

Mobiliteitsvisie Enschede

Nota Samenvatting en beantwoording zienswijzen

Geanonimiseerde versie: t.b.v. publicatie

NOTA SAMENVATTING EN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN MOBILITEITSPLAN

De ontwerp-mobiliteitsvisie heeft van 17 juni 2019 tot en met 31 juli 2019 voor een ieder ter inzage gelegen.

Gedurende de inzage termijn zijn 9 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn ingediend en zijn ontvankelijk. Deze zienswijzen worden in deze nota samengevat en beantwoord.

Overzicht indieners zienswijzen:

	Indiener	Datum zienswijze	Datum ontvangst
1		18 juli 2019	18 juli 2019
2		22 juli 2019	22 juli 2019
3		24 juli 2019	26 juli 2019
4		26 juli 2019	26 juli 2019
5		28 juli 2019	28 juli 2019
6		30 juli 2019	30 juli 2019
7		28 juli 2019	30 juli 2019
8		30 juli 2019	31 juli 2019
9		31 juli 2019	31 juli 2019

Samenvatting en beantwoording zienswijzen

1.

Reclamant heeft tijdig een zienswijze op het ontwerp mobiliteitsplan ingediend. In de onderstaande volgt een samenvatting van de zienswijze van reclamant. Aan de hand van die samenvatting worden de reacties en bezwaren uit de zienswijze beantwoord.

	Samenvatting zienswijze:	Beantwoording
1.1	<i>Enschede kiest voor de fiets</i>	
1.1.1	Op drukke routes kun je niet kinderen van 8 en ouderen van 80 op hetzelfde fietspad laten fietsen als zware en snelle fietsers. Daar zijn andere netwerken voor nodig. De zware en snelle fietsen zullen naar de rijbaan moeten. Som kan dit met een fietsstrook, soms ook tussen het autoverkeer. Dit vraagt dat al het verkeer in de stad maximaal 30 km/u rijdt, anders is dit te onveilig.	De afwaardering van het wegennet vraagt om grootschalige aanpassingen aan de infrastructuur, daarnaast zijn deze wegen de levensaders voor de hulpdiensten. Het zomaar afwaarderen en herinrichten gaat dus niet. De gemeente Enschede werkt hier wel actief aan en wil hier over nadenken, de mobiliteitsvisie zal hierop aangescherpt worden.
1.2	<i>Binnenstad</i>	
1.2.1	De gemeente kiest voor het primaat van voetganger en fietser in de Binnenstad. Dit uitgangspunt komt goed overeen met het STOP-principe (Stappen, Trappen, OV, Personenwagen) zoals dat in België bedacht is. Alle winkels en kroegen bereikbaar op de fiets en voldoende fietsenstallingen. Door het plaatsen van fietsenstallingen op de juiste plek kan het stalgedrag goed gestuurd worden. Wij pleiten ervoor om actief voorwielmoordenaars te verwijderen en te vervangen door stallingen met Fietsparkeur. Daarnaast is er een bewaakte staling nodig voor niet-traditionele fietsen.	De gemeente onderschrijft de zienswijze maar acht dit beter op zijn plek in de nieuw op te stellen fietsvisie die volgt na vaststelling van de mobiliteitsvisie.
1.2.2	Goed bereikbaar met het OV, ook door het stationsplein bij het stadserf te trekken. Met de auto kun je prima naar het centrum en deze parkeren, maar wordt er onbegrijpelijk niet voor gekozen om sluipverkeer actief te weren. Wij pleiten voor 30 km/u in het gehele Binnensingelgebied, als je naar de parkeergarage onderweg bent is 30 snel genoeg, alleen sluipverkeer vraagt om 50.	De afwaardering van het wegennet vraagt om grootschalige aanpassingen aan de infrastructuur, daarnaast zijn deze wegen de levensaders voor de hulpdiensten. Het zomaar afwaarderen en herinrichten gaat dus niet. De gemeente Enschede werkt hier wel actief aan en wil hier over nadenken, de mobiliteitsvisie zal hierop aangescherpt worden.
1.3	<i>Singels en invalswegen</i>	
1.3.1	Een balans van lokaal fiets-, OV en autoverkeer op de singel en invalswegen klinkt redelijk. Inzetten op het verbeteren	De balans op deze wegen wordt gezocht waarbij het streven is dit voor iedereen zo goed mogelijk te doen. Het verder

	van de doorstroming van het autoverkeer op de singels mag niet ten koste gaan van de oversteekbaarheid . Verkeerslichten moeten zo ingesteld worden dat fietsers niet langer dan automobilisten hoeven te wachten.	ontwikkelen van het ontvlochten fietsnetwerk kan ook bijdragen aan een betere balans. Dit is maatwerk per locatie en daarom op deze manier opgenomen in de visie.
1.5	<i>Woonwijken</i>	
1.5.1	Tot onze verbazing komen de woonwijken in de visie nauwelijks aan de orde. In de woonwijken zou ook voor het STOP-principe gekozen dienen te worden. De buurt zou het domein van spelende kinderen moeten zijn , doorsneden door een aantal ontvlochten fietsroutes en buslijnen. Doorgaand autoverkeer hoort niet in een woonwijk, wat geen woonerf is zou 30 km/u moeten zijn.	De Enschedese wijken zijn over het algemeen goed en passend ingericht als 30 zone. Waar dat niet het geval is wordt bij groot onderhoud gezien hoe deze conform 30 kunnen worden ingericht. Ook in de wijk dienen de fietser en voetganger op de eerste plek te staan. Een uitzondering hierop is de doorgaande route door noord/ west Enschede (Roessinghsbleekweg), de autostroom geheel afwikkelen over het hoofdwegenet gaat niet zonder zeer groot in te grijpen op de Singel, de mobiliteitsvisie gaat daarom ook in op deze route door de wijk.
1.5.2	Zeker in de buurt van scholen tijdens haal-brengtijden zijn auto's ongewenst. Wij pleiten ervoor te kiezen voor veilige scholen en dus voor het lopende en fietsende schoolkind. Dit vraagt ook om een gedragsverandering van ouders.	Een veilige schoolomgeving spreekt voor zich. Verkeersveiligheid is en blijft een belangrijk thema en is niet voor niets 1 van de dragers van het mobiliteitsplan.
1.5.3	Bij wijkwinkelcentra wordt nu gekozen voor de auto, terwijl voetgangers en fietsers worden achtergesteld. Om te stimuleren dat klanten lopend of op de fiets komen zouden de fietsenstallingen dicht bij de ingang moeten staan dan autoparkeerplekken en moeten er duidelijke loop- en fietsroutes zijn.	Geheel mee eens, ook in de wijk moet de fietser en voetganger op de eerste plek staan. Dit zal worden overgenomen in de visie.
1.5.4	Parkeerbeleid wordt genoemd in de visie, minder geparkeerde auto's vergroot de leefbaarheid enorm. Het zou makkelijk moeten zijn om de plaatsing van een fietsenstalling aan te vragen bij een winkel of woning, met de optie om hiervoor een autoparkeerplaats op te heffen.	Het omzetten is nu al mogelijk, er is echter geen beleid voor. We zien dit als uitwerking van de parkeervisie die zal volgen na vaststelling van de mobiliteitsvisie.
1.6	<i>Extern Verkeer</i>	
1.6.1	Zowel voor bezoekers van buiten als voor Enschedeërs zijn goede verbindingen en overstappunten belangrijk. Het opwaarderen van station Kennispark naar een intercystation helpt bij de bereikbaarheid van het Kennispark en Universiteit. Het belang van goede fietsenstallingen is beschreven.	De externe bereikbaarheid van Enschede per spoor is belangrijk voor de stad. Samen met de regio en provincie kijken we naar een zo efficiënt mogelijk vervoersysteem.

1.6.2	Het idee van mobipunten, waar je kunt overstappen op OV of auto voor een rit naar buiten de stad, is een goede aanzet. Fietsenstallingen bij interlokale bushaltes en op plekken waar een deel- of huurauto kan worden opgehaald zijn hierbij een eerste stap.	Na vaststelling zal het onderdeel mobipunten verder worden uitgewerkt tot een concreet plan, afhankelijk van die resultaten zal bezien worden waar dit soort punten het meest kansrijk zijn.
-------	--	--

Conclusie: de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het mobiliteitsplan

2.

Reclamant heeft tijdig een zienswijze op de mobiliteitsvisie ingediend. In de onderstaande tabel volgt een samenvatting van de zienswijze van reclamant. Aan de hand van die samenvatting worden de reacties en bezwaren uit de zienswijze beantwoord.

	Samenvatting zienswijze:	Beantwoording
2.1	Scherpe keuzes	
2.1.1	De ter visie liggende nota “Koers voor mobiliteit, Mobiliteitsvisie Enschede: Leefbaar, aantrekkelijk en bereikbaar” gaat in haar titel uit van de juiste volgorde door leefbaar en aantrekkelijk voorop te stellen en bereikbaarheid daarop te laten volgen. Wij onderschrijven ten volle de uitgangspunten van deze nota. In de nota is aan het binnensingelgebied terecht de meeste aandacht gewijd. Het binnensingelgebied biedt niet alleen voor Enschede maar voor de gehele (Eu)regio de mogelijkheid een echt grootstedelijk milieu te ontwikkelen als centrum voor de regio. Deze potentie van Enschede dient ten volle benut te worden als we van Enschede een moderne bloeiende stad met een mooie toekomst willen maken en de Regio willen behoeden voor krimp. De doelstelling van de Nota is het autoverkeer op termijn met 15% te verminderen maar het is teleurstellend dat men in de uitwerking die doelstelling denkt te kunnen bereiken zonder voluit voor langzaam verkeer en openbaar vervoer te kiezen. Naar onze mening is	De omschreven ambitie is mooi, en volgen wij ook. In de visie worden er duidelijke keuzes gemaakt voor de Hengelosestraat/ Molenstraat en wordt voorgesorteerd op het sluiten van de Mooienhof en de Ripperdastraat. Deze kunnen pas gesloten worden als de parkeergarage onder het busstation een feit is. De Mooienhof is de afgelopen jaren veelvuldig bediscussieerd, direct sluiten is daarom ook nog niet wenselijk.

	het onmogelijk dat te bereiken zonder dat het autoverkeer op sommige punten beperkingen worden opgelegd. bij het gebruik van de openbare ruimte.	
2.1.2	Wordt er voldoende ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen zoals: - Elektrische bezorgfiets; - Toename scootmobielverkeer; - Komst elektrische steps; - Komst elektrische wagentjes (Biro).	Mobiliteit is constant in ontwikkeling, hierbij volgen wij de landelijke regelgeving en ontwikkelingen en staan wij er als stad voor open om nieuwe initiatieven mogelijk te maken.
2.2	Vier zones	
	Wij zijn van mening dat bij de ontwikkelingen van het mobiliteitsplan voor het binnensingelgebied gekozen moet worden voor indeling van Enschede in 4 ruimtelijke zones: 1: Het Stadserf; Alleen voetgangers en fietsers, geen toegang voor motoren, bromfietsen en scooters; inrichting exclusief gericht op verblijfskwaliteit, strikte handhaving van een streng ontheffingenbeleid voor leveranciers en eigenaren van bedrijfspanden. 2: de overige Binnenstad (zone A van de nota); Ruimte afgestemd op comfort voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer; beperkte bereikbaarheid voor autoverkeer; geen doorgaand autoverkeer; vormgeving van de “binnenring” als ring van pleinen en fietsroute rondom de binnenstad. 3: het overige binnensingelgebied; Fiets, OV en autoverkeer in balans; autoverkeer overal max 30 km/u. Autoverkeer alleen voor bereikbaarheid van parkeergarages, woningen en bedrijven; toelevering van bedrijven alleen via milieuvriendelijk transport, zo snel mogelijk dieselvrij. Kort samengevat voor auto's: alles bereikbaar maar niet doorsteekbaar. 4: het gebied buiten de Singels. Zoals omschreven voor gebied C in de nota.	De visie zoals die nu is opgesteld gaat uit van een zelfde principe, met uitzondering van het afwaarderen van het hoofdwegennet en het milieuvriendelijke transport. De afwaardering van het wegennet vraagt om grootschalige aanpassingen aan de infrastructuur, daarnaast zijn deze wegen de levensaders voor de hulpdiensten. Het zomaar afwaarderen en herinrichten gaat dus niet. De gemeente Enschede werkt hier wel actief aan en wil hier over nadenken, de mobiliteitsvisie zal hierop aangescherpt worden. De aanscherping richting schoon transport nemen we over voor in eerste instantie het Stadserf, dit gebied kan na verloop van tijd oprekken.

2.3	Ingrijpende gevolgen	
2.3.1	De mobiliteit in het binnensingelgebied voor auto's wordt beperkt, maar niet onmogelijk gemaakt. Op korte termijn kan dit verwezenlijkt worden door knippen (en handhaven ervan) in de volgende 4 delen van de binnenring: 1: Molenstraat, 2: in de route van de Kuipersdijk naar de Oldenzaalsestraat, 3, in de route Deruningerstraat, Raiffeisenstraat, de Ruyterlaan, Parkweg en 4: in de route de Ruyterlaan, Ripperdastraat, Haaksbergerstraat. Dit veroorzaakt mogelijkwerwijs veel sluijpvverkeer en dus is het beter uiteindelijk te komen tot een sectoren model (zoals in de stad Groningen) warin autoverkeer binnen 5 a 6 sectoren van het binnensingelgebied mogelijk is om zo parkeergarages en andere bestemmingen voor bewoners en bezoekers en leveranciers voor de auto bereikbaar te houden, maar waar verkeer van sector naar sector alleen via de Singelring kan plaatsvinden.	In de nota is ervoor gekozen om op 3 van de 4 genoemde plekken voor te sorteren op een fysieke afsluiting, die in Molenstraat (in de visie Hengelosestraat) is heel concreet, de verbinding Oldenzaalsestraat – Kuiperdijk en de Ripperdastraat staan als wenselijk omschreven. Deze kunnen pas gesloten worden als de parkeergarage onder het busstation een feit is. De Mooienhof is de afgelopen jaren veelvuldig bediscussieerd, direct sluiten is daarom ook nog niet wenselijk.
2.3.2	Bij een dergelijke keuze voor autoluw maken van het binnensingelgebied zal het autoverkeer op de Singel toenemen. Het is echter ook duidelijk dat het autogebruik voor ritten binnen de Singel zal afnemen. Desondanks zullen ingrijpende maatregelen aan de Singels en vooral aan de kruispunten met de hoofdinvalswegen waarschijnlijk noodzakelijk zijn. Dit is geen eenvoudige opgave maar de Singels zijn bedoeld voor deze taak.	In de nota is deze consequentie voorzien en wordt hier specifiek op ingezet. Dit zien wij als onderdeel van de belangrijkste opgaven. In de nota zullen we dit nog verder aanscherpen.

Conclusie: de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het mobiliteitsplan.

3.

Reclamant heeft tijdig een zienswijze op de mobiliteitsvisie ingediend. In de onderstaande tabel volgt een samenvatting van de zienswijze. Aan de hand van die samenvatting worden de reacties en bezwaren uit de zienswijze beantwoord.

	Samenvatting zienswijze:	Beantwoording
3.1	De zienswijze van reclamant is identiek aan zienswijze met nummer 2 van deze Nota 'samenvatting en beantwoording zienswijzen'.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze met nummer 2 van deze Nota 'samenvatting en beantwoording zienswijzen'.

Conclusie: de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het mobiliteitsplan.

4.

Reclamant heeft tijdig een zienswijze op de mobiliteitsvisie ingediend. In de onderstaande tabel volgt een samenvatting van de zienswijze van reclamant. Aan de hand van die samenvatting worden de reacties en bezwaren uit de zienswijze beantwoord.

	Samenvatting zienswijze:	Beantwoording
4.1	Nieuwe onderscheidende initiatieven	
	Met visie en bestuurlijk lef (en vanuit armoede, ook bij de gemeente), is de stad uitgegroeid tot het onbetwiste centrum van de Euregio. Die impuls (die door de vuurwerkramp vrij lang heeft voortgeduurd) begint af te kalven. De stad heeft behoefte aan nieuwe en onderscheidende initiatieven.	Met dit mobiliteitsplan maken wij de weg vrij voor vele nieuwe en onderscheidende initiatieven zoals bijvoorbeeld in de Spoorzone.
4.2	De zienswijze van reclamant is verder identiek aan zienswijze met nummer 2 van deze Nota 'samenvatting en beantwoording zienswijzen'.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze met nummer 2 van deze Nota 'samenvatting en beantwoording zienswijzen'.

Conclusie: de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het mobiliteitsplan.

5.

Reclamant heeft tijdig een zienswijze op de mobiliteitsvisie ingediend. In de onderstaande tabel volgt een samenvatting van de zienswijze van reclamant. Aan de hand van die samenvatting worden de reacties en bezwaren uit de zienswijze beantwoord.

	Samenvatting zienswijze:	Beantwoording
5.1	Buitengebied	
	In de visie missen wij een duidelijke paragraaf rondom het borgen en uitvoeren van beleid rondom verkeer in het buitengebied en Tweekelo in het bijzonder.	In de visie landelijk gebied die momenteel wordt voorbereid zal hier aandacht voor zijn. In de mobiliteitsvisie zal een passage over het buitengebied worden opgenomen.
5.2	<i>Sociaal en aantrekkelijk</i>	
	Tweekelo is een aantrekkelijk recreatiegebied waar inwoners van Enschede en Hengelo recreëren (rondje Enschede en het wandelnetwerk). Gemeente Enschede onderschrijft dat Tweekelo een uniek stukje buitengebied is met een recreatieve functie.	In de visie landelijk gebied die momenteel wordt voorbereid zal hier aandacht voor zijn. In de mobiliteitsvisie zal een passage over het buitengebied worden opgenomen.
5.3	Knelpunten	
5.3.1	De huidige verkeersdruk maakt ons grote zorgen en is ons inziens in strijd met natuurlijke en recreatieve functies van het buitengebied. Er is sprake van zeer veel doorgaand sluipverkeer. De genomen maatregelen voor een verkeersluw Tweekelo, die samen met de gemeente Enschede zijn gerealiseerd blijken onvoldoende goed te werken.	De nota gaat over de gemeentelijke visie op mobiliteit en niet over de maatregelen.
5.3.2	De omschreven hoofdinfrastructuur is duidelijk, graag zien wij opgenomen dat het buitenbied ontlast wordt van intensief verkeersgebruik. In de visie staat dat de gemeente inzet op het beperken van doorgaand verkeer in wijken en fietsen wil stimuleren door meer fietsstraten aan te leggen in wijken, wij kunnen ons voorstellen dat dit naast de wijken ook geldt voor het buitengebied.	Dit is vanzelfsprekend en zal ook als dusdanig worden opgenomen in de visie.
5.3.3	Op het moment is er een stevige lobby vanuit de RONA (Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking) over een noord tak van de Betuwelijn. Het beoogde	De gemeente Enschede zal de ontwikkelingen rondom dit dossier kritisch volgen.

	trace loopt dwars door het buitengebied van Enschede, waaronder Tweekelo. Wij verzoeken u met klem hier stelling in te nemen en u aan te sluiten bij het in de Achterhoek reeds actieve gemeente collectief tegen voorgenoemd initiatief. Daarnaast verzoeken wij u vriendelijk in de mobiliteitsvisie de eventuele komst van het nieuwe spoorweg tracé voor (gevaarlijk) goedertransport uit te sluiten.	
--	---	--

Conclusie: de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het mobiliteitsplan.

6.

Reclamant heeft tijdig een zienswijze op de mobiliteitsvisie ingediend. In de onderstaande tabel volgt een samenvatting van de zienswijze van reclamant. Aan de hand van die samenvatting worden de reacties en bezwaren uit de zienswijze beantwoord.

	Samenvatting zienswijze:	Beantwoording
6.1	De zienswijze van reclamant is identiek aan zienswijze met nummer 2 van deze Nota 'samenvatting en beantwoording zienswijzen'.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze met nummer 2 van deze Nota 'samenvatting en beantwoording zienswijzen'.

Conclusie: de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het mobiliteitsplan.

7.

Reclamant heeft tijdig een zienswijze op de mobiliteitsvisie ingediend. In de onderstaande tabel volgt een samenvatting van de zienswijze van reclamant. Aan de hand van die samenvatting worden de reacties en bezwaren uit de zienswijze beantwoord.

	Samenvatting zienswijze:	Beantwoording
7.1	De zienswijze van reclamant is identiek aan zienswijze met nummer 2 van deze Nota 'samenvatting en beantwoording zienswijzen'.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze met nummer 2 van deze Nota 'samenvatting en beantwoording zienswijzen'.

Conclusie: de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het mobiliteitsplan.

8.

Reclamant heeft tijdig een zienswijze op de mobiliteitsvisie ingediend. In de onderstaande tabel volgt een samenvatting van de zienswijze van reclamant. Aan de hand van die samenvatting worden de reacties en bezwaren uit de zienswijze beantwoord.

	Samenvatting zienswijze:	Beantwoording
8.1	De zienswijze van reclamant is identiek aan zienswijze met nummer 2 van deze Nota 'samenvatting en beantwoording zienswijzen'.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze met nummer 2 van deze Nota 'samenvatting en beantwoording zienswijzen'.

Conclusie: de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het mobiliteitsplan.

9.

Reclamant heeft tijdig een zienswijze op de mobiliteitsvisie ingediend. In de onderstaande tabel volgt een samenvatting van de zienswijze van reclamant. Aan de hand van die samenvatting worden de reacties en bezwaren uit de zienswijze beantwoord.

	Samenvatting zienswijze:	Beantwoording
9.1	Problemen in het noorden	
9.1.1	De mobiliteitsvisie schrijft wel over de problemen maar komt niet tot concrete maatregelen. De genoemde problemen kunnen niet worden opgelost door fietsverkeer te bevorderen.	Het betreft hier de visie op mobiliteit zoals omschreven op pagina 15. De nadere uitwerking tot concrete projecten volgt.
9.1.2	De sluiproute Horstlindelaan, Mozartlaan en Roessinghsbleekweg blijft bestaan, inmiddels het derde pakket aan compensatiemaatregelen, u kunt de bevolking niet wijsmaken dat maatregelen tot driemaal uitgevoerd kunnen worden. Hiermee laat u de bewoners van de noordelijke wijken voor de zoveelste maal in de steek.	Dit college heeft besloten de NOEK niet te gaan realiseren. Met dit besluit is de weg vrij om de betreffende routes in te gaan richten om de leefbaarheid te hier te verbeteren.

Conclusie: de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het mobiliteitsplan.

Voor een overzicht van wijzigingen die hebben plaatsgevonden in de mobiliteitsvisie wordt verwezen naar de 'Nota van wijzigingen'.