de zomer van 2021 is het proces voor dit wijkverkeersplan gestart. Intussen ligt er een conceptplan dat met een uitvoerig participatietraject tot stand is gekomen. In mei 2022 is bovendien onderzoek naar de verkeersstromen in het plangebied uitgevoerd omdat het ontbreekt aan actuele cijfers.

Publieksvriendelijke samenvatting

De verkeerssituatie in Noordwest Enschede vraagt om verbetering. In de mobiliteitsvisie staat dat verbetering van de leefbaarheid in de wijk noodzakelijk is. Recent is dit in het coalitieakkoord onderstreept. Ruimte om het verkeer dat nu door de wijk rijdt, naar de overvolle singels te verleden is er niet. Daarom is gezocht naar maatregelen om de verkeerssituatie binnen de wijk te verbeteren.

Tijdens de spitsen is het erg druk op de Roessinghsbleekweg/ Lyceumlaan door woon-werkverkeer: zowel auto's als fietsers. Taxibusjes van en naar het Roessingh en fietsverkeer naar de verschillende scholen versterken dit. In het wijkverkeersplan Noordwest is een maatregelenpakket om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in noordwest Enschede te verbeteren. Met het maatregelenpakket zetten we in op een betere spreiding van het autoverkeer in de spitsen over het gebied. Dit doen we door een deel van de Lyceumlaan in te richten als eenrichtingsverkeer. Hierdoor rijdt een deel van het autoverkeer via de Beethovenlaan en de Mozartlaan. Daarnaast verbeteren we fietsverbindingen door de fietser tijdens de spitsen een alternatief te bieden voor de Roessinghsbleekweg, het auto- en fietsverkeer op de Mozartlaan te scheiden en de inrichting van diverse fietsstraten waaronder Pierenkampweg, Kottendijk, een deel van Park de Kotten, Dr. Zamenhoflaan en Viermarkenweg. Ook het Slagmanpad knappen we op en verbreden we.

Het wijkverkeersplan is na een uitgebreid participatietraject tot stand gekomen in afstemming met bewoners, bedrijven, scholen en sportverenigingen. Dit geeft een goed beeld van de verkeersproblemen die worden ervaren in de wijk. Na vaststelling van het maatregelenpakket door de gemeenteraad starten we met de uitvoering. Ook dit doen we in nauwe afstemming met betrokkenen.

Gewenst effect van het besluit in relatie tot de strategische opgaven

Vaststelling van het wijkverkeersplan draagt bij aan de ambitie van Enschede als bruisende stad doordat we de leefbaarheid en doorstroming in Noordwest Enschede verbeteren. Daarnaast liggen er in de uitvoering kansen voor versterking van de schone, veilige stad door toevoegen van groen.

Argumenten

1.1 Met het maatregelenpakket wordt maximaal ingezet op verbetering van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de wijk.

Uitgangspunt is dat het aantal motorvoertuigbewegingen in de spits niet substantieel afneemt, omdat er op het omliggende wegennet (vooral de singel) niet de ruimte is om dit op te vangen. Uitvoering van dit maatregelenpakket verbetert de verkeersveiligheid en leefbaarheid op wijkniveau. Dit door het autoverkeer tijdens de spitsen beter over het plangebied te verspreiden, de fietser in de spits een veilig alternatief te bieden voor de Lyceumlaan / Roessinghsbleekweg en beide verkeersstromen waar mogelijk te scheiden. Daar komt bij dat de diverse herinrichtingsprojecten kansen bieden om ook de groen- en wateropgave in het gebied te integreren.

1.2 Met het maatregelenpakket zorgen we ervoor dat het autoverkeer in de spits beter gespreid wordt over het plangebied.

Uitgangspunt is geweest dat er geen alternatieven zijn om een deel van het autoverkeer uit het plangebied weg te organiseren. De singels zitten tijdens de spitsen al vol. De oplossingsrichtingen zoeken we daarom binnen de wijk door het autoverkeer beter te spreiden.

We hebben de verkeersstromen in het gebied onderzocht. Dit geeft drie belangrijke inzichten.

- 1) De verkeersdrukte in het plangebied beperkt zich tot de drie verbindingen tussen Deurningerstraat en Hengelosestraat: de Horstlindelaan, Walhofstraat en Roessinghsbleekweg/ Lyceumlaan.
- 2) Het aantal auto's op de Roessinghsbleekweg ligt nu op (de maximaal aanvaardbaar geachte) 8500 motorvoertuigen per etmaal,
- 3) de verkeersdrukte doet zich alleen voor in de ochtend- en avondspits.

Om het verkeer beter te spreiden wordt een deel van de Lyceumlaan eenrichtingsverkeer. Verkeer dat nu nog vanuit de Deurningerstraat de Lyceumlaan indraait, rijdt straks via de Beethovenlaan / Mozartlaan. Om de veiligheid op de Mozartlaan te vergroten scheiden we het fietsverkeer hier van het autoverkeer.

1.3 Met het maatregelenpakket verbeteren we de fietsveiligheid.

Naast een betere spreiding van het autoverkeer is de tweede belangrijke pijler onder het maatregelenpakket de fiets. In lijn met de Fietsvisie wordt met het maatregelenpakket stevig geïnvesteerd in een betere fietsverbinding in de wijk. Dit door het inrichten van fietsstraten (waaronder Kottendijk, Dr. Zamenhoflaan, deel Park de Kotten en Viermarkenweg), gescheiden fietsverbinding (Mozartlaan) en de opwaardering van het Slagmanpad.

Risico's

1.1 De maatregelen hebben mogelijk niet het gewenste effect;

Een groot deel van verkeer en de ergernissen die ermee gepaard gaan, heeft betrekking op menselijk gedrag. Het maatregelenpakket richt zich op het realiseren van een gedragsverandering. Het grootste effect bereiken we wanneer het daadwerkelijk lukt meer mensen vanuit de auto op de fiets te krijgen. Garanties zijn er niet. We richten een permanent overleg met betrokkenen in om de gevolgen blijvend in de gaten te houden. Zo houden we vinger aan de pols en kunnen we tijdig bijsturen. Mochten effecten op lange termijn echt uitblijven dan kan dit aanleiding zijn om de noordelijke rondweg weer op de agenda te zetten.

1.2 De maatregelen leiden misschien tot ongewenste neveneffecten;

Het maatregelenpakket richt zich onder andere op het beter scheiden van de verkeersstromen. Dit combineren we met het weghalen van de versmallingen voor auto's op de Roessinghsbleekweg. Hierdoor wordt de doorstroming tijdens de spitsen ten opzichte van de huidige situatie, met name op de Roessinghsbleekweg, beter. Tegelijkertijd brengt dit het risico met zich mee dat er buiten de spitsen wanneer het rustig is, harder wordt gereden. Dit betekent dat er bij de uitwerking van de plannen, hiervoor aandacht zal moeten zijn en onderwerp van het permanente gesprek met de bewoners.

1.3 Er blijven locaties waar verkeersstromen elkaar moeten kruisen.

De insteek bij de uitwerking is dat we het auto- en fietsverkeer op de Roessinghsbleekweg en de Mozartlaan zoveel mogelijk scheiden. Er blijven wel locaties waar auto- en fietsverkeer elkaar moeten kruisen. De kruising van de Mozartlaan/ Lyceumlaan en Roessinghsbleekweg en de oversteek van de Dr. Van Damstraat over de Deurningerstraat naar de Pierenkampweg zijn hiervan de belangrijkste voorbeelden. Dit vraagt aandacht bij de uitwerking naar concrete ontwerpen.

Kosten en financiële dekking van het voorstel

In de kredietaanvraag Mobiliteit zijn middelen opgenomen voor uitvoering van de genoemde maatregelen. Een deel zit in de aanvraag voor 2023 en een deel in de doorkijk 2024. Voor uitvoering van de fietsstraat Kottendijk en de verbetering van het Slagmanpad zijn al subsidies verworven.

Afweging en alternatieven

Het voorliggende plan gaat uit van twee belangrijke principes:

1. Maximaal inzetten op de fiets door verbetering van de fietsinfrastructuur.
2. De doorstroming van de auto door het gebied verbeteren door de stromen fiets- en autoverkeer zoveel mogelijk uit elkaar te trekken.

Binnen het participatietraject zijn diverse alternatieven onderzocht.

Naast het scenario om het autoverkeer meer te gaan verspreiden is ook een scenario doorgerekend waarbij wordt ingezet op één doorgaande route. Wanneer deze wordt doorgerekend is de verwachting dat dit leidt tot een extra toename van autoverkeer op de Roessingsbleekweg met 1500 motorvoertuigen tot 10.500 motorvoertuigen per etmaal. Dergelijke aantallen zijn alleen acceptabel met een 50km per uur regime en zijn alleen goed te verwerken door bij de aansluiting op de Deurningerstraat te gaan werken met verkeerslichten. Dit kan alleen op een verantwoorde manier door extra opstelvakken op de Deurningerstraat te realiseren. Hiervoor ontbreekt de ruimte. Feitelijk wordt daarmee een rondweg in de wijk gerealiseerd.

Daarnaast is onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de taxibussen een alternatieve aan- en afrijroute te bieden via het Slagmanpad. Hiermee wordt de Roessingsbleekweg ontlast. Dit is vanwege de (fiets)veiligheid niet wenselijk.

Tot slot, het alternatief niets doen is geen optie. Dit is in strijd met de door de gemeenteraad vastgestelde Mobiliteitsvisie en al gedane toezeggingen aan de wijkbewoners.

Participatie

Het wijkverkeerplan is met een uitvoerig participatieproces in vier stappen tot stand gekomen. Allereerst zijn we gestart met het aanscherpen van de opdracht door met alle betrokkenen in gesprek te gaan om problemen en wensen te verkennen. Uit deze groep is een selectie gemaakt van betrokkenen die aan een bewonerstafel zijn gaan meedraaien. Met de betrokkenen zijn vervolgens in meerdere gespreksrondes oplossingsrichtingen en scenario's besproken. Het conceptplan is op de opnieuw op de projectpagina geplaatst. Daarnaast heeft een gerichte social media campagne plaatsgevonden.

Communicatie

Er hebben meerdere gesprekken plaatsgevonden aan de verschillende tafels, zowel fysiek als digitaal.

Daarnaast hebben aanvullend gesprekken plaatsgevonden met omwonenden die de meeste impact zullen ondervinden bij de uitvoering, vooral op Park de Kotten en de Bachlaan. Alle betrokkenen zijn persoonlijk (per email) op de hoogte gehouden van de verschillende processtappen.

Aan het begin van het proces is een projectpagina ingericht met onder andere een digitale tafel waarop iedereen de ervaren knelpunten kon weergeven. Hiervan is door 200 mensen gebruik gemaakt. Hier is ook de conceptuitwerking geplaatst, waarbij ook iedereen weer de mogelijkheid heeft gehad om feedback te geven. Hiervan is door 146 betrokkenen gebruik gemaakt.

De raad is, via de stadsdeelcommissie Noord, op drie momenten meegenomen in de processtappen.

Na besluitvorming in de gemeenteraad zullen wij alle betrokkenen persoonlijk informeren.

Ook de uitvoering zal weer in nauwe afstemming met de bewoners gaan plaatsvinden. Hierover worden zij te zijner tijd, conform toezegging in de stadsdeelcommissie Noord van 20 december 2022, huis-aan-huis geïnformeerd.

Vervolg

Na vaststelling in de raad starten we met de uitvoering. Voorbereidende werkzaamheden voor de Kottendijk en het Slagmanpad zijn al gestart.

Bijlagen

- 1 Wijkverkeersplan Noordwest Enschede
- 2 Overzicht feedback conceptvisie
- 3 Raadsbesluit Wijkverkeersplan Noordwest Enschede

Burgemeester en Wethouders van Enschede, _____
de loco-Secretaris, de Burgemeester,

E.A. Smit

R.W. Bleker