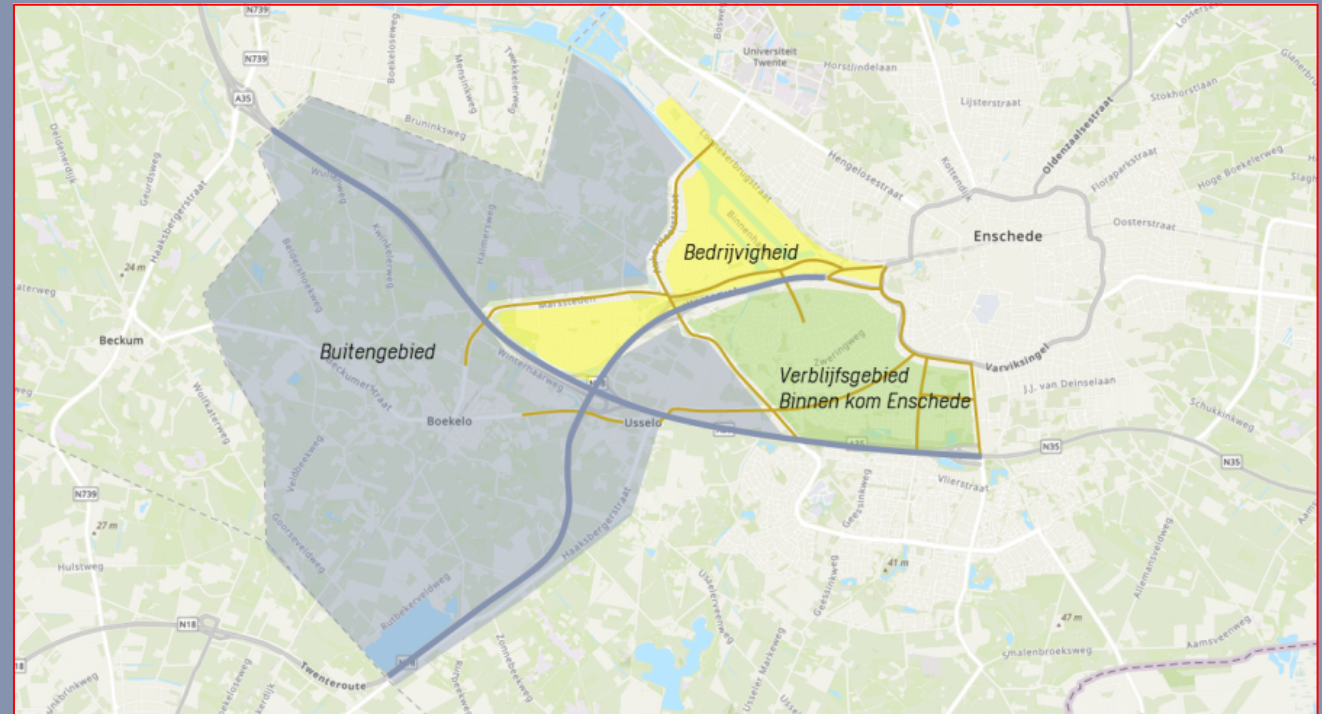


Visie hoofdwegen Enschede West

1 oktober 2024
Willem Scheper



Inhoud

Aanleiding

Aanpak

Analyse huidige situatie

Visie op de hoofdwegenstructuur

Maatregelen

Aanleiding en onderzoeksvragen

Aanleiding

- Actualiseren wegcategoriseringsplan Enschede
- Herijking visie op de hoofdwegen in Enschede-West en Enschede-Oost
- Landelijke introductie gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur

Onderzoeksvraag

- “Hoe moet de toekomstige de hoofdwegenstructuur in Enschede er uit komen te zien?”



Aanpak

Proces:

- meerdere overlegmomenten met de gemeente
- input vanuit gebiedscoördinatoren en politie

Relevant beleid en ontwikkelingen

Inventarisatie huidige situatie

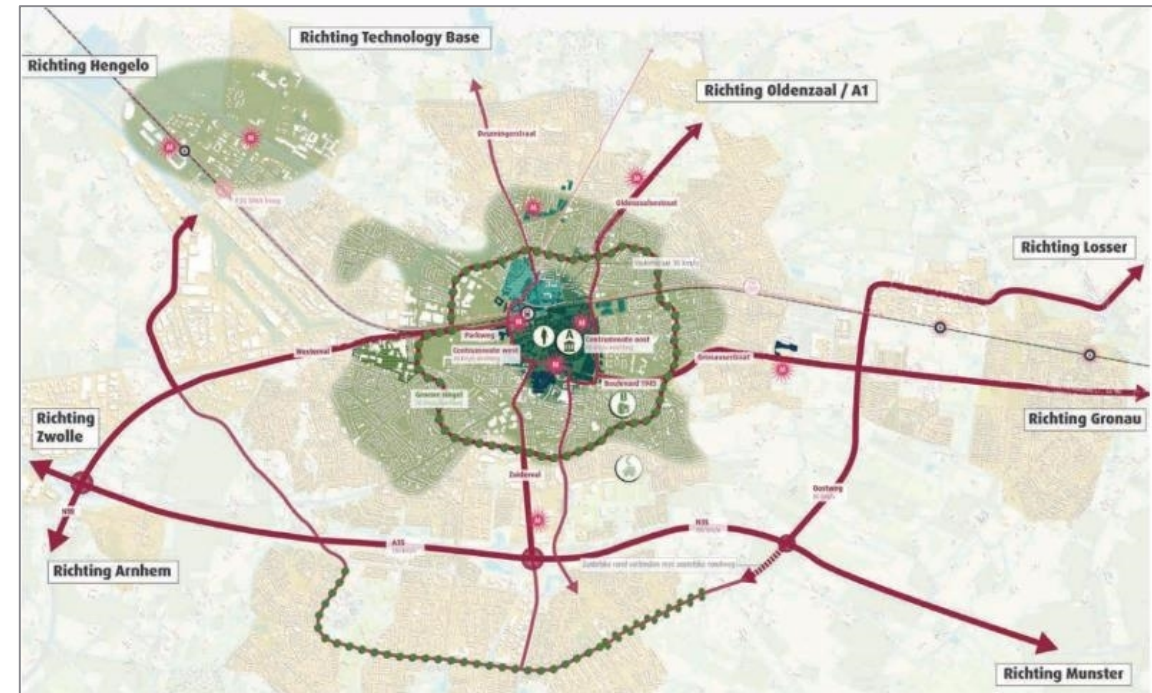
- Netwerk
- Veiligheid
- knelpunten

Visie en doelstellingen

Oplossingen / maatregelen

Beleid

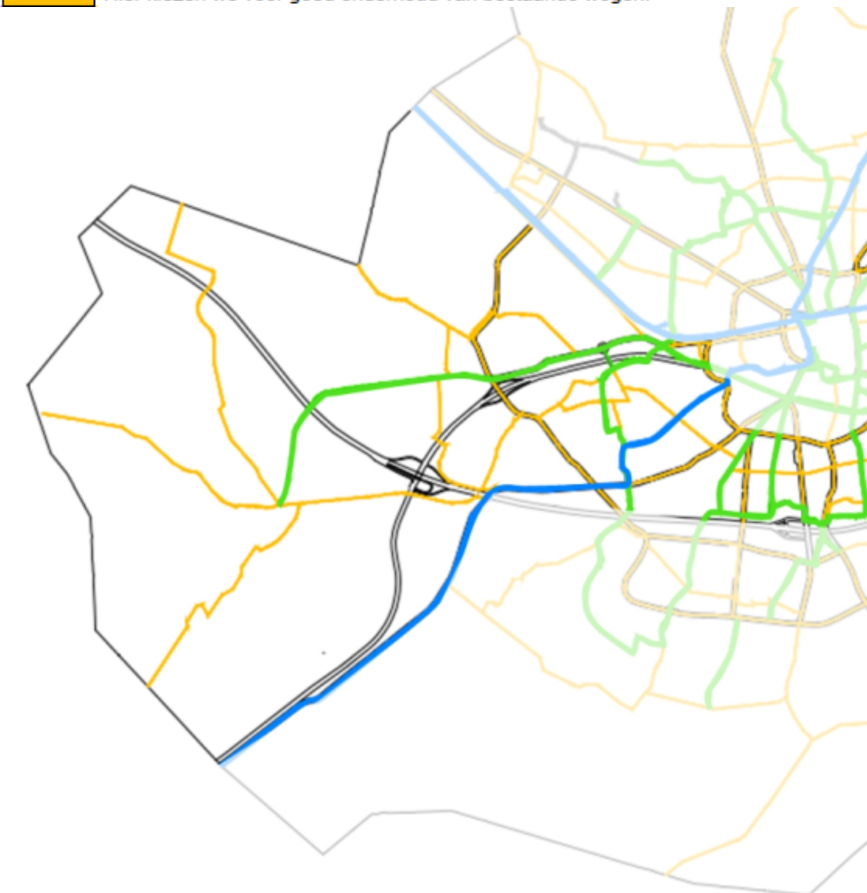
- De gemeente zet in op het versterken van de voorzieningen voor de fiets.
- Oostweg: onderzoek naar de ongelijkvloerse kruising met de A35 om Enschede-zuid en Glanerbrug beter te ontsluiten.
- Inzetten op Mobiliteitspunten en Park+Walk faciliteiten om de autovraag richting het centrum te verminderen.
- Het hoofdwegennet is ingericht op 50 km/u en op de invalswegen naar de Binnenstad accepteert de gemeente vertraging (rijsnelheid 40 km/u).
- De landelijke ontwikkelingen om meer wegen naar 30 km/u te krijgen worden gevolgd.



Verkeersstructuren - Fiets

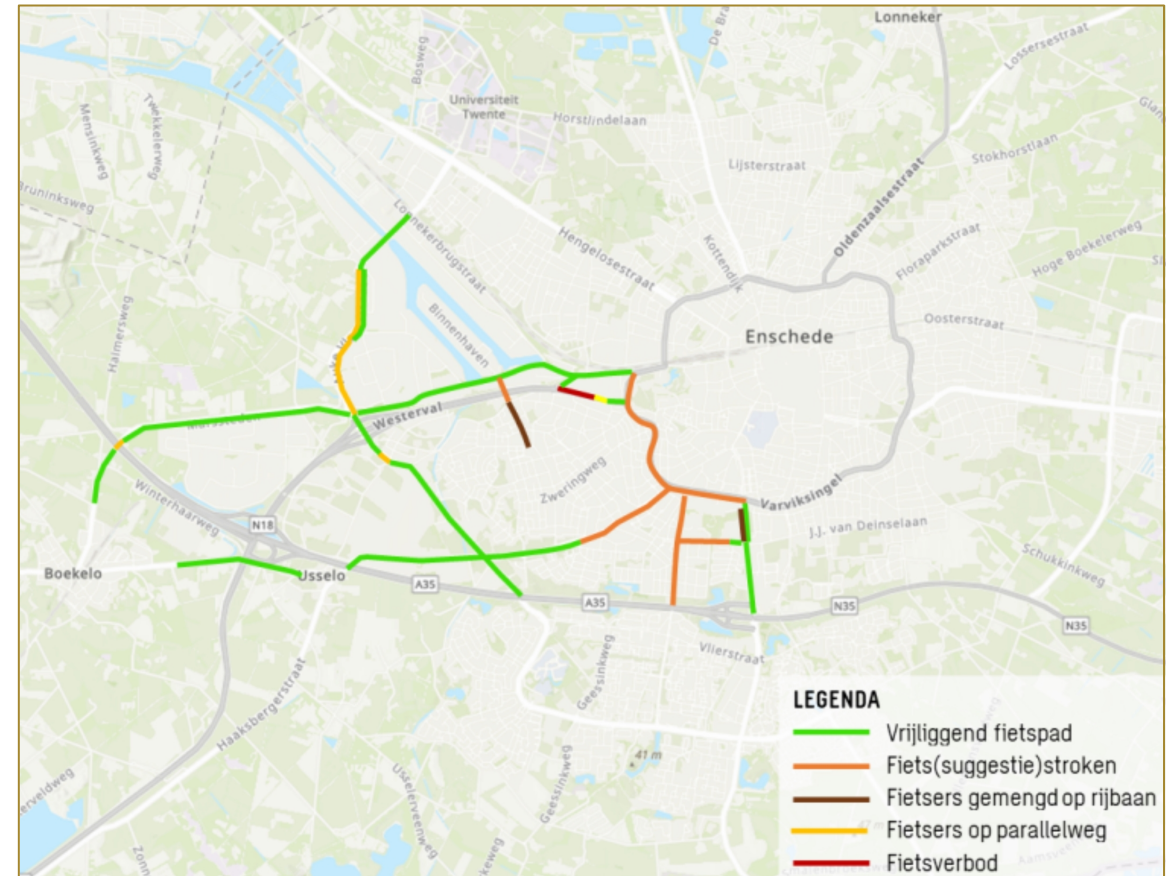
- Regionale fietsroute via de Haaksbergsestraat
- Regionale en doorfietsroutes gericht op het centrum
- Doorfietsroutes en GOWs gescheiden
 - Uitzondering Windmolenweg en Hendrik ter Kuilestraat
- Fietsvoorzieningen langs GOW als basisnetwerk gecategoriseerd

	Regionale routes Hier kiezen we ontwerputgangspunten zoals vanuit die regionale aanpak gelden.
	Doorfietsroutes Hier kiezen we voor kwaliteit voor de fiets. Vaak een fietsstraat, maar dit hoeft niet.
	Basis fietsnetwerk Hier kiezen we voor goed onderhoud van bestaande wegen.



Verkeersstructuren – type fietsvoorzieningen

- Landelijke richtlijn (in ontwikkeling): op wegen waar fietsers en auto's van dezelfde rijbaan gebruik maken is 30 km/uur een veilige snelheid.
- Dit betekent op wegen met fietsstroken (op termijn) een maximum snelheid van 30 km/uur.



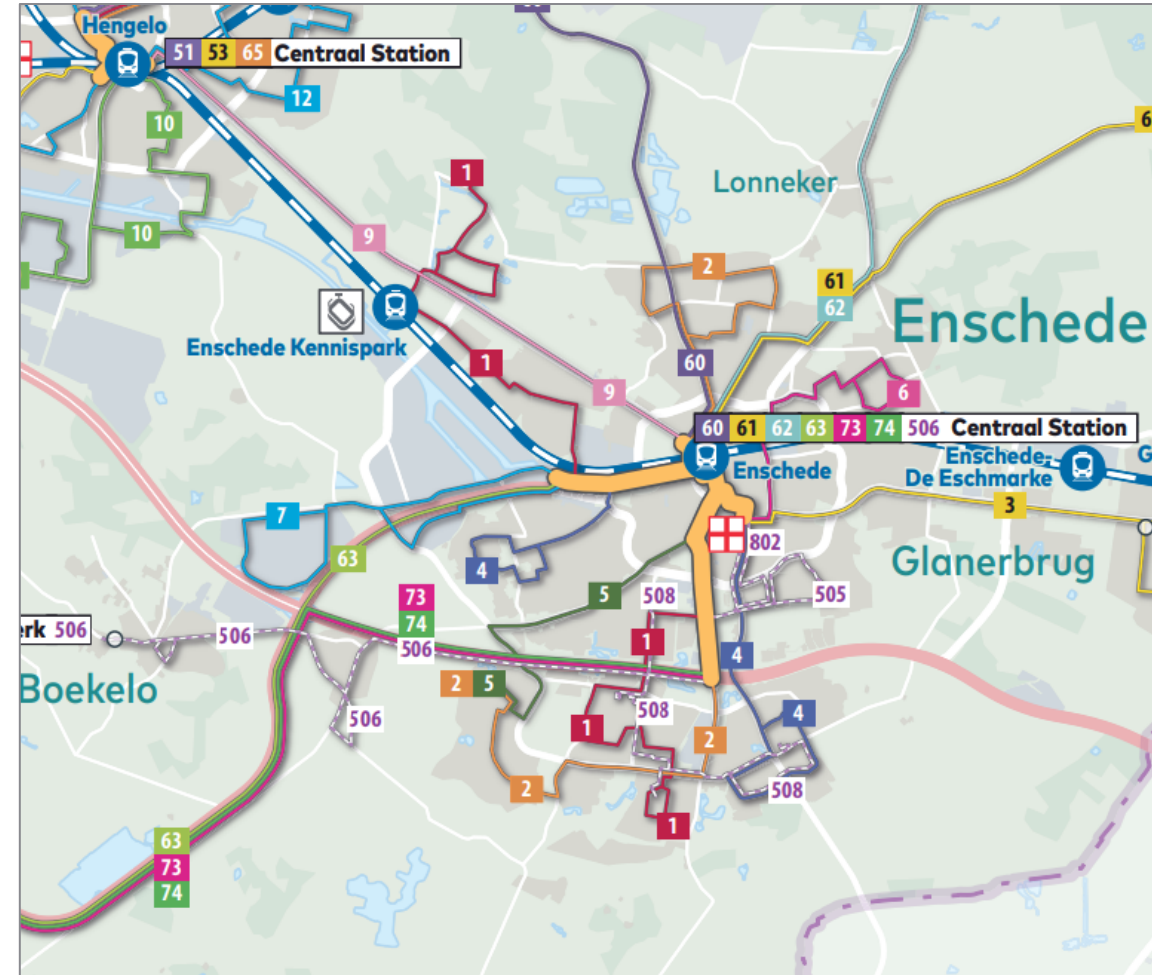
Verkeersstructuren – openbaar vervoer

Busroutes met name over de GOWs, met eigen haltekom

- Niet op de Singels, maar rijbaan is dermate breed dat autoverkeer een halterende bus kan passeren

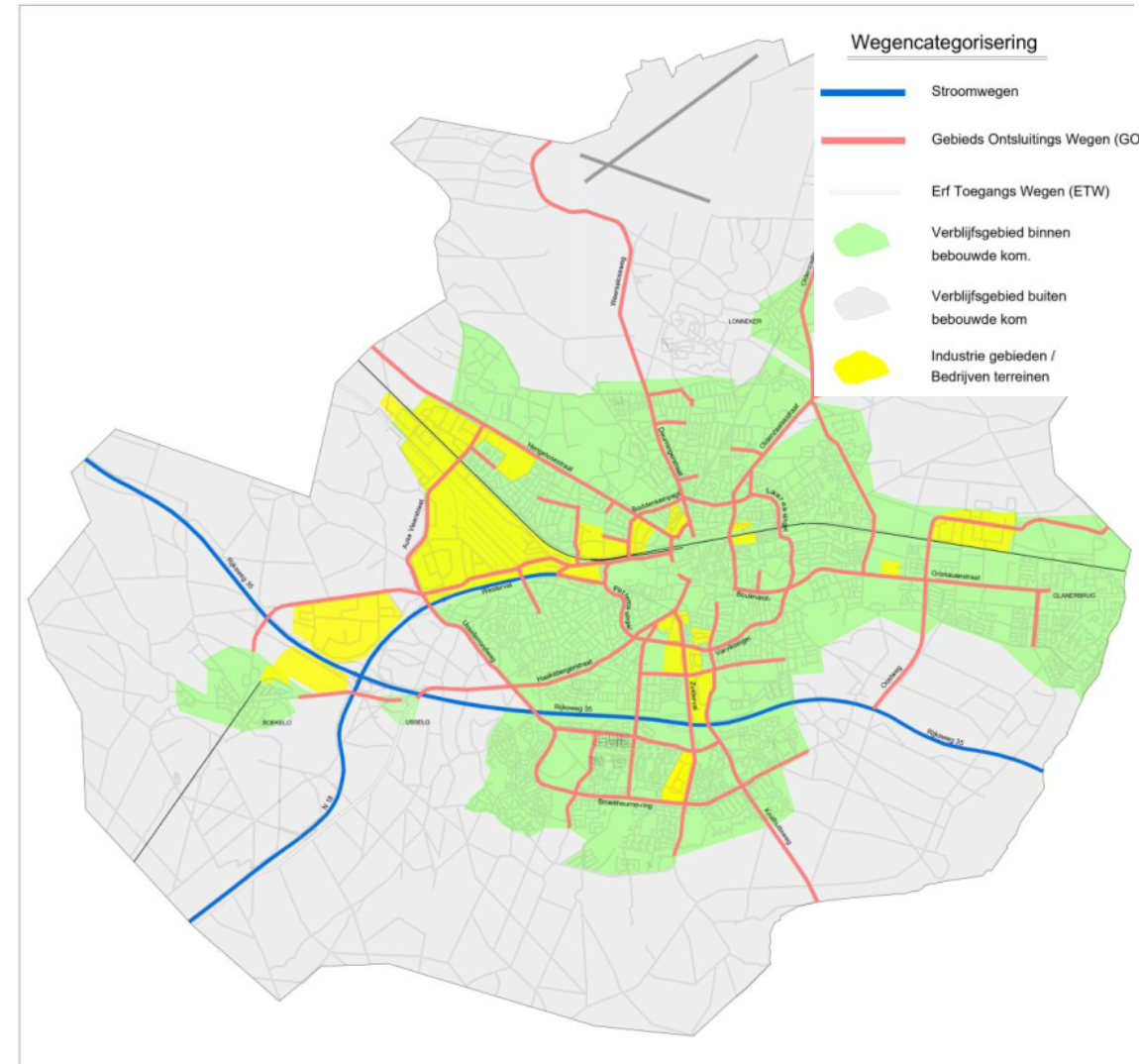
Beperkte busvoorzieningen:

- Zuiderval (vrijliggende busbaan)
- Henriëtte Ronnerlaan (enkel bussen en (brom)fietzers toegestaan)



Verkeersstructuren – auto

- In de huidige wegencategorisering zijn de volgende wegen als gebiedsontsluitingsweg geclassificeerd:
- De Auke de Vleerstraat, Usselerrondweg, Hendrik ter Kuilestraat, Parkweg, Rembrandtlaan, Haaksbergerstraat, Burgemeester van Veenlaan, Wethouder Beversstraat, Boekelosestraat (tussen de kernen van Boekelo en Usselo), de Singels en de Zuiderval
- De Boekelosestraat staat op de planning om afgewaardeerd te worden naar een ETW60 (buiten bebouwde kom) of GOW30 (binnen bebouwde kom Usselo).
- De overige straten in Enschede-West zijn als erftoegangsweg geclassificeerd en hebben voornamelijk een verblijfsfunctie.

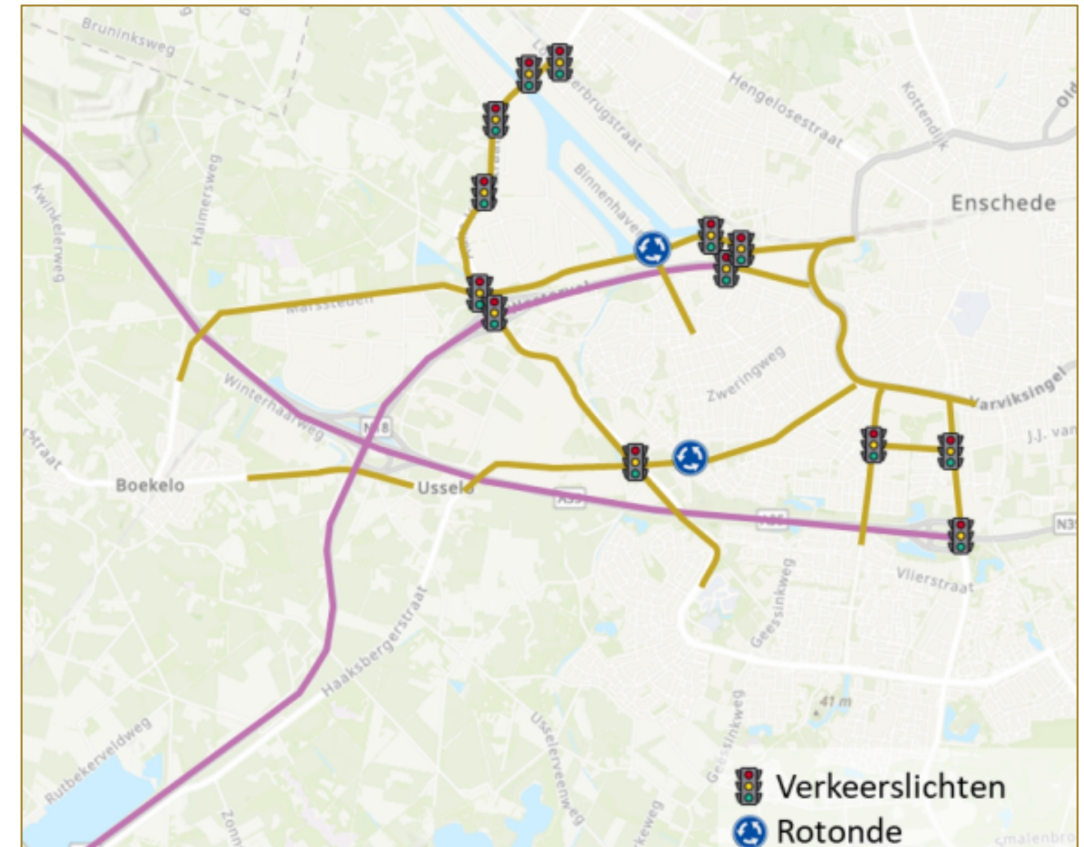


Verkeersnetwerk – kruispuntvormen hoofdwegen

- De belangrijkste kruispunten tussen de verschillende hoofdwegen zijn bijna allemaal met verkeerslichten geregeld
- Op de Westerval-Afinkstraat en Zuiderval A35 ongelijkvloers (op- en afritten).
- Hendrik Ter Kuilestraat en de Rembrandtlaan rotonde
- Bij het kruispunt Auke Vleerstraat – Hendrik Ter Kuilestraat – Windmolenweg is een fietstunnel aanwezig.

Onvoldoende afwikkelcapaciteit in 2040

- VRI Westerval – Afinkstraat – Auke Vleerstraat
- VRI Westerval – Parkweg
- VRI Haaksbergerstraat – Usselerrondweg
- Voorrangskruispunt Usselerrondweg – Bruggertstraat



Verkeersveiligheid (2019-2023)

- De meeste ongevallen gebeuren op de hoofdwegen
- Locaties met relatief veel ongevallen:
 - Haaksbergerstraat – Usselerrondweg
 - Haaksbergerstraat - Ferdinand Bolstraat
 - Haaksbergerstraat - S.L. Louwesstraat
 - Usselerrondweg - Bruggertstraat
 - Afinkstraat – Hendrik Ter Kuilestraat
 - Zweringweg – Benjamin Willem Ter Kuilestraat



Toekomstig wegennet: verkeersintensiteiten 2040

- Om de toekomstige verkeersintensiteiten te bepalen is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de gemeente Enschede.
- In het model zijn alle vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen in Enschede en de brede regio meegenomen.

Uitgangspunten

- Ongelijkvloerse aansluiting Oostweg
- Verbinding Grenzweg

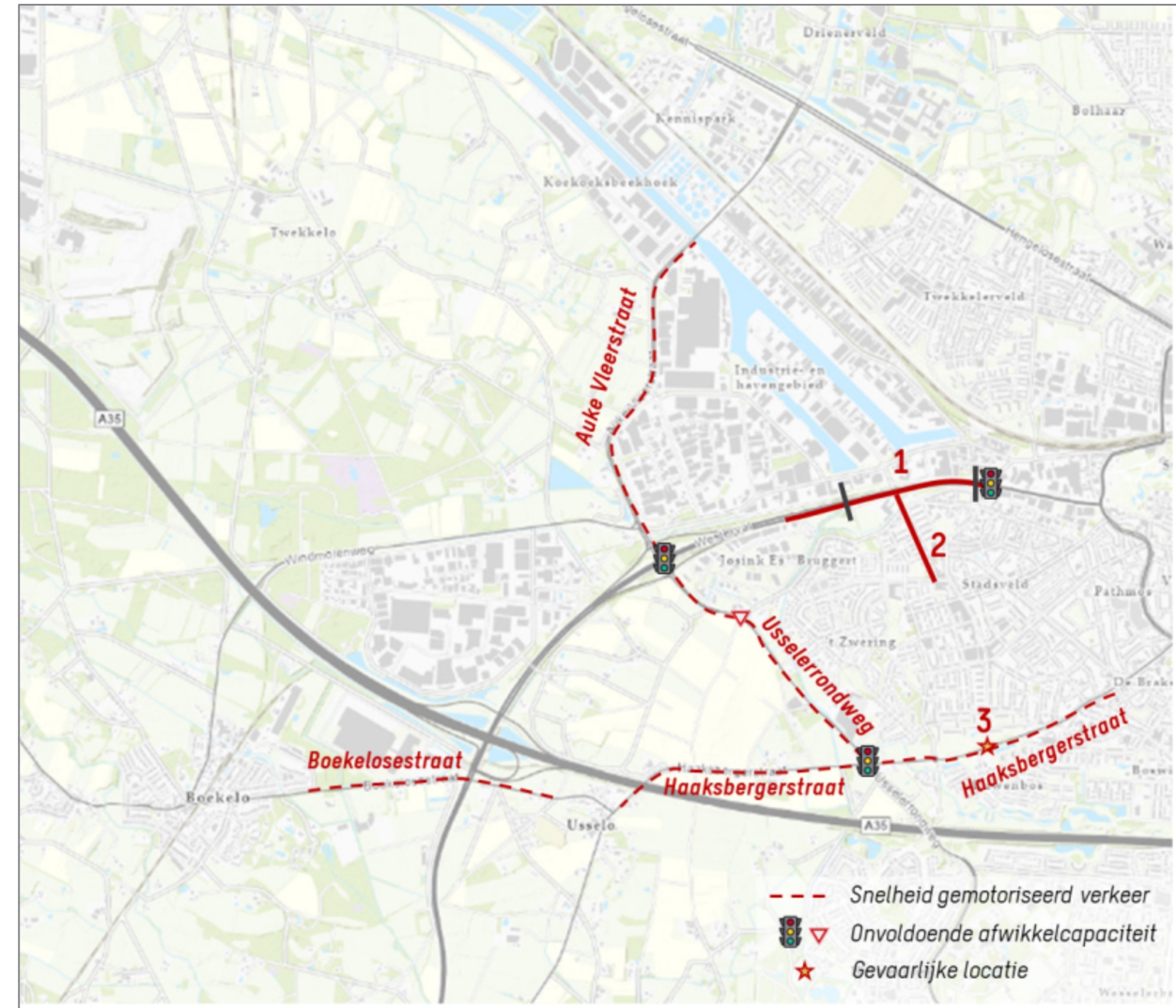
Intensiteiten

- Westerval (40.000 voertuigen) en Zuiderval, Auke Vleerstraat, Affinkstraat, Usselerrondweg (14.000 – 17.000 voertuigen) zijn de wegen met het meeste autoverkeer.



Knelpuntenkaart

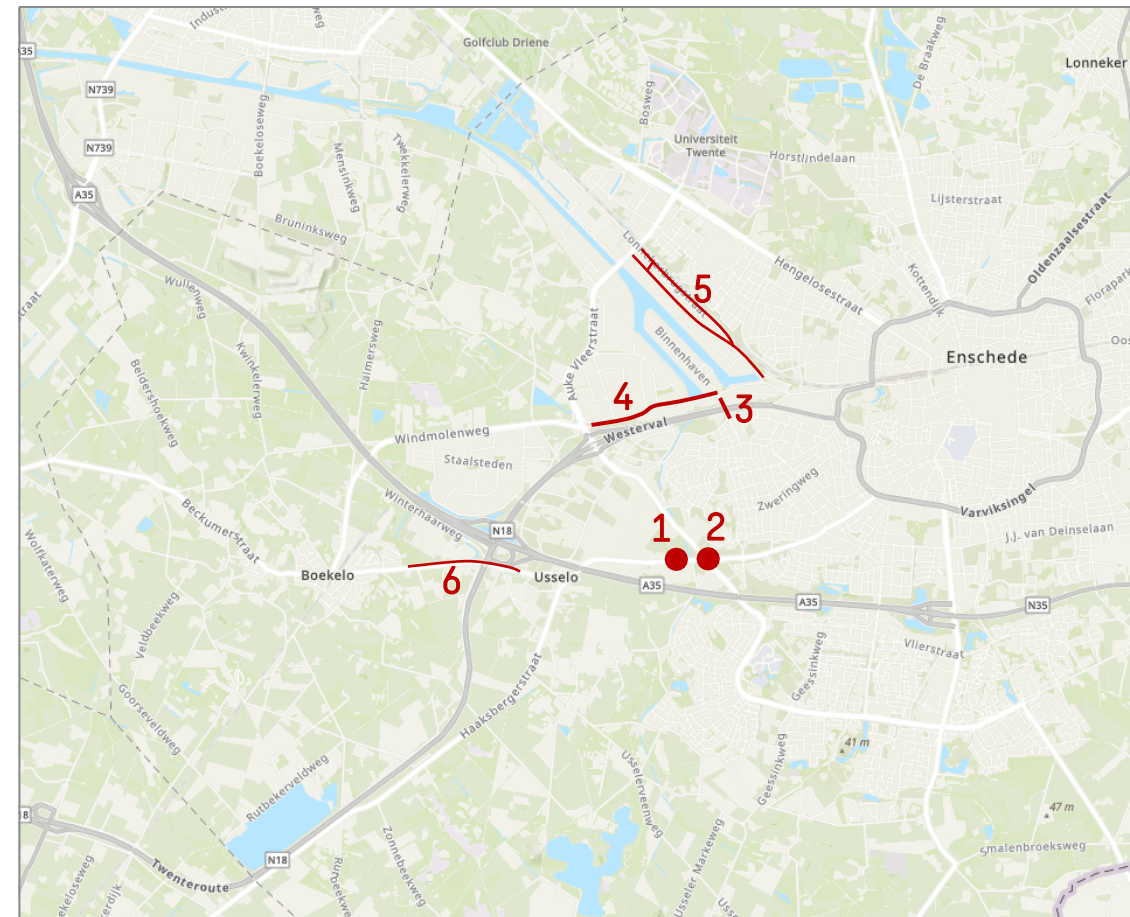
1. Snelheidsovergang Westerval 100 km/uur naar 80 km/uur naar 50 km/uur
2. Weginrichting Rembrandtlaan (wordt door de gemeente de komende jaren opgepakt)
3. (Subjectief) onveilig kruispunt Haaksbergerstraat – L.S. Louwestraat
4. Onvoldoende afwikkelcapaciteit
 - VRI Westerval – Afinkstraat – Auke Vleerstraat
 - VRI Westerval – Parkweg
 - VRI Haaksbergerstraat – Usselerrondweg
 - Voorrangskruispunt Usselerrondweg - Bruggertstraat
5. Snelheid van het gemotoriseerde verkeer
 - Auke Vleerstraat,
 - Usselerrondweg,
 - Haaksbergerstraat
 - Boekelosestraat (wordt door de gemeente de komende jaren aangepakt)



Geplande projecten

De komende jaren staan de volgende projecten op de hoofdwegen in Enschede-West op het programma:

1. Aanpassing kruispunt Usselerschoolweg - Haaksbergerstraat
2. Mogelijke aanpassing kruispunt Haaksbergerstraat-Usselerrondweg
3. Aanpassing viaduct Rembrandtlaan over Westerval en herinrichting deel Rembrandtlaan naar 30 km-zone
4. Aanpassen rijbaan en fietspaden op H. ter Kuilestraat tussen Binnenhaven en Auke Vleerstraat.
5. Aanpassing Kanaalstraat, Overloop en Lonnekerbrugstraat ten behoeve van onder andere het fietsverkeer.
6. Herinrichting Boekelosestraat buiten de bebouwde kom naar 60 km-zone



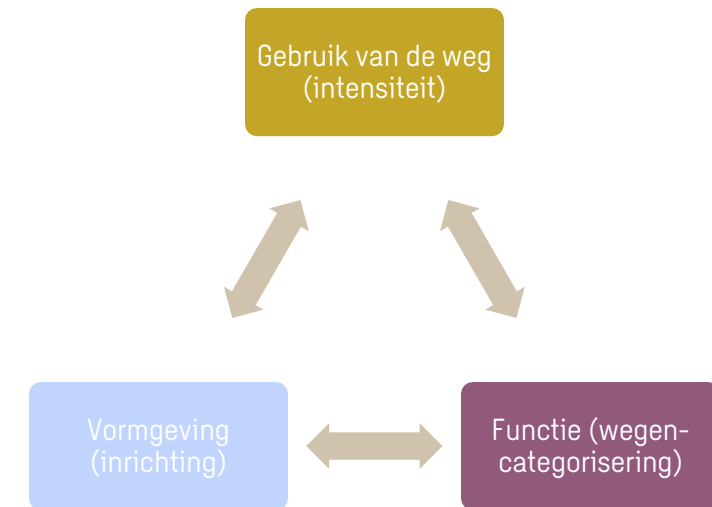
Visie op de hoofdwegenstructuur

Het is van belang om Enschede Oost op een goede en veilige manier te ontsluiten voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietser en voetganger.

- Evenwicht tussen de functie van de weg, het gebruik en de inrichting.
- Gemotoriseerd verkeer vanuit de wijk snel naar ontsluitingswegen en vervolgens naar het bovenliggend wegennetwerk.
- Duurzame en actieve mobiliteit wordt gestimuleerd.

Voor de hoofdwegenstructuur in Enschede Oost zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

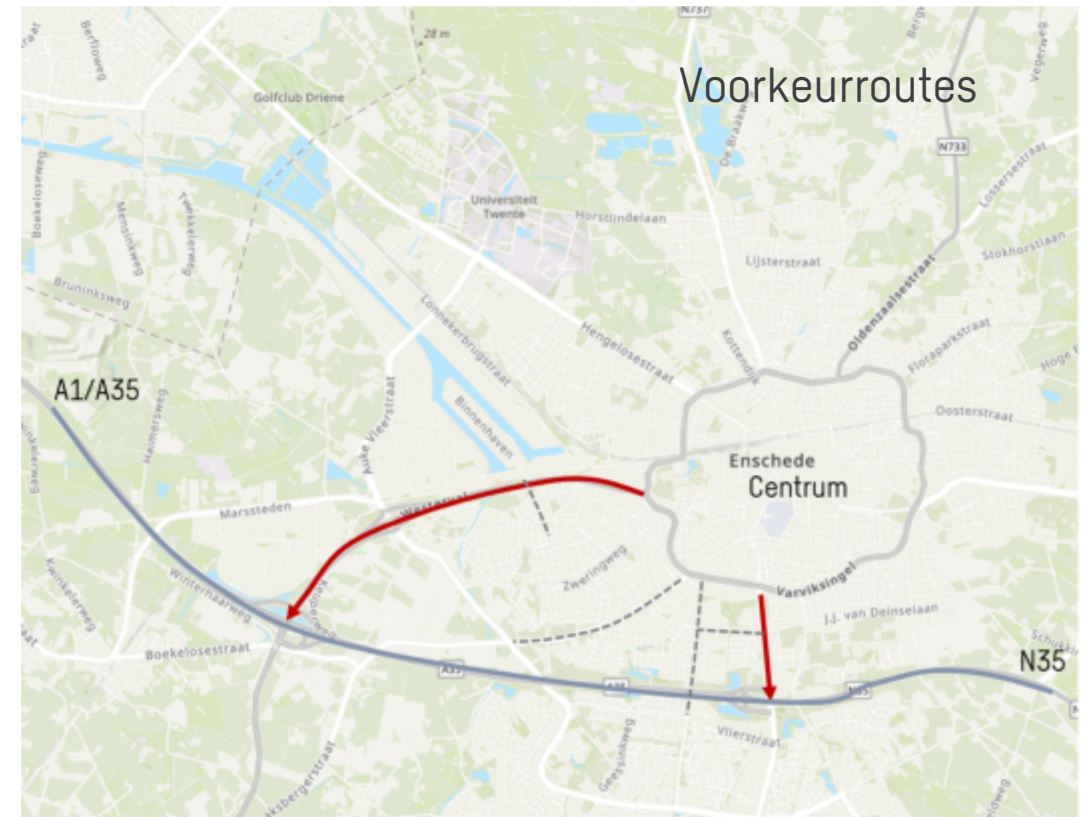
- Stimuleren van fietsgebruik. Dit omvat onder andere veilige en comfortabele oversteekvoorzieningen.
- Het gemotoriseerde verkeer daar laten rijden waar het gewenst is.
- Verbeteren van de verkeersveiligheid



Het gemotoriseerd verkeer laten rijden via voorkeurroutes

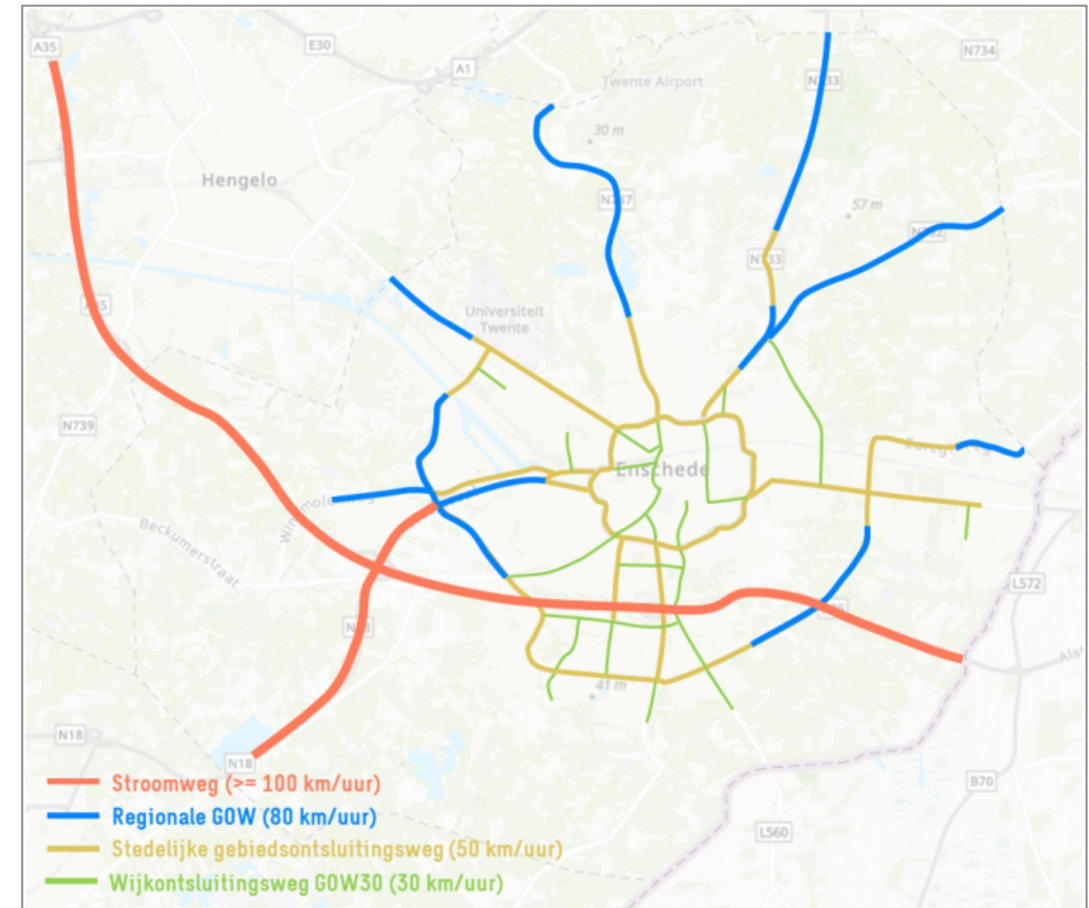
- Extern verkeer richting de A35 beschikt over twee routes (Westerval en Zuiderval). Het is gewenst dat verkeer van/naar Enschede-West de kortst mogelijke route vanuit de wijk naar een GOW kiest, bij voorkeur via de Usselerrondweg of de Singels richting de Westerval en Zuiderval.
- Doodlopende gebiedsontsluitingswegen in stedelijk gebied worden afgewaardeerd, om de verblijfsfunctie te verduidelijken.
- De Boekelosestraat wordt heringericht naar een ETW60 en verliest daarmee de functie van een Gebiedsontsluitingsweg.
- Doorgaand verkeer op de Haaksbergerstraat, Wethouder Beversstraat en de Burgemeester van Veenlaan wordt onaantrekkelijk gemaakt, omdat verkeer buiten Enschede-West in eerste instantie via de Westerval en de Zuiderval wordt gestuurd.

Door het verkeer zo snel mogelijk naar het hoofdwegennet te sturen, verbetert de leefbaarheid in de woongebieden.



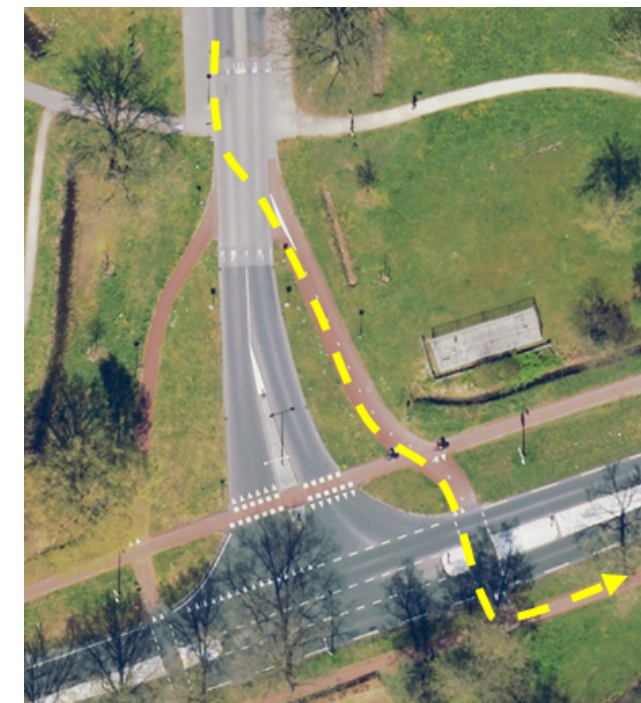
Actualiseren wegencategorisering

- De Singels, de ‘buitenring’ en de radialen (met uitzondering van de Haaksbergerstraat) blijven GOW50, de overige GOW50 worden afgewaardeerd naar GOW30
- Inprikkende GOW50 wegen de wijken in worden afgewaardeerd naar ETW30 (bijvoorbeeld Rembrandtlaan en J.J. Deinselaan)
- De Haaksbergerstraat buiten de Singels GOW30 => verkeer naar de A35 kiest de route via de Westerval en niet via de Usselerrondweg – Afinkstraat



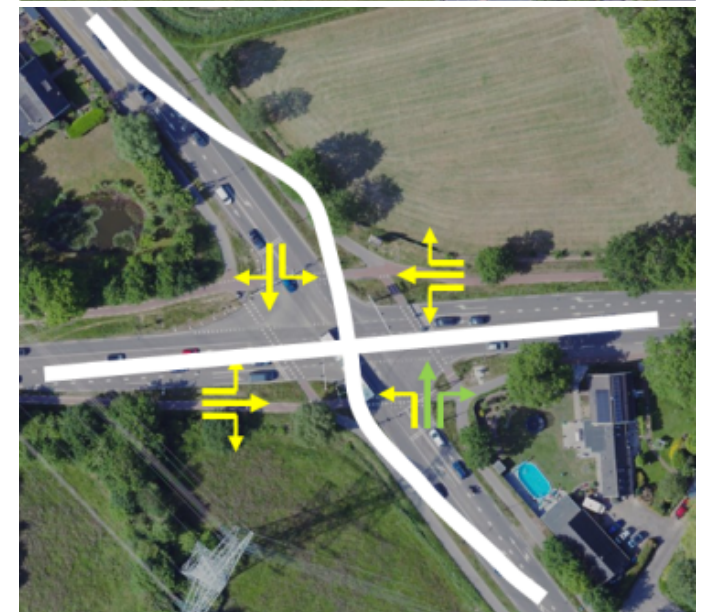
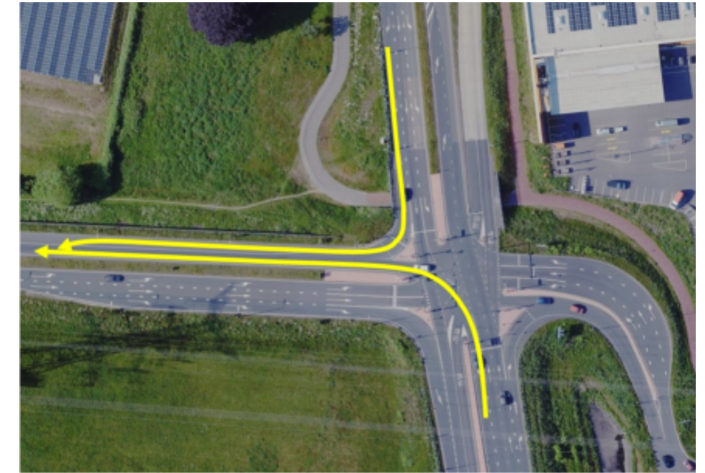
Oplossingsrichtingen - Veilige fietsvoorzieningen

- Verwijderen dubbelrichtingsfietspad en – oversteek bij de S.L. Louwesstraat – Haaksbergerstraat
- Herinrichting Rembrandtlaan naar ETW30



Oplossingsrichtingen – Verbeteren verkeersafwikkeling kruispunten

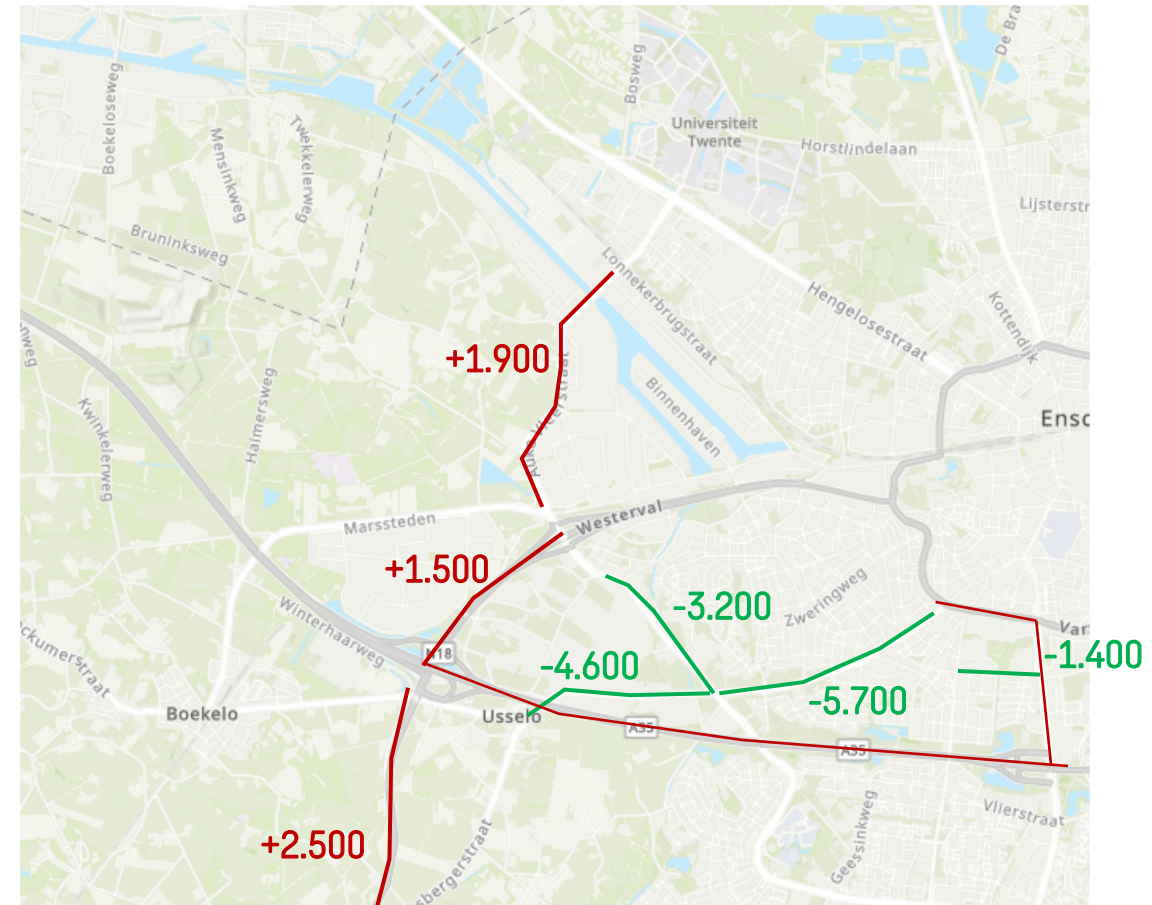
- Vrije rechtsaffer Zuiderval – A35 op noordelijk kruispunt
- Toevoegen opstelstroken Usselerrondweg op kruispunt met Haaksbergerstraat en kruispunt haakser aanleggen om oversteeklengtes fietsverkeer te verminderen



Effecten aangepaste wegcategorisering en maatregelen

De belangrijkste verschuivingen:

- Afname van het verkeer op de Haaksbergerstraat (circa 5.700 motorvoertuigen). Dit verkeer verplaatst zich deels naar de Westerval en deels naar de A35 en de andere twee aansluitingen (Zuiderval en Oostweg).
- Afname van het verkeer op de Usselerrondweg (circa 3.200 motorvoertuigen) door de afwaardering van de Usselerrondweg en de Broekheurnerrondweg.
- Toename van verkeer op de N18 (circa 2.500 motorvoertuigen) door de afwaardering van de Haaksbergerstraat.
- Toename van het verkeer op de Auke Vleerstraat van circa 1.900 motorvoertuigen
- Afname van het verkeer op de Wethouder Beverstraat van circa 1.400 motorvoertuigen. Deze verplaatsen grotendeels naar de Singels.

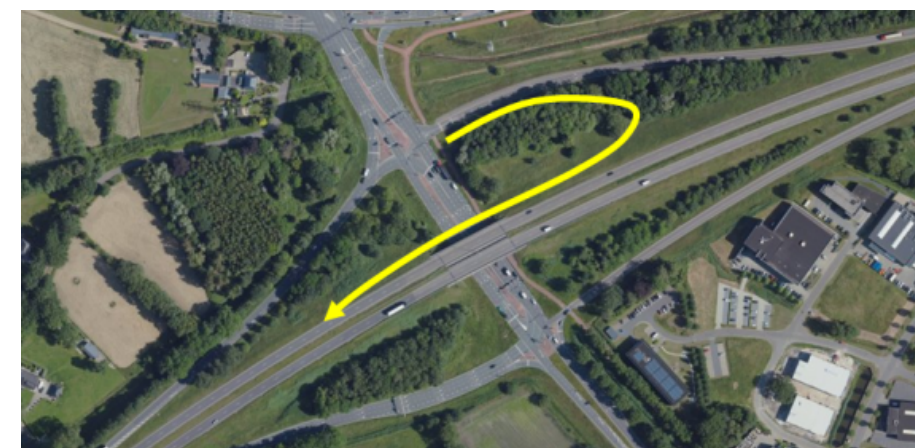


Oplossingsrichtingen – aanpassen infrastructuur

1. Samenvoegen kruispunten
Bruggertstraat – Usselerrondweg en
Josink Esweg – Usselerrondweg
 - Aanleg rotonde

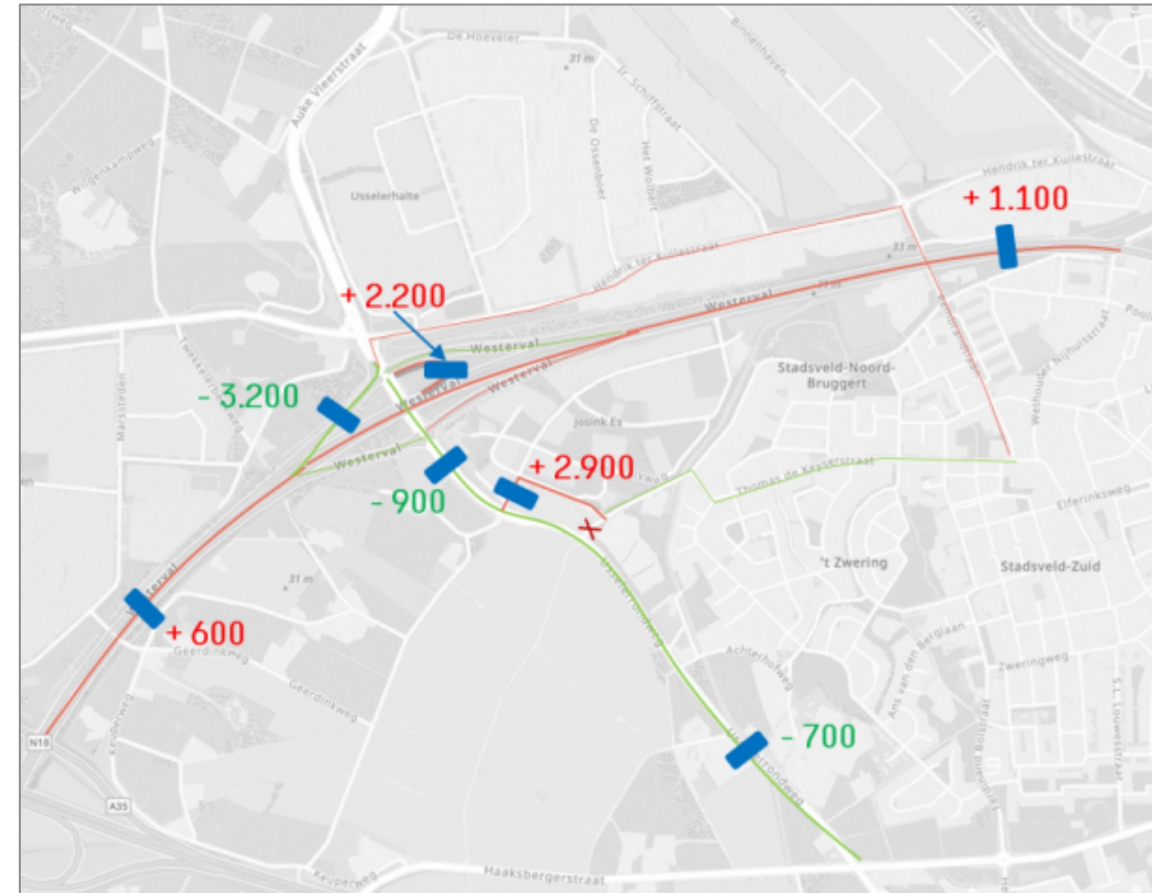


1. Aanpassen aansluiting Afinkstraat –
Westerval



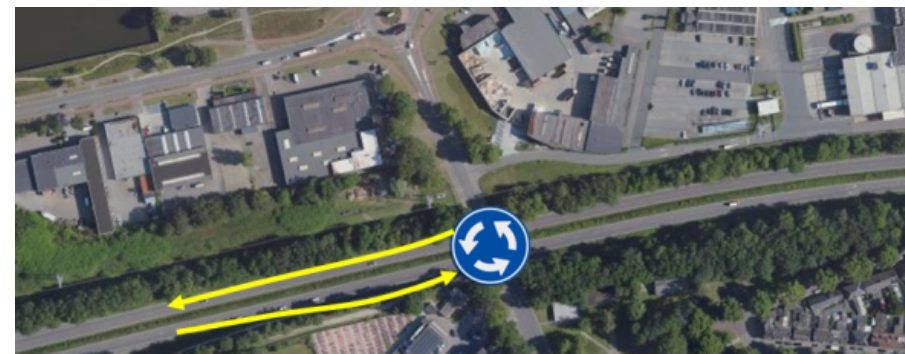
Effect verkeersstromen maatregel 1 en 2

- Samenvoeging kruispunten en aanleg rotonde Usselerrondweg - Josink Esweg geeft goede afwikkeling. Rtonde ligt wel dicht op aansluiting bij Westerval.
- Een extra oprijstrook bij de Westerval richting A35 draagt bij aan een lagere kruispuntbelasting en daarmee tot een betere doorstroming.
- Bovengenoemde maatregelen dragen bij aan verbetering van de verkeersveiligheid. Beide dienen nader uitgewerkt te worden om de ruimtelijke inpasbaarheid te kunnen toetsen.

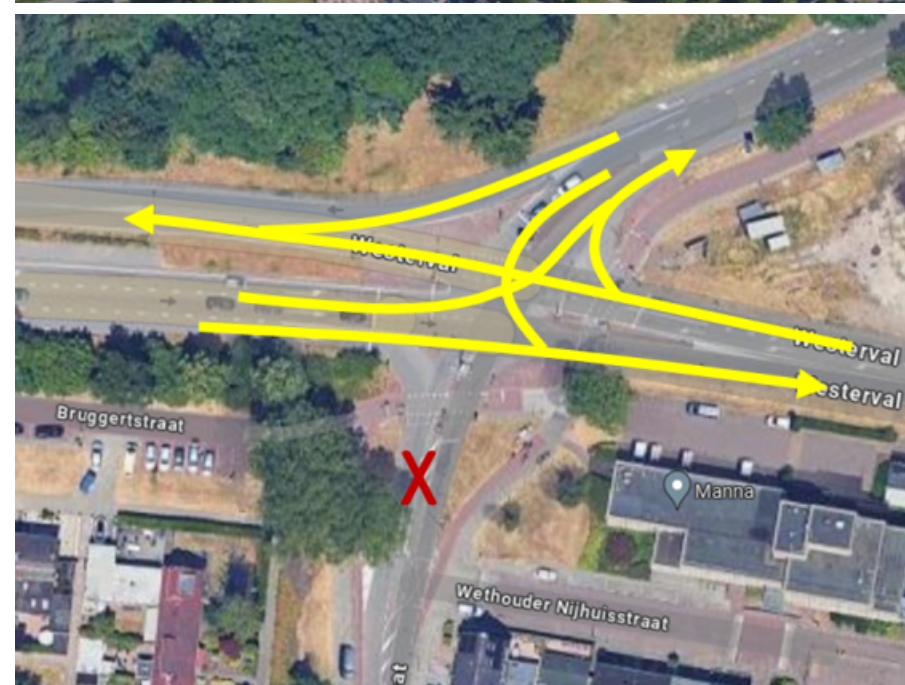


Oplossingsrichtingen – aanpassen infrastructuur

3. Halve ongelijkvloerse aansluiting Rembrandtlaan

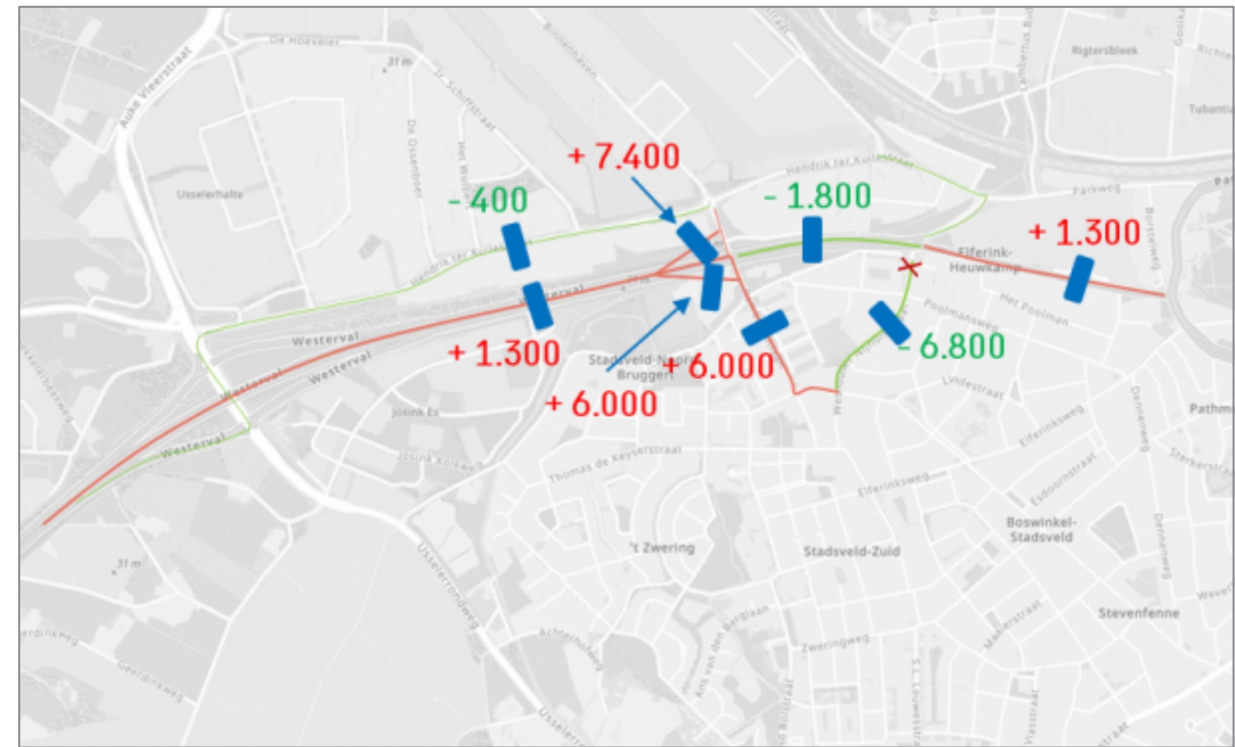


4. Knippen Wethouder Nijhuisstraat op kruispunt Westerval – Parkweg.



Effect verkeersstromen maatregel 3 en 4

- Forse toename verkeer op de Rembrandtlaan naar 8.000 motorvoertuigen per dag
 - Schoolomgeving
 - De intensiteit vraagt om inrichting als gebiedsontsluitingsweg GOW30 (fietsvoorzieningen)
- Nader onderzoek nodig naar kruispunt Parkweg-Westverval



Conclusies

- Actualisatie wegencategorisering zorgt er voor dat de voorkeurroutes beter worden gevolgd en draagt daarmee bij aan verbetering leefbaarheid in de wijken.
- De verkeersdruk op de Westerval is hoog, met hoge kruispuntbelastingen tot gevolg.

Nader te onderzoeken inrichting kruispunten Westerval:

- Extra toerit Afinkstraat – Westerval (richting A35)
- Aansluiting Rembrandtlaan
- Kruispunt Parkweg

Maatregelenprogrammering Enschede West

Quick-win (<1 jaar)

- Instellen 30km/uur op voorziene GOW30-wegen met fietsstroken (prioritering nader te bepalen)
- Fietspad voorrangskruispunt Haaksbergerstraat - S.L. Louwesstraat aanpassen

Korte termijn (1 – 5 jaar)

- Nader onderzoek kruispuntoplossingen Westerval
- Herinrichting Rembrandtlaan
- Aanpassen opstelstroken VRI Zuiderval – A35

Middellange termijn (5 – 10 jaar)

- Aanpassen/verleggen VRI Haaksbergerstraat - Usselerrondweg
- Inrichting GOW30 conform richtlijnen (koppelen aan groot onderhoud van wegen)
- Samenvoegen Bruggerstraat en Josink Esweg naar één aansluiting op de Usselerrondweg, waarbij de aansluiting wordt vormgegeven als rotonde.
- Aanpassen aansluiting Afinkstraat – Westerval

Vervolg

- Rapport wordt ter informatie nagezonden
- Wegencategorisering wordt voorgelegd voor besluitvorming van de Raad



