

1294-26

A COMPANY OF



ROYAL HASKONING

HASKONING NEDERLAND BV
VESTIGING ENSCHEDE

BEHANDELD IN DE
FYSIEKE COMMISSIE
18 JUL 2002
D.D.:

Bereikbaarheid Enschede-west

Probleemverkenning, Ambitieniveau,
Vrijheidsgraden

Tussenrapportage

BEHANDELD IN DE
FYSIEKE COMMISSIE
D.D.: 20-8-02

Gemeente Enschede



A COMPANY OF



ROYAL HASKONING

HASKONING NEDERLAND BV
VESTIGING ENSCHEDE

Colosseum 3

Postbus 26

7500 AA Enschede

+31 (0)53 433 01 20 Telefoon

+31 (0)53 43 22 785 Fax

info@enschede.royalhaskoning.com E-mail

www.royalhaskoning.com Internet

Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel Bereikbaarheid Enschede-west
Probleemverkenning, Ambitieniveau,
Vrijheidsgraden
Verkorte documenttitel Bereikbaarheid Enschede-west
Status Tussenrapportage
Datum 3 mei 2002
Projectnaam Enschede-west
Projectnummer L1456.A0
Auteur(s) Reindert Augustijn, Sandra Brouwers,
Frank Legters *11/FLE 3/5/02*
Opdrachtgever Gemeente Enschede
Referentie L1456.A0/R009/FLE/Ensc

SAMENVATTING

Probleemverkenning

De bereikbaarheid van Enschede-west wordt beperkt door de capaciteit van de kruisingen van de Afinkstraat en Auke Vleerstraat met zijwegen en lijninfrastructuur die als barrières werken zoals de spoorlijn en het Twentekanaal. De doorstroming is in de spits niet optimaal maar buiten de spits zijn er geen problemen.

Het toekomstbeeld van deze problematiek wordt bepaald door de geplande ontwikkelingen. Juist in de gebieden die moeilijk bereikbaar zijn, die vanaf de snelwegen achter lijnbarrières of kwetsbare woon- en groengebieden zijn gelegen (Kanaalzone), daar zijn de nieuwe ontwikkelingen gepland. Deze ontwikkelingen zullen een groei van autoverkeer veroorzaken die de huidige verkeersproblematiek zal versterken. De ongewenste neveneffecten van sluipverkeer via Tweekelerveld, het Havengebied en Tweekelo zullen versterkt worden, terwijl de hoofdwegen zelf ook met doorgaand verkeer belast worden.

Voor fietsverkeer betekent deze toename van de verkeersdruk tevens een toename van de verkeersonveiligheid. Voor het openbaar vervoer gelden vergelijkbare problemen, zij het dat de congestie een groter probleem zal zijn dan de verkeersonveiligheid. Voor het railverkeer (trein of toekomstig Agglonet) heeft dit consequenties voor de aansluitingen met dit busverkeer. Die zullen minder betrouwbaar worden.

Min of meer onafhankelijk van deze dagelijkse spitsproblematiek zijn de knelpunten ten aanzien van de bereikbaarheid van het Arke-stadion, Miracle Planet en omgeving. Voor dit gebied is de enorme piekbelasting tijdens evenementen te hoog voor de capaciteit van het huidige wegennet. Bovendien is de bereikbaarheid voor hulpdiensten in het geval van een ramp te beperkt voor een vlotte aan- en afvoer van hulpdiensten.

Ambitieniveau

Op basis van het raadplegen van de experts, betrokkenen en literatuur kan het gewenste toekomstbeeld ten aanzien van de bereikbaarheid van Enschede-west worden beschreven als:

- ☐ ruimte voor ontwikkelingen. Bereikbaarheid voor autoverkeer is geen belangrijk verkoopargument vanwege de gekozen locatie voor de ruimtelijke ontwikkelingen, tussen lijninfrastructuur die als barrières werken. De bereikbaarheid voor openbaar vervoer en fietsverkeer dient hoog te zijn om de begrensde bereikbaarheid voor de auto te compenseren.
- ☐ openbaar vervoer biedt hoogwaardige verbindingen tussen de belangrijkste verkeerspolen, rechtstreekse verbindingen tussen NS-station Drienerlo, de UT en de bedrijventerreinen.
- ☐ fietsverkeer kan gebruik maken van directe, comfortabele en veilige routes.
- ☐ in de spits wordt lichte congestie acceptabel geacht, de congestie leidt niet tot 'blocking-back' waardoor grote delen van het verkeersnetwerk vast staat.
- ☐ lichte tot matige congestie tijdens evenementen. Voor hulpdiensten is het doel een gegarandeerde aan/afvoerroute met voldoende capaciteit voor het aanwezige publiek.
- ☐ in gebieden tussen verkeersaders (verblijfsgebieden) is doorgaand verkeer geen factor van betekenis.

Wegfunctie

De Auke Vleerstraat dient een ontsluitingsfunctie te vervullen en geen stroomfunctie. Een stroomfunctie sluit niet aan op het huidige profiel en de omgeving van de weg en wordt niet opgeroepen door het ambitieniveau voor de bereikbaarheid van de Enschede-west noch de vrijheidsgraden voor deze studie.

De consequentie van dit voorstel is het zoeken naar een alternatieve route voor doorgaand verkeer dat thans op de Auke Vleerstraat aanwezig is. Dit kan om uitbreiding van het infrastructurele netwerk vragen. Om het gestelde ambitieniveau ten aanzien van de congestie te kunnen bereiken dient de verkeersdruk op de Auke Vleerstraat verminderd te worden om de groei van het verkeer als gevolg van de ontwikkelingen in de Kanaalzone op te kunnen vangen.

Vrijheidsgraden

Voor deze studie zijn de volgende randvoorwaarden en eisen aan maatregelen opgesteld:

- ontwikkeling kanaalzone (zie bijlage 3);
- bereikbaarheid voor hulpdiensten waarborgen;
- geen doorsnijding van Twekkelo door nieuwe verkeersinfrastructuur.

Eisen aan maatregelen:

- bestaande verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid mag niet verslechteren;
- sluipverkeer verminderen.

Hoe verder

Er worden nu twee sporen ingezet, één gericht de lange termijn en één gericht op de korte termijn waarin de thans zwakste schakels in de bereikbaarheid aangepakt worden. Beide sporen leiden tot oplossingen die in maatregelpakketten worden samengebracht waarna samen met de betrokken organisaties en experts een keuze voor een maatregelpakket wordt gemaakt.

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
2 AANPAK: VISIE EN ERVARING	2
2.1 Keuze proces	2
2.2 Ervaring	3
2.3 Visie	3
2.4 Zwakste Schakel	4
2.5 Lange termijn	4
2.6 Maatregelpakketten	4
3 ERVARING	5
3.1 Inventarisatie	5
3.2 Algemeen beeld	5
3.3 Samenvatting	5
3.4 Volgorde	6
4 VISIE	8
4.1 Bereikbaarheid	8
4.2 Huidig Profiel	8
4.3 Ontwikkelingen	9
4.4 Toekomstige verkeersvraag	9
4.5 Verkeersanalyse	10
4.6 Ontsluiten of stromen?	11
5 PAV: PROBLEEMVERKENNING, AMBITIENIVEAU, VRIJHEIDSGRADEN	13
5.1 Probleemverkenning	13
5.2 Ambitieniveau	14
5.3 Vrijheidsgraden	15
5.3.1 Inventarisatie	15
5.3.2 Keuzepunten	16
5.4 Visie wegenstructuur	18
5.5 Hoe verder?	19
6 ZWAKSTE SCHAKELS	21
7 LANGE TERMIJN OPLOSSINGEN	22
8 MAATREGELPAKKETTEN	23
9 AFWEGING EN KEUZE	24

Bijlagen (aparte rapportage):

1. Ervaring: resultaten interviews en workshops met betrokkenen en experts.
2. Huidige situatie
3. Autonome ontwikkeling

1 INLEIDING

De bereikbaarheid van Enschede-west laat te wensen over. Vraag en aanbod van verkeer zijn niet optimaal afgestemd en veroorzaken congestie in de spitsuren en (te) lange reistijden. De intensiteit van het autoverkeer veroorzaakt vooral gedurende de spits problemen op drukke kruisingen. Daarnaast ontstaan er knelpunten in de verkeersafwikkeling bij evenementen in en rond het Arke Stadion. De bereikbaarheidsproblematiek betreft niet alleen autoverkeer maar tevens fietsverkeer en openbaar vervoer. Voor deze verkeersdeelnemers speelt vooral de veiligheid respectievelijk de reistijd een doorslaggevende rol.

De bestaande ruimtelijke plannen en economische ontwikkeling zullen naar verwachting leiden tot een verdere toename van het verkeer in Enschede-west en daarmee een verslechtering van de bereikbaarheid. Het ziet er naar uit dat de vastgestelde verkeers- en vervoerplannen deze ontwikkeling niet kunnen pareren. De geplande Noordwesttangent zal wel de bereikbaarheid van Enschede-west richting de A1 en Oldenzaal verbeteren maar zal tevens extra verkeersdruk in Enschede-west veroorzaken.



De gemeente Enschede heeft Royal Haskoning gevraagd een visie op te stellen, waarmee de problemen ten aanzien van de bereikbaarheid op de korte en lange termijn voor Enschede-west opgelost kunnen worden.

De doelstelling van dit onderzoek is om mede op basis van de probleeminventarisatie en de inventarisatie van randvoorwaarden en wensen onder belanghebbenden tot gedragen oplossingen ten aanzien van de bereikbaarheid van Enschede-west te komen. Dit zullen oplossingen zijn voor de korte termijn (te realiseren voor 2005) en voor de lange termijn (planhorizon 2015).

In het volgende hoofdstuk is de aanpak beschreven die hiervoor gehanteerd is. Deze aanpak vindt u uitgewerkt in de volgende hoofdstukken terug.

2 AANPAK: VISIE EN ERVARING

2.1 Keuze proces

Alvorens in te gaan op de wijze de problematiek ten aanzien van de bereikbaarheid van Enschede-west aangepakt wordt, lichten wij de keuze voor het proces toe. Met als centrale vraag: waartoe moet de studie leiden? Dat twee bovenliggende doelen. Als eerste is uiteraard inzicht gewenst in de wijze waarop de bereikbaarheidsproblematiek opgelost kan worden. Dit vraagt om praktische adviezen, concrete maatregelen in de vorm van aard, type en locatie van de maatregel. Daarbij achten wij het onontbeerlijk om het tweede doel na te streven: verwerven van draagvlak voor de problematiek, ons plan van aanpak en uiteindelijk de aangedragen maatregelen en het effect van deze maatregelen. Dit draagvlak moet gevonden worden bij de gebruikers van de verkeers- en vervoersinfrastructuur in Enschede-west, vertegenwoordigd door ondernemersverenigingen, belangenverenigingen (o.a. bewoners), universiteit, transporteurs en dergelijke. Draagvlak dient opgebouwd te worden vanaf de beschrijving van de problematiek. Daarnaast dient de wijze van aanpak eveneens op draagvlak te kunnen rekenen. Zonder deze solide basis is een eventueel draagvlak voor maatregelen zeer fragiel.

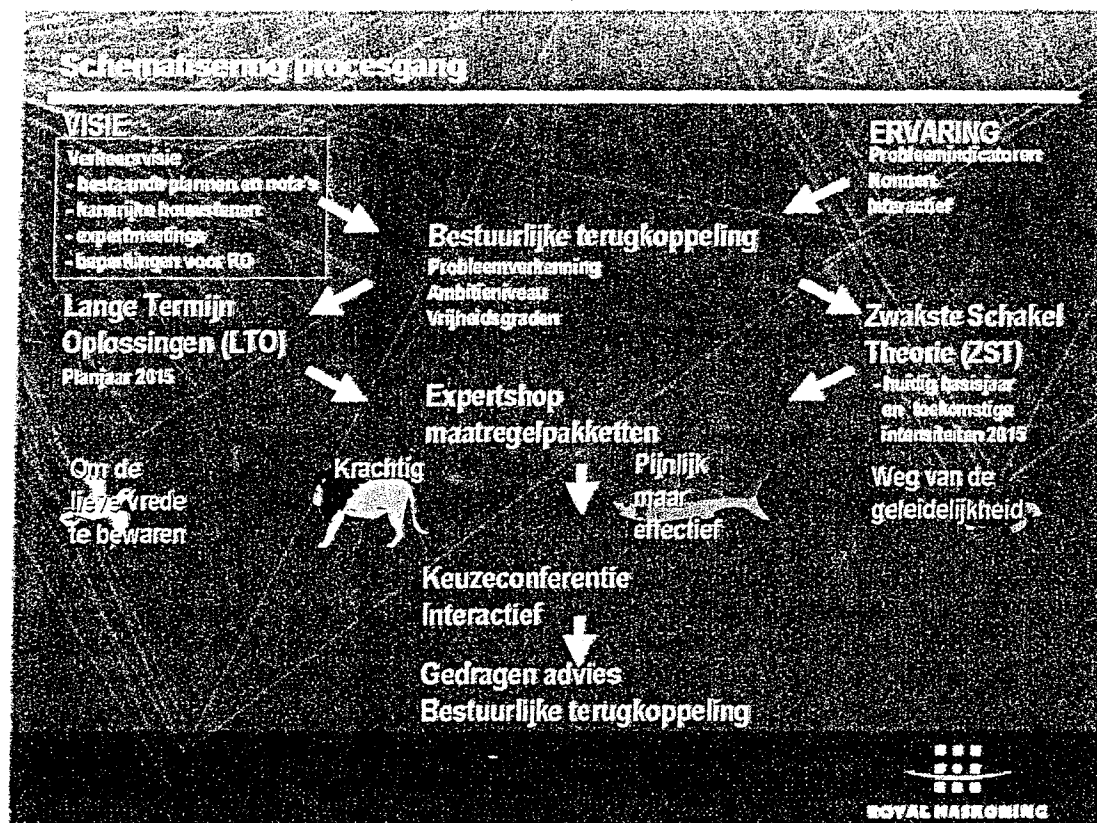
Op basis van het huidige informatieniveau is onze conclusie dat de beschrijving van de problematiek nog niet scherp genoeg is. Er is nog veel ruimte voor interpretatie. Dit geldt voor de huidige beschrijving en beleving van de bereikbaarheidsproblematiek en zeker voor de verwachte problematiek. Nog niet is afgebakend welke ontwikkelingen welke bijdrage aan de problematiek leveren zodat maatregelen passend bij de ontwikkelingen kunnen worden voorgesteld. Dit geeft inzicht in de houdbaarheid van de maatregelen. Tevens is nog onduidelijk welk niveau van bereikbaarheid gewenst is op welke termijn. Om deze vragen in de studie naar de bereikbaarheid van Enschede-west te kunnen beantwoorden hebben we gekozen voor een procesgang die niet uitgaat van een blanco situatie en de mogelijkheid heeft om interpretatie van gegevens te structureren: Midlife is een procesgang die visie en ervaring combineert. De ervaring van gebruikers is meestal gebaseerd op korte termijn vraagstukken. De visie zorgt voor oplossingen die passen in een lange termijn.

De methoden van Midlife zijn:

1. Bestaande kennis aanspreken om een visie te formuleren; kennis in mensen, nota's (o.a. Mobiliteit Enschede) en plannen.
2. Ervaring verzamelen; probleemervaringen in de huidige situatie, interpretatie van ontwikkelingen en cijfers.

Oplossingen genereren uit de overlap tussen de visie en de ervaringen.

De Midlife-onderzoeksmethode is uitgewerkt in het schema op de volgende bladzijde. De volgende paragrafen lichten de verschillende stappen toe.



2.2 Ervaring

Zoals uit de inleiding is af te leiden zijn er onderdelen van de bereikbaarheidsproblemen die dagelijks of bij evenementen waarneembaar zijn. Dit vraagt om het raadplegen van diegene die met de problematiek geconfronteerd worden, de verkeersdeelnemers. Daarnaast worden experts geraadpleegd om de problematiek vergelijkbaar met andere gebieden te maken en te kunnen beoordelen hoe zwaar de problemen doorwerken in het dagelijks functioneren van Enschede-west. De kennis van zowel de betrokkenen als de experts is onmisbaar en wordt gevraagd in de eerste fase van het studieproces.

2.3 Visie

Naast de ervaring van de verkeersdeelnemers en de experts, die vooral de huidige problemen beschrijven, wordt een visie opgesteld voor de lange termijn. Hiervoor worden bestaande plannen en verwachte ontwikkelingen gecombineerd met de eigenschappen van en de wensen van geraadpleegde verkeersdeelnemers en experts voor het huidige wegennet. Dit leidt tot een visie op de wegenstructuur en geeft een beschrijving van de wijze waarop het wegennet zou moeten functioneren. Dit wensbeeld wordt in een later stadium vergeleken met de huidige en verwachte verkeerssituatie. Daar waar het wensbeeld afwijkt bestaat aanleiding om maatregelen te treffen.

2.4 Zwakste Schakel

In de PAV (Probleemverkenning, Ambitieniveau en Vrijheidsgraden) wordt de opgedane kennis van visie en ervaring gebundeld. De PAV vormt daarmee het vertrekpunt voor het zoeken van oplossingen. De invalshoek ervaring geeft vooral aanleiding om naar korte termijn oplossingen te zoeken via de zwakste schakel theorie. Hiermee worden de verkeersproblemen één voor één aangepakt, te beginnen bij de zwaarste. Getracht wordt met gerichte maatregelen oplossingen te bieden of problemen te verzachten.

2.5 Lange termijn

Daarnaast worden lange termijnoplossingen voorgesteld. Deze komen voort uit de opgestelde visie, het wensbeeld voor het functioneren van de verkeersstructuur. Deze lange termijnoplossingen dienen in te spelen op de geplande en verwachte ontwikkelingen en kunnen daarom om grootschalige maatregelen vragen. De lange termijnoplossingen zullen beschreven worden op het oplossende vermogen ten aanzien van de huidige en toekomstige bereikbaarheidsproblematiek. Daarnaast zal worden aangegeven in hoeverre de lange termijnoplossingen 'restcapaciteit' heeft en mogelijkheden biedt voor verkeersgroei. Deze informatie kan voor ruimtelijke ontwikkelingen aanleiding zijn in de nabijheid van een dergelijke oplossing een locatie te kiezen of juist te mijden indien de restcapaciteit beperkt is.

2.6 Maatregelpakketten

Door de korte termijn en lange termijnmaatregelen te combineren in samenhangende pakketten wordt getracht een synergie te bereiken. Het streven is daarnaast om te voorkomen dat de maatregelen binnen één pakket tegenstrijdig zijn, al is dat vanwege de termijnverschillen niet op voorhand te garanderen. Korte termijnmaatregelen mogen het effect van lange termijnmaatregelen niet ondermijnen en lange termijnmaatregelen moeten de investeringen in korte termijnmaatregelen niet overbodig maken. De keuze uit de maatregelpakketten wordt samen met de betrokkenen en de experts gemaakt. Hierbij wordt weer dankbaar gebruik gemaakt van de beschikbare kennis van de verkeersdeelnemers en andere betrokkenen (zie afbeelding vorige bladzijde).

Het gekozen maatregelpakket wordt vervolgens nader beschreven en uitgewerkt in fasen, voorzien van een globale kostenraming.

3 ERVARING

3.1 Inventarisatie

Met het interviewen van betrokkenen en experts en het organiseren van workshops is een breed beeld van de huidige verkeersproblematiek ontstaan. In bijlage 1 zijn de resultaten hiervan uitgebreid beschreven.



Om de bereikbaarheidsknelpunten voor Enschede-west te achterhalen zijn twee meetings georganiseerd. Eén expertmeeting is intern georganiseerd met alleen deelnemers van de gemeente Enschede. Tijdens de tweede meeting is een brede groep betrokkenen geraadpleegd die bedrijven, verenigingen of andere overheden vertegenwoordigen (zie bijlage 1). Daarnaast is er een tiental interviews gehouden bij bedrijven, in de rol van vertegenwoordigers van zowel het

(vracht)autoverkeer als de werknemers die tevens het openbaar vervoer en de fiets gebruiken. Aanvullend is de bestaande literatuur geïnventariseerd en zijn er met behulp van het verkeersmodel analyses gemaakt. Al deze acties zijn er op gericht op de bereikbaarheidsproblematiek in Enschede-west helder in beeld te krijgen.

3.2 Algemeen beeld

Een belangrijk kenmerk van de geïnventariseerde verkeersproblematiek is de grote verzameling van problemen met een relatief beperkte uitstraling. Uitzonderingen daarop vormen de algemene probleembeschrijvingen ten aanzien van bereikbaarheid. Veel problemen spelen op kruisingsniveau of betreffen een bepaalde tijd of een specifiek verkeersaantrekkend bedrijf. Indien elk knelpunt als een zwarte stip geprojecteerd zou worden op één kaart, dan zou de kaart van Enschede-west getroffen lijken door een schot hagel.

Om een samenvatting te geven volgt hieronder een lijst van de belangrijkste overeenkomsten in de probleeminventarisatie.

3.3 Samenvatting

Belangrijke knelpunten aangegeven door interne experts:

- de bereikbaarheid van de Kanaalzone (Miracle Planet, Arke Stadion);
- de bereikbaarheid van het B&S-park met name vanaf de A35;
- bedrijven zijn onvoldoende bereikbaar per openbaar vervoer;
- bereikbaarheid van de Kanaalzone bij calamiteiten is onvoldoende;
- de verkeersafwikkeling tussen Hengelo en Enschede is onvoldoende, waardoor sluipverkeer ontstaat.

Belangrijke knelpunten aangegeven door externe betrokkenen:

- problemen bij het Arke Stadion voor en na thuiswedstrijden van FC Twente;

3 ERVARING

3.1 Inventarisatie

Met het interviewen van betrokkenen en experts en het organiseren van workshops is een breed beeld van de huidige verkeersproblematiek ontstaan. In bijlage 1 zijn de resultaten hiervan uitgebreid beschreven.



Om de bereikbaarheidsknelpunten voor Enschede-west te achterhalen zijn twee meetings georganiseerd. Eén expertmeeting is intern georganiseerd met alleen deelnemers van de gemeente Enschede. Tijdens de tweede meeting is een brede groep betrokkenen geraadpleegd die bedrijven, verenigingen of andere overheden vertegenwoordigen (zie bijlage 1). Daarnaast is er een tiental interviews gehouden bij bedrijven, in de rol van vertegenwoordigers van zowel het

(vracht)autoverkeer als de werknemers die tevens het openbaar vervoer en de fiets gebruiken. Aanvullend is de bestaande literatuur geïnventariseerd en zijn er met behulp van het verkeersmodel analyses gemaakt. Al deze acties zijn er op gericht op de bereikbaarheidsproblematiek in Enschede-west helder in beeld te krijgen.

3.2 Algemeen beeld

Een belangrijk kenmerk van de geïnventariseerde verkeersproblematiek is de grote verzameling van problemen met een relatief beperkte uitstraling. Uitzonderingen daarop vormen de algemene probleembeschrijvingen ten aanzien van bereikbaarheid. Veel problemen spelen op kruisingsniveau of betreffen een bepaalde tijd of een specifiek verkeersaantrekkend bedrijf. Indien elk knelpunt als een zwarte stip geprojecteerd zou worden op één kaart, dan zou de kaart van Enschede-west getroffen lijken door een schot hagel.

Om een samenvatting te geven volgt hieronder een lijst van de belangrijkste overeenkomsten in de probleeminventarisatie.

3.3 Samenvatting

Belangrijke knelpunten aangegeven door interne experts:

- de bereikbaarheid van de Kanaalzone (Miracle Planet, Arke Stadion);
- de bereikbaarheid van het B&S-park met name vanaf de A35;
- bedrijven zijn onvoldoende bereikbaar per openbaar vervoer;
- bereikbaarheid van de Kanaalzone bij calamiteiten is onvoldoende;
- de verkeersafwikkeling tussen Hengelo en Enschede is onvoldoende, waardoor sluipverkeer ontstaat.

Belangrijke knelpunten aangegeven door externe betrokkenen:

- problemen bij het Arke Stadion voor en na thuiswedstrijden van FC Twente;

- over de Auke Vleerstraat rijdt te veel verkeer;
- de verkeersafwikkeling tussen Hengelo en Enschede is onvoldoende;
- bereikbaarheid van de Kanaalzone bij calamiteiten is onvoldoende;
- sluipverkeer door het groene gebied Twekkelo;
- onvoldoende doorstroming op de singels van Enschede;
- onvoldoende doorstroming op de H. ter Kuilestraat;
- aansluiting van de Kanaalstraat en H. ter Kuilestraat op de A. Vleerstraat;
- overlast van vrachtverkeer dat gebruik maakt van dok aan de Kanaalstraat;
- pendelbussen kunnen Arke Stadion niet ongehinderd bereiken;
- indien Miracle Planet open is en FC Twente voetbalt thuis, ontstaat er een parkeerprobleem.

Belangrijke knelpunten uit literatuur:

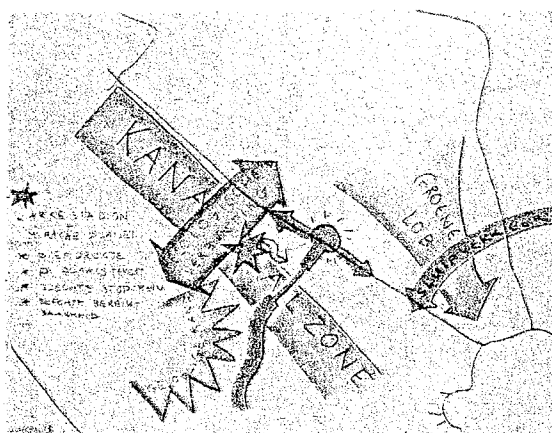
- diverse problemen op en rond Auke Vleerstraat, waaronder filevorming en slechte oversteekbaarheid, dit zal verslechteren;
- overlast door sluipverkeer (onder andere in Stadsveld).

Belangrijke knelpunten volgens verkeersmodel:

Uit de analyses komt naar voren dat de Auke Vleerstraat een belangrijke gebiedsontsluitingsweg is maar tevens dat er 33% doorgaand verkeer op zit. Met doorgaand verkeer wordt verkeer bedoeld dat vanaf de kruising Afinkstraat – Westerval tot de Hengelosestraat vv. rijdt exclusief verkeer met herkomst of bestemming UT. Na 2010 ontstaat er grote capaciteitsproblemen op de Auke Vleerstraat en ook op het Capitool. Voor 2010 zal de oversteekbaarheid van de Auke Vleerstraat aanzienlijk minder worden hetgeen kan leiden tot verkeersafwikkelingsproblemen op de aansluitende wegen (zoals nu al op de H. ter Kuilestraat in de avondspits).

3.4

Volgorde



Op basis van de beschrijving van de problemen en de frequentie waarmee deze genoemd zijn hebben wij een volgorde van ernst van de problematiek afgeleid. Tevens hebben we de reactie van diverse geïnterviewden op de recent uitgevoerde verkeersmaatregelen in Enschede-west beschreven.

Door de aanleg van het viaduct over de Afinkstraat ter hoogte van de Westerval, het spoorviaduct Auke Vleerstraat en de verkeerslichten ter hoogte van het Transportcentrum zijn belangrijke

problemen ten aanzien van de bereikbaarheid van Enschede-west gereduceerd. Wel zijn er nog steeds problemen op de H. ter Kuilestraat (met name verkeersveiligheid) en de kruising Kanaalstraat – Auke Vleerstraat. Tevens is er in de omliggende woonwijken (Stadsveld, Twekkerveld) en in Twekkelo overlast van sluipverkeer. Daarnaast wordt tijdens evenementen het oponthoud van bussen naar het Arke stadion als problematisch beschouwd. Op de korte termijn zijn de verkeersveiligheidsproblemen, het sluipverkeer en problemen aanzien van de bereikbaarheid van het Arke stadion voor bussen het meest nijpend.

Door de toekomstige ontwikkelingen (Miracle Planet, uitbreiding Kennispark en verkeersmaatregelen in het centrum van Enschede) zal de verkeersdruk op de Auke Vleerstraat toenemen. Maatregelen die in de toekomst deze verwachte verkeersdruk nog eens zullen vergroten zijn de realisatie van de Noordwesttangent, de aansluiting van de Groote Plooy en eventueel de omleiding Usselo op de Westerval. Dit heeft tevens tot gevolg dat de totale verkeersdruk zal toenemen.

4 VISIE

4.1 Bereikbaarheid

Voor de bereikbaarheid van Enschede-west is het van belang een goede balans te vinden tussen vraag en aanbod van verkeer. Dit maakt het mogelijk dat de doorstroming



op de wegen de verkeersdeelnemer in staat stelt de bestemming in een aanvaardbare tijd te bereiken. Deze aanvaardbare tijd kan niet gedefinieerd worden. Deze is per individuele verkeersdeelnemer verschillend. Bereikbaarheid wordt voor een belangrijk deel bepaald door de perceptie van de individuele verkeersdeelnemer en is daarmee niet in absolute zin meetbaar of verrekbaar. Op basis van de geïnterviewde ervaringen kan wel gesteld worden dat enige congestie niet

direct tot een vermindering van de bereikbaarheid leidt, maar een belangrijke voorwaarde is wel de wijze waarop het verkeer nog blijft doorstromen. Indien de weggebruiker het gevoel krijgt vast te staan in het verkeer zal er snel een gevoel van afname van de bereikbaarheid voor deze weggebruiker ontstaan.

Voor fietsverkeer is de veiligheid en de overstekbaarheid van de drukste wegen van belang voor het gevoel van bereikbaarheid. De fietser zal bij lange wachttijden bij kruisingen het gevoel van bereikbaarheid snel afnemen. Vaak leidt dit tot aangepast verkeersgedrag en worden risico's genomen ten aanzien van de verkeersveiligheid.

Voor openbaar vervoer reizigers wordt de mate van bereikbaarheid in belangrijke mate bepaald door de reistijd, het reiscomfort, de frequentie van de dienstvoering, de directheid van de verbindingen en het voorzieningsniveau rond de halten en transferpunten.

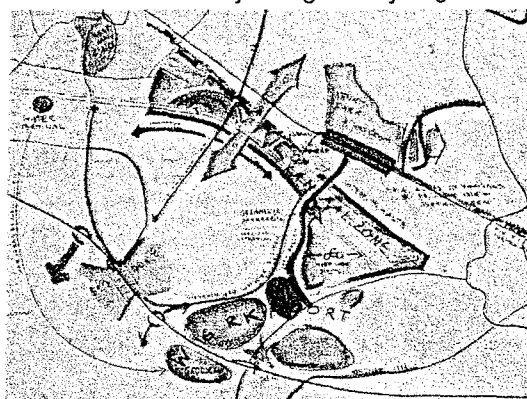
4.2 Huidig Profiel

Enschede-west is een gebied met een uiteenlopend profiel ten aanzien van de bereikbaarheid. Dit is onder te verdelen in een gebied ten noorden en ten zuiden van de barrièrelijnen van het Twentekanaal en de spoorlijn. Het zuidelijke gebied rond de aansluiting met de Westerval (Marssteden, Havengebied, Transportcentrum, Stadsveld) heeft een directe verbinding voor autoverkeer via de Windmolenweg, Auke Vleerstraat en Afinkstraat. Voor het noordelijke gebied bestaat deze verbinding alleen via de Auke Vleerstraat die zowel de spoorlijn als het Twentekanaal kruist. Het noordelijke gebied (Business & Science Park, UT, Miracle Planet, Arke-stadion) wordt ontsloten via de Auke Vleerstraat en de Hengelosestraat. Daarnaast is voor het openbaar vervoer een belangrijke voorziening in de vorm van NS-station Drienerlo aanwezig. Het totale gebied wordt via de Auke Vleerstraat en het Capitool door buslijnen bediend. Voor fietsverkeer bestaan thans verbindingen in de vorm van vrijliggende fietspaden langs het Capitool, de Auke Vleerstraat en de Hendrik ter Kuilestraat. Op de kruising Auke Vleerstraat – Capitool is een rotonde aanwezig met fietsers in de voorrang die een goede verbinding

tussen het woongebied Twekkelerwaard en het Business & Science Park mogelijk maakt. Tussen het Stadsveld en het Havengebied is de Rembrandtlaan, die de Westervall ongelijkvloers kruist de verbinding voor fietsverkeer. De UT is via de parallelweg van de Hengelosestraat en de Auke Vleerstraat voor fietsers bereikbaar. Een aanvullende beschrijving van Enschede-west is in bijlage 1 opgenomen.

4.3 Ontwikkelingen

Een belangrijk deel van de verkeersaantrekkende voorzieningen en nieuw geplande ontwikkelingen zijn gelegen tussen het Twentekanaal en de Hengelosestraat (Kanaalzone). De autonome ontwikkelingen zijn in bijlage 3 beschreven. Voor een goede bereikbaarheid vanaf de snelwegen levert dit direct een probleem omdat vanuit het zuiden barrières als het Twentekanaal en de spoorlijn gepasseerd moeten worden. Vanuit noordelijke richting zijn geen lijnbarrières aanwezig maar zijn het voor autoverkeer moeilijk toegankelijke gebieden met een sterke groen- en woonfunctie die



de bereikbaarheid problematisch maken. Het gebied tussen het Twentekanaal en de Hengelosestraat is voor verkeer vanuit de steden Hengelo en Enschede wel goed te bereiken zonder belangrijke barrières te hoeven passeren.

Voor fietsverkeer is de bereikbaarheid via rechtstreekse fietsverbindingen langs de verkeersaders of via de woongebieden gegarandeerd. Belangrijkste aandachtspunten vormen de kruisingen met de drukke verkeersaders. Utilitair

fietsverkeer maakt meer gebruik van oost-westverbindingen is daarmee minder afhankelijk van barrières als het Twentekanaal en de spoorlijn. Voor recreatieve fietsverbindingen zoals tussen Twekkelo en Driene bestaan wel aanvullende wensen voor het kruisen van deze lijnbarrières.

Voor het openbaar vervoer zijn de geplande ontwikkelingen in principe gunstig gesitueerd, in ieder geval liggen ze in de lijn van huidige busverbindingen en in de omgeving van NS-station Drienerlo. Voor het openbaar vervoer biedt dit kansen op een goede bereikbaarheid.

4.4 Toekomstige verkeersvraag



Uit de verkeersprognoses zoals weergegeven in "Quick scan Westtangent" valt af te leiden dat er in 2015 in de avondspits ernstige filevorming zal optreden op de Auke Vleerstraat in de richting van de Westervall en op het Capitool in de richting van de Hengelosestraat. In "Verkeersproblematiek Enschede 2010 exclusief NWT" wordt aangegeven dat er reeds capaciteitsproblemen ontstaan op de Auke Vleerstraat in 2010 maar dat

deze dan nog afgewenteld worden op andere wegvakken. Tevens wordt aangegeven dat er door Enschede-west ongeveer 25% doorgaand verkeer gaat. Met doorgaand verkeer wordt verkeer bedoeld dat vanaf de kruising Afinkstraat – Westerval tot de Hengelosestraat vv. rijdt exclusief verkeer met herkomst of bestemming UT. In het Havengebied is het aandeel doorgaand verkeer (herkomst en bestemming buiten het Havengebied) op de Kanaalstraat geprognosticeerd op ongeveer 85% en in de Auke Vleerstraat op ongeveer 80%. Volgens deze bron zou de Kanaalstraat in 2010 aan zijn capaciteit zitten.

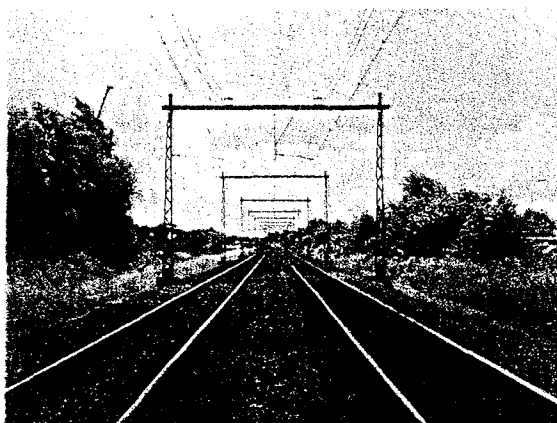
In beide bovenstaande studies is geen rekening gehouden met de Noordwesttangent. Als er wel rekening wordt gehouden met de Noordwesttangent zijn de gevolgen hiervan voor de Auke Vleerstraat (uitgaande van de D-variant) in 2010 dat:

- de intensiteit met 6,5 tot 15,5 procent groeit. Dit geldt voor de avondspits (maatgevende periode);
- de intensiteit/capaciteit verhouding van 0,7 en 0,8 naar 0,8 en 0,9 gaat (uitgaande van een capaciteit van 2000 mvt/uur);
- de problemen in de verkeersafwikkeling die al verwacht werden, dus verder zullen toenemen.

Uit de analyses komt verder naar voren dat de Auke Vleerstraat een belangrijke gebiedsontsluitingsweg is maar tevens dat er 25% doorgaand verkeer op zit. Na 2010 ontstaan er grote capaciteitsproblemen op de Auke Vleerstraat en ook op het Capitool. Voor 2010 zal de oversteekbaarheid van de Auke Vleerstraat aanzienlijk minder worden hetgeen kan leiden tot verkeersafwikkelingsproblemen op de aansluitende wegen (zoals nu al op de Hendrik ter Kuilestraat in de avondspits).

4.5 Verkeersanalyse

De verkeerssituatie Auke Vleerstraat kan gezien worden als een verkeersboom. De stam wordt gevormd door de Westerval die rechtstreeks aansluiting biedt op de A35 en het



landelijke hoofdwegennet. De boom is beginnen te groeien en heeft oude takken ontwikkeld naar de bedrijventerreinen die nabij de stam zijn gelegen: Havengebied, Transportcentrum, later Marslanden. De groei van de boom is verder gegaan en de kruin is nu ook ontwikkeld in de vorm van het Business & Science Park. Halverwege de boom is de stam omwikkeld met sterk draad in de vorm van spoorrails. De boom gaat de kruin verder ontwikkelen. Maar de groei zal worden geremd door de sterke draad, de toevoer van levensbelangrijke

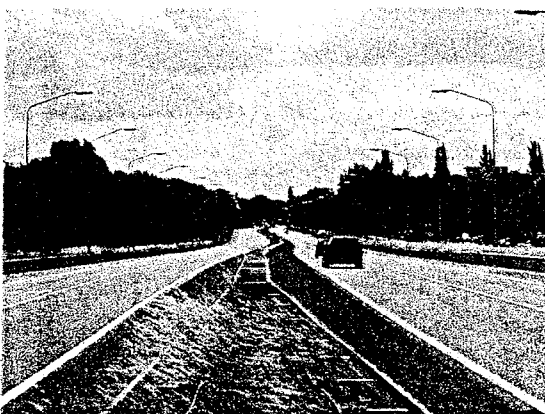
sappen (verkeer) is beperkt. Als de groei van de kruin doorgaat kunnen er verschillende scenario's ontstaan. De nieuwe blaadjes aan de boom zullen snel verdorren door een beperkte aanvoer van verkeer (slechte bereikbaarheid), de blaadjes kunnen ook niet ontstaan (achterwege blijven van economische investeringen) of de blaadjes ontstaan maar rond de sterke draad van spoorrails ontstaan er verstopping doordat de boom sterker groeit dan de ruimte van de draad toelaat (verkeerscongestie bij kruisingen).

De belangrijkste reden voor de problemen voor het autoverkeer is de dubbel functie die de Auke Vleerstraat vervult. De weg is ontworpen als een gebiedsontsluitingsweg maar vervult voor een belangrijk deel een stroomfunctie voor doorgaand verkeer. Dit verkeer is niet direct gebonden aan de gebieden die de Auke Vleerstraat ontsluit. Indien dit doorgaande verkeer niet van de Auke Vleerstraat gebruik zou maken, dan betekent dit een forse verlichting van de verkeersdruk (25%). Dit zou de congestie, die alleen op de kruisingen optreedt, voor een belangrijk deel opheffen.

Voor de Hendrik ter Kuilestraat geldt een vergelijkbare analyse. Ook op deze weg is sprake van een menging van verkeerssoorten die de functie van de Hendrik ter Kuilestraat overstijgt. Voor beide wegen geldt dat een keuze tussen ontsluiten of stromen het verschil maakt tussen rijden en stilstaan.

Naast deze structurele verkeersproblemen spelen incidentele verkeersproblemen tijdens wedstrijden in het Arkestadium en evenementen in Miracle Planet.

4.6 Ontsluiten of stromen?



De keuze tussen ontsluiten of stromen op de Auke Vleerstraat betekent kiezen tussen

1. de gebieden rond de Auke Vleerstraat ontsluiten of
2. kiezen voor een hoogwaardige autoverbinding tussen de A35 en de UT waar op één of twee kruisingen het aanliggende gebied mag aantakken.

Aan stromen of ontsluiten worden verschillende vormgevingseisen aan de weg gesteld. Een stroomweg zal een beperkt aantal kruisingen kennen omdat de

weg in de vorm van 2 x 2 rijstroken kan worden uitgevoerd en de snelheid hoger kan zijn. Dit stelt eisen aan lengte uitvoegstroken, boogstralen en doorzicht. Het gebiedsgebonden verkeer zal zich eerst moeten concentreren alvorens de stroomweg op te kunnen rijden. Dit betekent dat er meer verkeer binnen de gebieden zal plaats vinden. Hiermee heeft de stroomweg een verdrijvend effect van de Auke Vleerstraat naar de te ontsluiten gebieden. Van de geraadpleegde betrokkenen vindt 20% dat de Auke Vleerstraat voor doorgaand verkeer een functie moet vervullen. Daarnaast vindt 10% dat de Auke Vleerstraat ook geschikt moet zijn voor de ontsluiting van het UT-terrein en het stadscentrum via de Hengelosestraat. Een functie stroomweg zal een forse investering vragen in de infrastructuur. Bekend is dat de ondergrondse infrastructuur intensief gebruikt wordt en grootschalige aanpassingen nodig zijn om deze te verleggen of te verwijderen. Een stroomweg met een 2 x 2 uitvoering zal naar verwachting voldoende capaciteit kunnen bieden om in de verkeersvraag als gevolg van de geplande ontwikkelingen te kunnen voorzien. Hier moet het verkeersmodel uitkomst bieden.

Indien de Auke Vleerstraat de functie van ontsluitingsweg gaat vervullen dan betekent dit dat de huidige vormgeving slechts beperkte aanpassing behoeft. Deze kunnen gericht getroffen worden met als doel de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren. Verkeer uit de aangelegene gebieden kan op een aantal verschillende kruisingen de ontsluitingsweg oprijden en wordt daarmee zo snel mogelijk uit de gebieden naar de hoofdwegen geleid.

Alle berekeningen laten zien dat de capaciteit van de Auke Vleerstraat in de toekomst onvoldoende zijn voor een vlotte doorstroming. Voor doorgaand verkeer zal een alternatieve route gezocht moeten worden. Dit verkeer is niet direct gerelateerd aan de gebieden die via de Auke Vleerstraat ontsloten worden en hoort functioneel op deze weg daarom niet thuis. Afhankelijk van de herkomsten en bestemmingen van dit doorgaande verkeer dient een alternatieve route gezocht te worden. Dit vraagt een nadere analyse met het verkeersmodel. Alternatieve routes die thans beschikbaar zijn, zijn de centrumring van Enschede en de stadsring van Hengelo. Of deze wegen over voldoende restcapaciteit beschikken dient onderzocht te worden. Indien dit niet het geval is dient overwogen te worden om aanvullende infrastructuur te realiseren om te voorkomen dat verkeer sluiproutes gaat zoeken en daarmee een aanslag doet op de capaciteit van wegen van lage orde en een bedreiging voor de verkeersveiligheid gaat vormen.

De uiteindelijke keuze voor een ontsluitingsweg of een stroomweg wordt ingegeven door:

- ambitieniveau voor de bereikbaarheid van Enschede-west, hoe hoger de ambitie des te zwaarder de wegfunctie;
- de vrijheidsgraden, hoe meer ontwikkelingen als randvoorwaarde worden aangegeven des te zwaarder zal de wegfunctie moeten zijn;
- de verwachte effecten van het kiezen voor een stroomweg of een ontsluitingsweg op netwerkniveau, welke effecten worden buiten Enschede-west opgeroepen;
- de dimensionering van het huidige tracé, lengte- en dwarsprofiel, in hoeverre sluit de wegfunctie aan bij de eigenschappen en de verkeersstructuur van de omgeving van de weg.

De keuze voor een wegfunctie wordt daarom in hoofdstuk 5 gemaakt.

5 PAV: PROBLEEMVERKENNING, AMBITIENIVEAU, VRIJHEIDSGRADEN

5.1 Probleemverkenning

De bereikbaarheid van Enschede-west wordt beperkt door de capaciteit van de kruisingen van de Afinkstraat en Auke Vleerstraat met zijwegen en lijninfrastructuur die als barrières werken zoals de spoorlijn en het Twentekanaal. Thans zijn de problemen alleen waarneembaar bij drukke kruisingen, maar leiden niet tot het vaststaan van het verkeer. De doorstroming is in de spits niet optimaal maar buiten de spits zijn er geen problemen. De congestie uit zich in lange wachttijden voor kruisingen met verkeerslichten (2 cycli of meer wachten) en verkeersonveiligheid. De capaciteit van de wegvakken tussen de kruisingen vormen geen beperkende factor voor de doorstroming. De Hendrik ter Kuilestraat heeft met een lager verkeersaanbod dan de Auke Vleerstraat vergelijkbare problemen, congestie en verkeersonveiligheid. Voor beide wegen geldt dat doorgaand verkeer een belangrijke bijdrage levert aan de problematiek. De wegen vervullen een dubbele functie, namelijk een ontsluitingsfunctie voor de aanliggende bedrijven, bedrijventerreinen en woongebieden en een stroomfunctie voor doorgaand verkeer. Het feit dat doorgaand verkeer van deze wegen gebruik maakt betekent dat voor dit verkeer alternatieven niet beschikbaar of niet aantrekkelijk genoeg zijn. Voor de Auke Vleerstraat zijn de alternatieven de stadsring van Hengelo of de centrumring van Enschede. Voor de Hendrik ter Kuilestraat is het alternatief de Auke Vleerstraat of de centrumring/Westerval. De verkeersproblematiek van Enschede-west heeft daarmee uitstraling naar Hengelo en het centrum van Enschede.

Het toekomstbeeld van deze problematiek wordt bepaald door de geplande ontwikkelingen. Juist in de gebieden die moeilijk bereikbaar zijn, die vanaf de snelwegen achter lijnbarrières of kwetsbare woon- en groengebieden zijn gelegen (Kanaalzone), daar zijn de nieuwe ontwikkelingen gepland. Deze ontwikkelingen zullen een groei van autoverkeer veroorzaken die de huidige verkeersproblematiek zal versterken. De ongewenste neveneffecten van sluipverkeer via Tweekelerveld, het Havengebied en Tweekelo zullen versterkt worden, terwijl de hoofdwegen zelf ook met doorgaand verkeer belast worden.

Voor fietsverkeer betekent deze toename van de verkeersdruk tevens een toename van de verkeersonveiligheid. Van de weggebruikers worden meer vaardigheden gevraagd bij een hoge verkeersdruk waardoor de kans op ongevallen toeneemt. Daarnaast zal door langere wachttijden bij het kruisen van drukke wegen het gevoel van bereikbaarheid afnemen, hetgeen extra aanleiding kan zijn tot het nemen van risicovolle verkeersacties.

Voor het openbaar vervoer gelden vergelijkbare problemen, zij het dat de congestie een groter probleem zal zijn dan de verkeersonveiligheid. Congestie leidt tot langere reistijden en onbetrouwbaarheid in de stiptheid van het openbaar vervoer voor de reiziger. Dit geldt uiteraard voor het weggebonden busverkeer. Voor het railverkeer (trein of toekomstig Agglonet) heeft dit consequenties voor de aansluitingen met dit busverkeer. Die zullen minder betrouwbaar worden.

Min of meer onafhankelijk van deze dagelijkse spitsproblematiek zijn de knelpunten ten aanzien van de bereikbaarheid van het Arke-stadion, Miracle Planet en omgeving. Voor dit gebied is de enorme piekbelasting tijdens evenementen te hoog voor de capaciteit

van het huidige wegennet. Bovendien is de bereikbaarheid voor hulpdiensten in het geval van een ramp tot twee wegen beperkt: de Lonnekerbrugstraat en het Capitool, waarvan de capaciteit tijdens evenementen te beperkt is voor een vlotte aan- en afvoer van hulpdiensten.

5.2 Ambitieniveau

Het geschetste toekomstbeeld voor de bereikbaarheid van Enschede-west wordt gevoed door de kernwoorden: ruimtelijke ontwikkelingen, congestie, verkeersonveiligheid en sluipverkeer. Dit is niet het ambitieniveau van de gemeente Enschede die de geplande ontwikkelingen in Enschede-west tot een succes willen maken.

Op basis van het raadplegen van de experts, betrokkenen en literatuur kan het gewenste toekomstbeeld ten aanzien van de bereikbaarheid van Enschede-west worden beschreven als:

- ☐ ruimte voor ontwikkelingen, het ambitieniveau voor de ruimtelijke ontwikkelingen is hoog, bereikbaarheid mag daarom geen belemmerende rol spelen. Bereikbaarheid voor autoverkeer is daarentegen geen belangrijk verkoopargument vanwege de gekozen locatie voor de ruimtelijke ontwikkelingen. De bereikbaarheid voor openbaar vervoer en fietsverkeer dient hoog te zijn om de begrensde bereikbaarheid voor de auto te compenseren.
- ☐ openbaar vervoer biedt hoogwaardige verbindingen tussen de belangrijkste verkeerspolen, rechtstreekse verbindingen tussen NS-station Drienerlo, de UT en de bedrijventerreinen, het niveau van de verbinding is afhankelijk van het aantal reizigers, de congestie waarmee busverkeer geconfronteerd wordt en het niveau van de verbinding moet passen in een totaalvisie op het openbaar vervoer waar het AggloNet een belangrijke drager van is. Voor voetgangers dienen directe, comfortabele (verlichting en verharding) en veilige routes beschikbaar zijn tussen de haltes en transferpunten enerzijds en de belangrijkste bestemmingen in de omgeving anderzijds.
- ☐ fietsverkeer kan gebruik maken van directe, comfortabele en veilige routes, geniet voorrang op rotondes binnen de bebouwde kom en kan van vrijliggende fietspaden gebruik maken op wegen die een ontsluitende functie vervullen.
- ☐ een ongehinderde verkeersafwikkeling buiten de spits, verkeer moet gestimuleerd worden om zich te verplaatsen buiten de spitsperiode hierdoor wordt de bestaande wegenstructuur efficiënter benut.
- ☐ lichte congestieproblemen in de spits, in de spits wordt lichte congestie acceptabel geacht om hoge investeringen met een laag gebruik te voorkomen, met lichte congestie wordt bedoeld incidentele wachttijden bij kruisingen (maximaal 2 cycli wachten), alternatieve routes blijven beschikbaar, de congestie leidt niet tot 'blocking-back' waardoor grote delen van het verkeersnetwerk vast staat.
- ☐ lichte tot matige congestie tijdens evenementen, om hoge investering met een zeer laag gebruik te voorkomen zijn de eisen aan de verkeersafwikkeling tijdens evenementen lager, de bezoekers kennen over het algemeen een lange verblijfstijd op het evenement (minimaal enkele uren) waardoor een langere reistijd acceptabel is. Het vaststaan van de wegen voor autoverkeer is in de directe omgeving van het Arkestadion en Miracle Planet acceptabel. 'Blocking back' kan voorkomen maar niet op de Auke Vleerstraat. Voor hulpdiensten is het doel een gegarandeerde aan/afvoerroute met voldoende capaciteit voor het aanwezige publiek.

- ☐ duurzame veiligheid voor alle verkeersdeelnemers, algemeen landelijk en gemeentelijk beleid.
- ☐ doorgaand verkeer op daarvoor aangewezen en geschikte of geschikt gemaakte wegen, voldoende capaciteit met specifieke kenmerken bieden voor verkeer met een specifiek weggedrag zodat voldaan wordt aan het ambitieniveau zoals hierboven beschreven.
- ☐ in gebieden tussen verkeersaders (verblijfsgebieden) is doorgaand verkeer geen factor van betekenis, dit verkeer valt niet op in het totale verkeersaanbod, in cijfers kan hieraan een percentage van maximaal 10% gekoppeld worden.

5.3 Vrijheidsgraden

Het bepalen van duidelijkheid in de vrijheidsgraden is een belangrijke voorwaarde om in een later stadium gericht naar oplossingen te kunnen zoeken. Zo zal bepaald moeten worden welke ontwikkelingen worden gezien als vaststaand en waar valt nog aan te tornen? Welke ruimte is er tot herstructurering zowel in de ruimtelijke ordening als in de infrastructuur?

Tevens is het bijvoorbeeld zinvol een beeld te krijgen welke budgetten eventueel beschikbaar zijn, hoe groot deze zijn en welke voorwaarden hieraan verbonden zijn. De vrijheidsgraden zullen naar onderwerp gerangschikt worden bijvoorbeeld: infrastructuur, ruimtelijke ordening, vervoermanagement en overige beleidsaspecten. In tabel 5.1 staan mogelijke begripsdefinities voor de diverse vrijheidsgraden weergegeven.

Tabel 5.1: Begripdefinities voor vrijheidsgraden

Randvoorwaarden	Beperkende bepalingen, waarvan voor het bepalen van de maatregelen niet afgeweken kan worden; randvoorwaarden zijn onherroepelijk.
Uitgangspunten	Gegevens, prognoses en richtlijnen waarop de maatregelen berusten; uitgangspunten kunnen alleen in geval van onoverkomelijke bezwaren ter discussie gesteld worden.
Eisen aan maatregelen	Richtlijnen en eisen waaraan maatregelen moeten voldoen; eisen kunnen worden bijgesteld, als zwaar(der) wegende belangen dat vereisen.
Wensen aan maatregelen	Bewust verlangen naar bepaalde elementen in de maatregelen, waarvan het realiseren afhangt van de omstandigheden; maatregelwensen worden waar mogelijk vervuld, maar vormen geen beperkende omstandigheid voor het ontwerp.

5.3.1 Inventarisatie

De experts en betrokkenen zijn gevraagd hun randvoorwaarden en wensen met betrekking tot een verbeterde bereikbaarheid van Enschede-west aan te geven. In bijlage 1 is een overzicht gegeven van de randvoorwaarden en wensen waaraan onze bevindingen uit de literatuur zijn toegevoegd.

Belangrijkste randvoorwaarden aangegeven door interne experts:

- behouden van Twekkelo en eco-zone vormgeven;

- niet dimensioneren op pieken;
- voldoen aan milieu-eisen;
- extra ontsluiting Kanaalzone.

Belangrijkste wensen aangegeven door interne experts:

- nieuwe verbinding Hengelo en Enschede;
- zoeken naar andere oplossingen dan infrastructuur;
- verkeersveiligheid verbeteren.

Belangrijkste randvoorwaarden aangegeven door betrokkenen:

- behouden van Tweekelo;
- bereikbaarheid voor hulpdiensten waarborgen;
- bestaande verkeersafwikkeling mag niet verslechteren;
- goede verbinding tussen Hengelo-Zuid en Enschede-west;
- extra ontsluiting Kanaalzone.

Belangrijkste wensen aangegeven door betrokkenen:

- scheiden snel en langzaam verkeer;
- extra ontsluiting Kanaalzone;
- pendeldiensten naar Arke Stadion gestalte geven;
- oplossen problemen in Enschede-centrum;
- Drienerlo IC station maken;
- verkeersveiligheid vergroten;
- goede bereikbaarheid voor vrachtverkeer;
- snelle uitvoering maatregelen.

Belangrijke extra randvoorwaarden aangegeven in literatuur:

- meenemen effecten eindfase Kennispark;
- realiseren Noordwesttangent 1e en 2e fase.

Belangrijke extra wensen aangegeven in literatuur:

- waarborgen en versterken kernkwaliteiten 'groene woonstad' en 'moderne werkstad';
- flexibel in kunnen spelen op toekomstige ontwikkelingen;
- betere uitstraling en herkenbaarheid wegen havengebied;
- bewegwijzering verbeteren.

5.3.2 Keuzepunten

Uit bovenstaande inventarisatie blijkt dat er een aantal tegenstrijdigheden bestaan tussen de ingebrachte vrijheidsgraden. Deze komen hoofdzakelijk voort uit de verschillende benadering van de bereikbaarheidswensen: 'autominded' of 'files voorkomen verkeersgroei'. Dit leidt tot verschillende uitgangspunten en wensen. De genoemde randvoorwaarden zijn aanvullend op elkaar. Opvallend is dat het behoud van het groene Tweekelo door zowel 'groen' georiënteerde partijen als transportbedrijven is genoemd.

Het beschreven ambitieniveau laat een houding ten aanzien van het verkeer zien die niet te scharen is onder een houding die past bij *'autominded' of 'files voorkomen verkeersgroei'*.

Automindend verkeersgedrag stelt hoge eisen aan de verkeersafwikkeling. In de spits aan de vraag voldoen betekent dat buiten de spitsuren een overcapaciteit aanwezig die de verkeersvraag 3 tot 4 keer kan dekken, mogelijk nog vaker. Deze houding vraagt enorme investeringen en wordt niet gerechtvaardigd door de wens die velen geuit hebben: *'laat de bereikbaarheid ten opzichte van het huidige niveau niet verslechteren'*. In deze wens zit de acceptatie verscholen van het huidige congestiebeeld. Ons inziens valt dit binnen de beschrijving van lichte congestie (zie ambitieniveau).

De houding 'files voorkomen verkeersgroei' geeft een weerslag van de mening dat *autoverkeer thans voldoende capaciteit wordt geboden, reizigers hebben de keuze om routes te kiezen of de vervoerswijzen fiets of openbaar vervoer te gebruiken. Als we maar blijven investeren in autoinfrastructuur krijgen we nooit een verschuiving naar fiets en openbaar vervoergebruik. Bovendien kunnen we toch nooit aan de autovraag voldoen.* Deze houding doet ons inziens geen recht aan het voornemen de vele ruimtelijke ontwikkelingen uit te voeren. Wel verkeersaantrekkende voorzieningen realiseren maar daar geen verkeersfaciliteiten voor bieden kan niet alleen de economische haalbaarheid van die voorzieningen in gevaar brengen maar zal ook verkeershinder in de vorm van onveiligheid, congestie en sluipverkeer veroorzaken die een uitstraling van de hinder geeft in bestaande woon- en groengebieden en op bedrijventerreinen. De vraag is dan eerder gerechtvaardigd, willen we wel de ruimtelijke ontwikkelingen doorzetten? Het antwoord hierop is ja. In deze studie vormen de ruimtelijke ontwikkelingen een randvoorwaarde. De vorm en inhoud van deze ontwikkelingen vormen de uitgangspunten.

Opgemerkt wordt dat het landelijke verkeersbeleid, verwoord in het Nationale Verkeers- en Vervoersplan, uitgaat van het principe mobiliteit mag. Dit is een duidelijke beleidswijzigingen ten opzichte van het beleid uit de jaren tachtig en negentig waarin het beleid sterk gericht was op beperking van de groei van de mobiliteit. Het huidige beleid heeft niet de intentie om zonder beperkingen infrastructuur te realiseren maar geeft wel een wezenlijk andere houding ten aanzien van mobiliteitsgroei.

Op basis van de gemaakte keuzes worden de volgende vrijheidsgraden voorgesteld.

Randvoorwaarden:

- ontwikkeling kanaalzone (zie bijlage 3);
- bereikbaarheid voor hulpdiensten waarborgen;
- geen doorsnijding van Tweekelo door nieuwe verkeersinfrastructuur.

Uitgangspunten:

- vastgestelde beleidsplannen (zie bijlage 1);
- verkeersprognoses volgens verkeersmodel (zie bijlage 1);
- niet dimensioneren op pieken;
- inhoud en vorm ruimtelijke ontwikkelingen.

Eisen aan maatregelen:

- bestaande verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid mag niet verslechteren;
- goede verbinding tussen Hengelo-Zuid en Enschede-west;
- sluipverkeer verminderen;
- ontwerprichtlijnen infrastructuur (zoals RONA-richtlijnen, CROW-richtlijnen, Richtlijnen Duurzaam Veilig, e.d.);

- maatregelen moeten financieel haalbaar zijn, waarbij gerekend mag worden op externe financiële bijdrage van bijvoorbeeld de regio.

Wensen aan maatregelen:

- zoeken naar andere oplossingen dan infrastructuur;
- scheiden snel en langzaam verkeer;
- pendeldiensten naar Arke stadion gestalte geven;
- oplossen doorstromingsproblemen in Enschede-centrum;
- Drienerlo IC station maken;
- goede bereikbaarheid voor vrachtverkeer;
- snelle uitvoering maatregelen;
- waarborgen en versterken kernkwaliteiten 'groene woonstad' en 'moderne werkstad';
- flexibel in kunnen spelen op toekomstige ontwikkelingen;
- betere uitstraling en herkenbaarheid wegen havengebied.

5.4 Visie wegenstructuur

In hoofdstuk vier is in de visie beschreven dat de functie van de Auke Vleerstraat cruciaal is voor de inrichting van de verkeersstructuur in Enschede-west. De geschetste mogelijkheden zijn een stroomweg of een ontsluitingsweg.

De uiteindelijke keuze voor een ontsluitingsweg of een stroomweg wordt ingegeven door:

- ambitieniveau voor de bereikbaarheid van Enschede-west, hoe hoger de ambitie des te zwaarder de wegfunctie;
- de vrijheidsgraden, hoe meer ontwikkelingen als randvoorwaarde worden aangegeven des te zwaarder zal de wegfunctie moeten zijn;
- de verwachte effecten van het kiezen voor een stroomweg of een ontsluitingsweg op netwerkniveau, welke effecten worden buiten Enschede-west opgeroepen;
- de dimensionering van het huidige tracé, lengte- en dwarsprofiel, in hoeverre sluit de wegfunctie aan bij de eigenschappen en de verkeersstructuur van de omgeving van de weg.

Daarom wordt pas na de paragrafen ambitieniveau en vrijheidsgraden een keuze gemaakt.

Op basis van het ambitieniveau en de vrijheidsgraden ligt de keuze voor een ontsluitingsweg voor de hand. Bereikbaarheid voor autoverkeer is niet het verkoopargument voor de ontwikkelingen in de kanaalzone. De huidige mate van congestie is acceptabel (ambitie). Er wordt niet gestreefd naar een op alle tijden optimale doorstroming. Er wordt niet op piektijden gedimensioneerd (uitgangspunt).

Aanleiding voor de keuze voor een stroomweg kunnen de verkeersproductie als gevolg van de ontwikkeling van de kanaalzone zijn en de wens om de doorstroming in het centrum van Enschede te verbeteren door verkeer meer naar de rand van de stad de loodsen. Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat de ontwikkeling van de kanaalzone (randvoorwaarde) geen verkeersproductie genereert die de thans beschikbare verkeersprognoses irrelevant maakt en de keuze voor een stroomweg niet noodzakelijke maakt. Deze verkeersproductie-berekeningen worden nog uitgevoerd. De wens om verkeer uit het centrum te weren door een stroomweg aan de westelijke rand van de stad te genereren wordt als niet sterk genoeg beschouwd om op basis daarvan de Auke Vleerstraat als stroomweg aan te wijzen. Een dergelijke maatregel kan alleen

effect hebben als het centrum van Enschede met een hoog percentage doorgaand verkeer geconfronteerd wordt. Centrumgebonden verkeer zal zich niet via een westelijke stroomweg laten leiden. Onderzoek naar het aandeel doorgaand verkeer waarvoor de westelijke stroomweg een alternatief kan zijn is gewenst om uitsluitsel te kunnen geven over het oplossende vermogen van een westelijke stroomweg voor het centrum van Enschede. Dit kan bij het onderzoek naar lange termijnoplossingen behandeld worden.

Een stroomweg betekent meestal een vlotte doorstroming ter plaatse van de weg maar op netwerkniveau kan dit leiden tot ongewenste effecten. Zo kan een westelijke stroomweg het voor autoverkeer aantrekkelijker maken om door of langs Enschede richting A1 en Oldenzaal te rijden in plaats van de routes via de snelwegen buiten om. Een sterke doorstroming op een stroomweg trekt zo extra verkeer aan die het succes van een dergelijke stroomweg teniet kan doen of het vervolg van de route, de noordwesttangent, zwaar kan belasten. Hierdoor kan de functie van de noordwesttangent voor het verminderen van de verkeersdruk in de aanliggende woongebieden letterlijk en figuurlijk onder druk komen te staan. Ook dit onderwerp roept een vraag op die bij de lange termijnoplossingen beantwoord moeten worden.

De laatste argumentatie, ook vóór een ontsluitingsweg, betreft de omgeving waarin de weg is gelegen. De weg is beperkt van breedte, geen 2 x 2 stroomwegprofiel, is bochtig en kent veel kruisingen. De weg sluit zo goed aan het aanliggende Havengebied. De vele kruisingen zorgen er voor dat het verkeer snel naar het hoofdwegennet wordt geleid en voorkomt veel intern verkeer in het Havengebied. De weg met thans een ontsluitingswegprofiel past prima bij de omgeving en vormt tegelijkertijd de scheiding met het groene buitengebied van Twekkelo.

De argumentatie in deze paragraaf leiden er toe een keuze te maken voor een **ontsluitingsfunctie voor de Auke Vleerstraat** en geen stroomfunctie. Een stroomfunctie sluit niet aan op het huidige profiel en de omgeving van de weg en wordt niet opgeroepen door het ambitieniveau voor de bereikbaarheid van de Enschede-west noch de vrijheidsgraden voor deze studie.

De consequentie van dit voorstel is het zoeken naar een alternatieve route voor doorgaand verkeer dat thans op de Auke Vleerstraat aanwezig is. Dit kan om uitbreiding van het infrastructurele netwerk vragen. Om het gestelde ambitieniveau ten aanzien van de congestie te kunnen bereiken dient de verkeersdruk op de Auke Vleerstraat verminderd te worden om de groei van het verkeer als gevolg van de ontwikkelingen in de Kanaalzone op te kunnen vangen.

5.5 Hoe verder?

Met de hierboven beschreven probleemverkenning, het geformuleerde ambitieniveau en de opgestelde vrijheidsgraden is de bereikbaarheidsproblematiek beschreven, is een gewenst bereikbaarheidsbeeld van de toekomst gegeven en zijn de spelregels bepaald. De opgave is nu de bereikbaarheidsproblemen oplossen zodanig dat het ambitieniveau werkelijkheid wordt en de vrijheidsgraden in acht worden genomen.

Er worden nu twee sporen ingezet, één gericht de lange termijn en één gericht op de korte termijn waarin de thans zwakste schakels in de bereikbaarheid aangepakt worden. Beide sporen leiden tot oplossingen die in maatregelpakketten worden samengebracht

waarna samen met de betrokken organisaties en experts een keuze voor een
maatregelpakket wordt gemaakt.

6 ZWAKSTE SCHAKELS

Wordt ingevuld na bestuurlijke terugkoppeling PAV

7 LANGE TERMIJN OPLOSSINGEN

Wordt ingevuld na bestuurlijke terugkoppeling PAV

8 MAATREGELPAKKETTEN

Wordt ingevuld na bestuurlijke terugkoppeling PAV

9

AFWEGING EN KEUZE

Wordt ingevuld na bestuurlijke terugkoppeling PAV

=O=O=O=