GEMEENTE ENSCHEDE

CONCEPT WEGENCATEGORISERINGSPLAN ENSCHEDE

FEBRUARI 2025



ENSCHEDE

INHOUDSOPGAVE

1.WEGENCATEGORISERING 3

2. AANLEIDING EN KADER 4

3.WEGENCATEGORISERING 6

3.1. Afwegingskader 6
3.2. Verkeerskundige effecten 7
3.3. Hulpdiensten en openbaar vervoer 8

4. CONCLUSIES 10

5.MONITORING EN EVALUATIE 11

Bijlage 1 – huidige wegencategorisering 12
Bijlage 2 – Nieuw wegencategoringsplan 13
Bijlage 3: - Wijzigingen per weg 14

1.WEGENCATEGORISERING

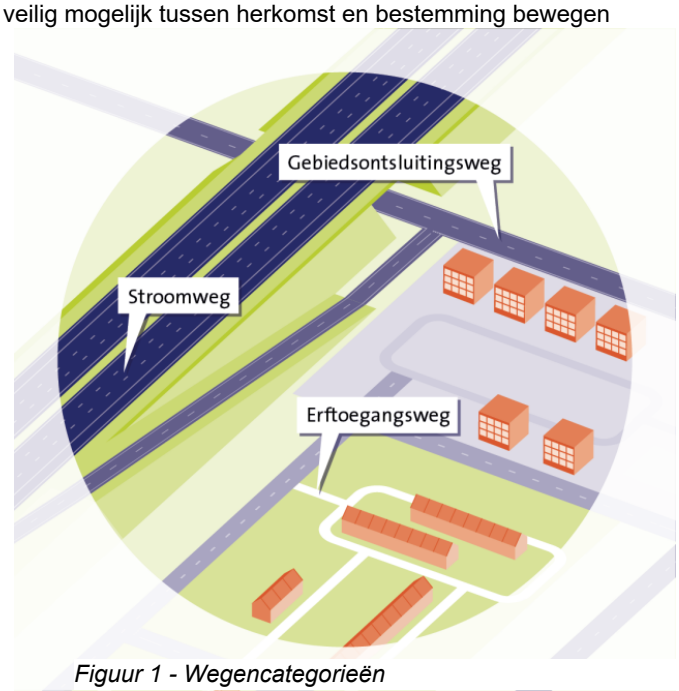
In een wegencategoriseringsplan delen we de wegen van de stad in naar functie, gebruik en inrichting (snelheid). Dit doen we om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Enschede te verbeteren, terwijl de bereikbaarheid behouden blijft. Bij het bepalen van de maximum snelheid en inrichting, wegen we de functie, vormgeving en het gebruik van de wegen tegen elkaar af. Het is belangrijk dat dit bij de inrichting van de weg past. Ook willen we dat elke weggebruiker duidelijk ziet op welk type weg hij zich bevindt. Daarnaast houdt een wegencategoriseringsplan rekening met verschillende soorten verkeer: auto's, vrachtwagens, fietsers, hulpdiensten en openbaar vervoer. Het uiteindelijke doel is om een verkeersnetwerk te hebben dat past binnen de gemeente en voldoet aan de behoeften van de inwoners en weggebruikers.

WEGCATEGORIEËN

Erftoegangswegen (ETW) bieden directe toegang tot verblijfsgebieden op de plaats van herkomst en bestemming (uitwisseling). Verblijven staat in deze gebieden centraal en het autoverkeer dient zich aan te passen (met name door lage rijsnelheden). Erftoegangswegen zijn er binnen en buiten de bebouwde kom. Het gaat om 30km/uur-wegen en erven (15 km/uur) binnen de bebouwde kom en om 60km/uur-wegen buiten de bebouwde kom

Gebiedsontsluitingswegen (GOW) verbinden de stroomwegen met de erftoegangswegen. Op wegvakken stroomt het verkeer en op kruispunten vindt uitwisseling plaats. Gebiedsontsluitingswegen komen zowel binnen als buiten de bebouwde kom voor. Het zijn met name de 50- en 70km/uur-wegen binnen de bebouwde kom en de 80km/uur-wegen buiten de bebouwde kom. Recent is een nieuw type gebiedsontsluitingsweg voorgesteld, met een limiet van 30km/uur. Dit zijn gebiedsontsluitingswegen die niet veilig als 50km/uur-weg kunnen worden ingericht en/of zowel een verkeers- als een verblijfsfunctie hebben.

Stroomwegen (SW) laten het verkeer zo snel en veilig mogelijk tussen herkomst en bestemming bewegen ('stromen'). Het autoverkeer heeft hier de hoogste prioriteit. Stroomwegen mogen alleen buiten de bebouwde kom voorkomen. We hebben het dan over autowegen en autosnelwegen zoals de A35 en de Westerval.



Figuur 1 - Wegencategorieën

2. AANLEIDING EN KADER

Het huidige wegencategoriseringsplan van de gemeente Enschede dateert uit 2002. De afgelopen 20 jaar zijn de inzichten op het gebied van mobiliteit veranderd en heeft de stad zich verder ontwikkeld. Daarom is er een nieuw wegencategoriseringsplan nodig.

Het is van belang om het verkeer binnen Enschede op een goede en veilige manier te ontsluiten. Om dit te bewerkstelligen is het doel om het verkeer vanuit de wijken zo snel mogelijk via erftoegangswegen (ETW) op de gebiedsontsluitingswegen (GOW) te krijgen en naar het bovenliggend wegennetwerk te sturen. Met het oog op leefbaarheid en veiligheid zijn er een aantal routes die geschikt zijn voor intensieve verkeersstromen. Doel is om het verkeer zoveel mogelijk te stimuleren over die routes te rijden.

2.1. INVOERING GOW30

Recent is bovendien de discussie ontstaan rondom het instellen van 30 km/uur in de gehele bebouwde kom. Hiervoor heeft het CROW Afwegingskader Gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30) opgesteld. Binnen de bebouwde kom zijn er op dit moment namelijk alleen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. Erftoegangswegen (ETW's) hebben een verblijfsfunctie, er is menging van verkeerssoorten en de maximumsnelheid is 30 km/u. Gebiedsontsluitingswegen (GOW's) hebben een verkeersfunctie, er is een scheiding van verkeerssoorten en de maximumsnelheid is 50 km/u. In de praktijk zijn er ook wegen die zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie vervullen en is het niet altijd mogelijk om een GOW veilig als 50 km/u weg in te richten (met bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden). Daarom wordt geadviseerd de snelheidslimiet op een deel van de gebiedsontsluitingswegen te verlagen naar 30 km/u (GOW30). Omdat uit onderzoek is gebleken dat bij deze snelheid een dodelijk ongeluk bijna niet voorkomt. Bestuurders hebben meer tijd om informatie te verwerken en te reageren op onverwachte situaties. Bij 30km/u is de remweg korter en het blikveld breder.

2.2. STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID 2030

In december 2018 is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SVP) vastgesteld, waarin het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoerregio's samen met maatschappelijke partijen een nieuwe aanpak voor de verbetering van de verkeersveiligheid hebben vastgelegd. Het nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 streeft naar nul verkeersslachtoffers. De basis hiervoor vormt risico gestuurd beleid, het inzichtelijk maken van risico's en vervolgens het systematisch voorkomen hiervan. In Enschede hebben we geïnspireerd door het SPV ons eigen Verkeersveiligheidsplan Enschede 2030 vastgesteld. Eén van de acties die invulling geeft aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, is het opstellen van een nieuw wegencategoriseringsplan. Met name daar waar de max. snelheid teruggebracht wordt van 50 km/u naar 30 km/u.

2.3. AANPAK ENSCHEDE

Een actualisatie van de huidige wegencategorisering gebruiken we als kader voor toekomstige herinrichtingen van autowegen. Het geeft de juiste balans weer tussen functie, vormgeving en toekomstig gebruik van de wegen, met als doel een zo veilig mogelijke infrastructuur. We hebben voor deze opdracht adviesbureau Sweco gevraagd om de verkeersveiligheid op de gebiedsontsluitingswegen in Enschede te onderzoeken. En op basis daarvan mogelijkheden te schetsen om tot een actualisering van de wegencategorisering te komen.

De onderzoeksvraag is als volgt:

> *"Welke functie en bijbehorende inrichting moeten de verschillende gebiedsontsluitingswegen in Enschede krijgen, rekening houdend met de landelijke richtlijnen en ontwikkelingen?"*

De verschillende studies per stadsdeel hebben als input gediend om tot een nieuw voorstel voor de wegencategorisering van het hoofdwegennet binnen Enschede te komen. Daarnaast is ook deskundigheid geraadpleegd van verkeerskundigen, wijkregisseurs en politie. De hoofdwegenstructuur is bij het opstellen van het plan onderverdeeld in stroomwegen (100 km/u of meer), regionale gebiedsontsluitingswegen (80 km/u), stedelijke gebiedsontsluitingswegen (50 km/u) en wijkontsluitingswegen (30 km/u). Deze laatste betreft de nieuwe landelijke wegencategorie gebiedsontsluitingswegen 30 km/u, waarbij wegen met een dubbelfunctie (zowel de verkeersdoorstroming als verblijfsgebied) als voorrangsweg worden ingericht en de maximumsnelheid teruggebracht wordt naar 30 km/u.

Er zijn ook wegen in Enschede die we GOW50 houden, terwijl deze volgens de CROW richtlijn GOW30 hadden moeten worden. Dit gaat bijvoorbeeld om invalswegen als de Deurningerstraat of Hengelosestraat. Deze hebben fietsstroken op de rijbaan waar 50 km/u geldt. Het CROW schrijft voor dat hier 30 km/u veiliger is. Echter vanwege de bereikbaarheid en doorstroming kiezen we hier in Enschede niet voor.

2.4. UITVOERING

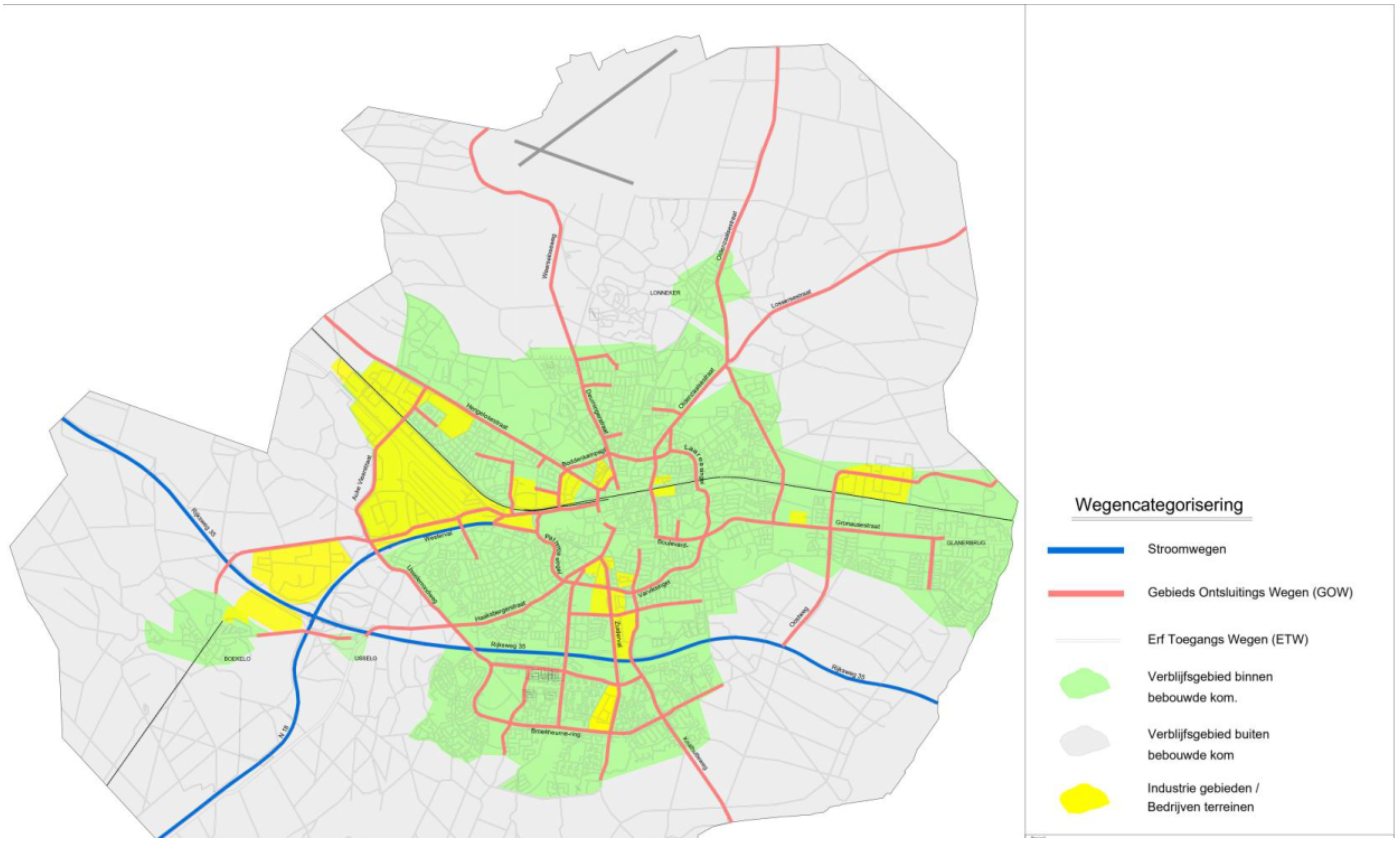
De wegencategorisering is een wensbeeld waar de komende jaren naar toegewerkt moet worden. Dit betekent niet per definitie dat een dergelijke visie op korte termijn tot grootschalige maatregelen leidt. We streven ernaar om bij iedere reconstructie en/of aanleg van infrastructuur dichter bij dat wensbeeld te komen. We werken hierbij gebiedsgericht. Veelal zullen we maatregelen treffen in het kader van onderhoudswerkzaamheden of door mee te liften met andere projecten. De gebiedsgerichte aanpak houdt in dat we bij wegen nabij onderhoudswerkzaamheden, de wijzigingen ook doorvoeren. De wegencategorisering bestaat uit een indeling van het wegennet in een beperkt aantal wegcategorieën. Op basis van deze wegcategorisering kan ook worden vastgelegd waar de inrichting van de wegen in de huidige situatie overeenkomt met het wensbeeld en waar dat niet het geval is. Hieruit volgen de gewenste aanpassingen.

Binnen de singel wijzigen we de wegen wel in één keer. Dit is logisch aangezien dit een gebied is waar de nadruk op verblijven ligt en plannen zijn om te verdichten. Ook omdat er voorlopig geen onderhoud plaatsvindt en het een eenduidig en herkenbaar gebied is. Invoering daar laten we gepaard gaan met een communicatiecampagne.

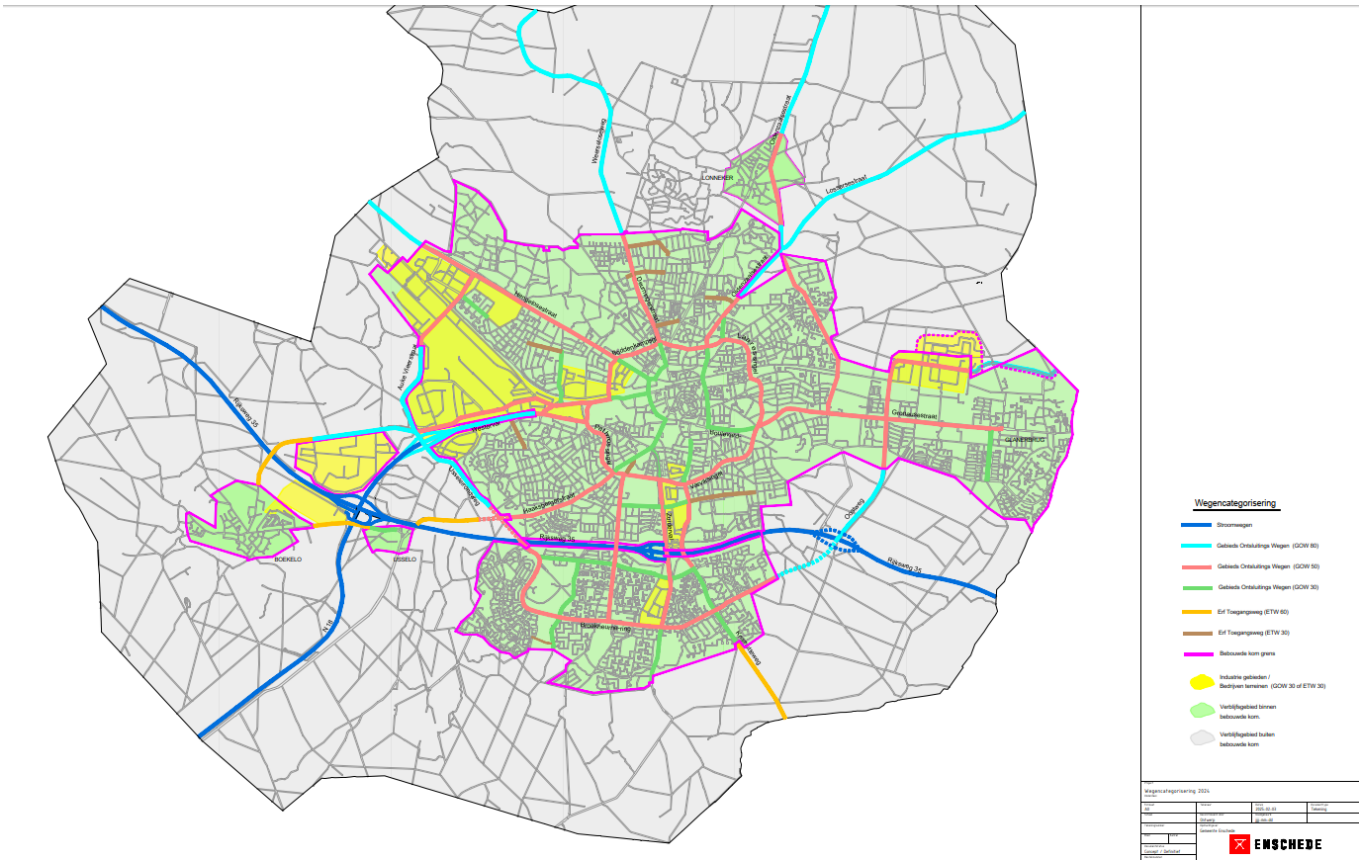
3.WEGENCATEGORISERING

3.1. AFWEGINGSKADER

In het nieuwe wegencategoriseringsplan actualiseren we de huidige kaart. Diverse wegen krijgen op termijn een nieuwe functie met bijbehorende inrichting en snelheidslimiet. Argumenten voor het wijzigen van wegcategorieën komen met name voort uit de bevordering van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en het laten rijden van het verkeer daar waar het gewenst is. We maken onderscheid tussen wegen met een wijkontsluitende functie, deze worden GOW30. Wegen met een stedelijke functie blijven GOW50 (of GOW80). In dit hoofdstuk geven we per wijziging de argumenten aan.



Figuur 2 - Huidige wegencategorisering Enschede
(grotere afbeelding in bijlage 1)



Figuur 3: Nieuw wegencategoriseringsplan (Grotere afbeelding in bijlage 2)

Bij het opstellen van dit nieuwe plan is rekening gehouden met de groei van Enschede die we verwachten. Het biedt een nieuw kader dat zorgt voor zowel goede doorstroming en bereikbaarheid, als verkeersveiligheid. Meer dan in het vorige plan, hebben we oog voor verkeersveiligheid binnen de wijken. Zo valt op dat we de invalswegen en de singel 50 km/u houden, maar de wegen in de wijken waar het kan, als GOW30 inrichten. Dit bevordert de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de wijken bevordert. Omdat zich daar vaak fietsstroken langs de rijbaan en schoolomgevingen bevinden. Daar willen we minder 50 km/u wegen in de nabije omgeving.

Bovendien staat in onze Mobiliteitsvisie dat we in alle woonwijken de max. snelheid van 30 km/u hanteren. Zo creëren we een eenduidigheid en logisch beeld voor de weggebruiker. Daarnaast hebben wegen in de wijk vaak geen stedelijke verkeersfunctie, enkel een wijkontsluitende functie.

Door goed naar de functies van wegen te kijken binnen het stedelijk netwerk, houden we de voorzieningen bereikbaar.

We vinden het belangrijk dat weggebruikers de aan de weg herkennen wat de maximum snelheid is. Voor de GOW30 wegen betekent het bijvoorbeeld dat we daar de fietsstroken verbreden in combinatie met snelheidsremmende maatregelen, zoals drempels of wegversmallingen. Deze inrichting vindt plaats op projectniveau. Per project wordt gekeken naar de wijze waarop we participatie inzetten. In bijlage 3 zijn de wijzigingen per weg nader uiteengezet.

3.2. VERKEERSKUNDIGE EFFECTEN

Om het effect van het wijzigen van de snelheden en inrichting van de hoofdwegen te onderzoeken, zijn met behulp van het verkeersmodel van de gemeente Enschede berekeningen uitgevoerd. Dit is een aanname van wat er gaat gebeuren. Uit de modelanalyse blijkt dat de verkeersintensiteiten op alle gebiedsontsluitingswegen waar een snelheid van 30 km/u wordt ingesteld afnemen en dat dit verkeer zich deels verplaatst naar de gebiedsontsluitingswegen met een maximum snelheid van 50 km/u. Dit is exact wat we beogen. In de volgende paragrafen is per stadsdeel de verschuiving op gebiedsontsluitingswegen van verkeersstromen beschreven. Het model neemt alle wegen mee met een intensiteit van minimaal 1000 voertuigen per etmaal, in bepaalde gevallen dus ook de wegen in het buitengebied.

3.2.1. ENSCHEDE NOORD

De volgende effecten zijn zichtbaar:

- De intensiteit op de Schouwinkstraat neemt af met 1.500 motorvoertuigen per etmaal door de verlaging van de snelheid naar 30 km/uur. Dit verkeer verschuift naar de Oldenzaalsestraat.

3.2.2. ENSCHEDE WEST

De volgende effecten zijn zichtbaar:

- Afname van het verkeer op de Usselerrondweg (circa 3.200 motorvoertuigen) door de afwaardering van de Usselerrondweg en de Broekheurnerrondweg. Dit verkeer verplaatst zich naar de afrit Oost met de N35.

- Toename van het verkeer op de Auke Vleerstraat van circa 1.900 motorvoertuigen.

- Afname van het verkeer op de Wethouder Beverstraat van circa 4.000 motorvoertuigen. Deze verplaatsen grotendeels naar de Singels.

3.2.3. ENSCHEDE OOST

De volgende effecten zijn zichtbaar:

- De nieuwe verbinding Grenzweg – Broekheenseweg trekt ongeveer 5.000 motorvoertuigen per dag.

- Hierdoor zien we een afname van circa 1.000 motorvoertuigverplaatsingen per dag op de Oostweg ten noorden van de verbinding Grenzweg.

- Afname van circa 3.500 motorvoertuigverplaatsingen op de J.J. Deinselaan door de afwaardering naar 30 km/u.

3.2.4. ENSCHEDE ZUID

De volgende effecten zijn zichtbaar:

- Verschuiving van verkeer van de Broekheurnerrondweg naar de Broekheurne-Ring door de afwaardering van de Broekheurnerrondweg;

- Verschuiving van verkeer van de Knalhutteweg naar de Buurserstraat door de afwaardering van de Knalhutteweg.

- Toename van de intensiteiten op de Zuid Esmarkerrondweg richting de aansluiting Oostweg.

3.2.5. CENTRUM

Binnen de singel zien we een afname van de verkeersintensiteiten op de inprikkers die van GOW50 naar GOW30 gaan.

3.3. HULPDIENSTEN EN OPENBAAR VERVOER

Het concept wegencategoriseringsplan is besproken met politie, brandweer en de concessiehouder die het busvervoer uitvoert. Hieronder een korte samenvatting van hun input.

3.3.1. POLITIE

De politie heeft aangegeven dat handhaven van de snelheid niet mogelijk is wanneer we GOW30 invoeren, zonder dat de inrichting aangepast is op 30 km/u. Dit komt omdat handhaving gezien wordt als laatst in te zetten middel om de snelheid af te dwingen. Hiermee bedoelt men dat eerst ingezet wordt op passende infrastructuur met een geloofwaardige snelheidslimiet en gedragsbeïnvloeding. Daarna wordt pas handhavend opgetreden.
Er kan wel worden gehandhaafd door de inzet van flexibele flitspalen die in de stad binnen een bepaalde periode rouleren. Ook nabij schoolomgevingen kan er gehandhaafd worden op de maximum snelheid bij GOW30.

3.3.2. BRANDWEER

Voor de brandweer geldt dat zij de geldende snelheidslimiet met 20 km/u mogen overschrijden wanneer er sprake is van spoed. De brandweer kent vitale routes in Enschede waarvan zij de gemiddelde snelheid in kaart heeft gebracht. Het blijkt dat de brandweer op uitvalswegen en busbanen gemiddeld 60 km/u rijdt en op wegen richting de binnenstad 45 km/u. Wanneer we deze gemiddelde snelheden naast de maximum snelheden uit het wegencategoriseringsplan leggen, blijkt dat zij ook dan binnen de 20 km/u overschrijding blijven. Hier rijdt men nu gemiddeld 60 km/u. Voor alle wegen geldt uiteraard dat wanneer de inrichting gewijzigd wordt met fysieke maatregelen, rekening wordt gehouden met de bereikbaarheid van hulpdiensten.

3.3.3. OPENBAAR VERVOER

Busvervoerder Arriva kijkt als het gaat om wegencategoriseringsplannen naar de gevolgen met betrekking tot snelheid, comfort (bijvoorbeeld drempels) en de concurrentiepositie van de bus ten opzicht van de auto. Het Enschedese wegencategoriseringsplan kent volgens hen zowel voordelen als nadelen voor het busvervoer.
Het grootste effect op de rijtijd van de bus ontstaat door de maatregelen die genomen worden om de snelheid te verlagen. Vaak worden hierbij wegversmallingen en drempels/plateaus toegepast die voor de bus meer impact hebben dan voor personenauto's. De snelheidsverlaging op zichzelf heeft vaak minder effect, omdat de bus op de meeste plekken de maximumsnelheid nu al niet kan halen. Daarom houden we bij herinrichting rekening met de consequenties die deze voor het openbaar vervoer hebben.

Het terugbrengen van de maximum snelheid binnen de singel van 50 km/u naar 30 km/u kent voordelen omdat de snelheid op de busbanen 50 km/u blijft. Dit versterkt de concurrentiepositie. Het biedt daarnaast kansen om de huidige routes nader te bekijken. Zo zijn er, bijvoorbeeld bij de lijnen 2 en 6 in Noord kansen om lijnen te strekken. Dit in navolging van de OV visie Van Openbaar vervoer naar Publieke mobiliteit. Met name voor de lijnen 1 in Zuid, 4 in West, ziet Arriva uitdagingen om na het invoeren van GOW30 de dienstregeling na te komen. Op deze lijnen geldt dat we nader in overleg gaan met Arriva om ervoor te zorgen dat het busvervoer zo min mogelijk nadeel ondervindt van de nieuwe snelheden. Voorbeelden om dit te voorkomen zijn een hogere prioriteit bij de verkeerslichten of een meer optimale route.

4. CONCLUSIES

Met dit nieuwe wegencategoriseringsplan dragen we bij aan de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid in Enschede. Uit de analyse met het verkeersmodel blijkt dat de gewijzigde wegencategorisering leidt tot een verschuiving van verkeersstromen naar hoofdwegen die daar beter voor ingericht zijn. Namelijk de gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 50 km/u of hoger. Dit bevordert de verkeersveiligheid.

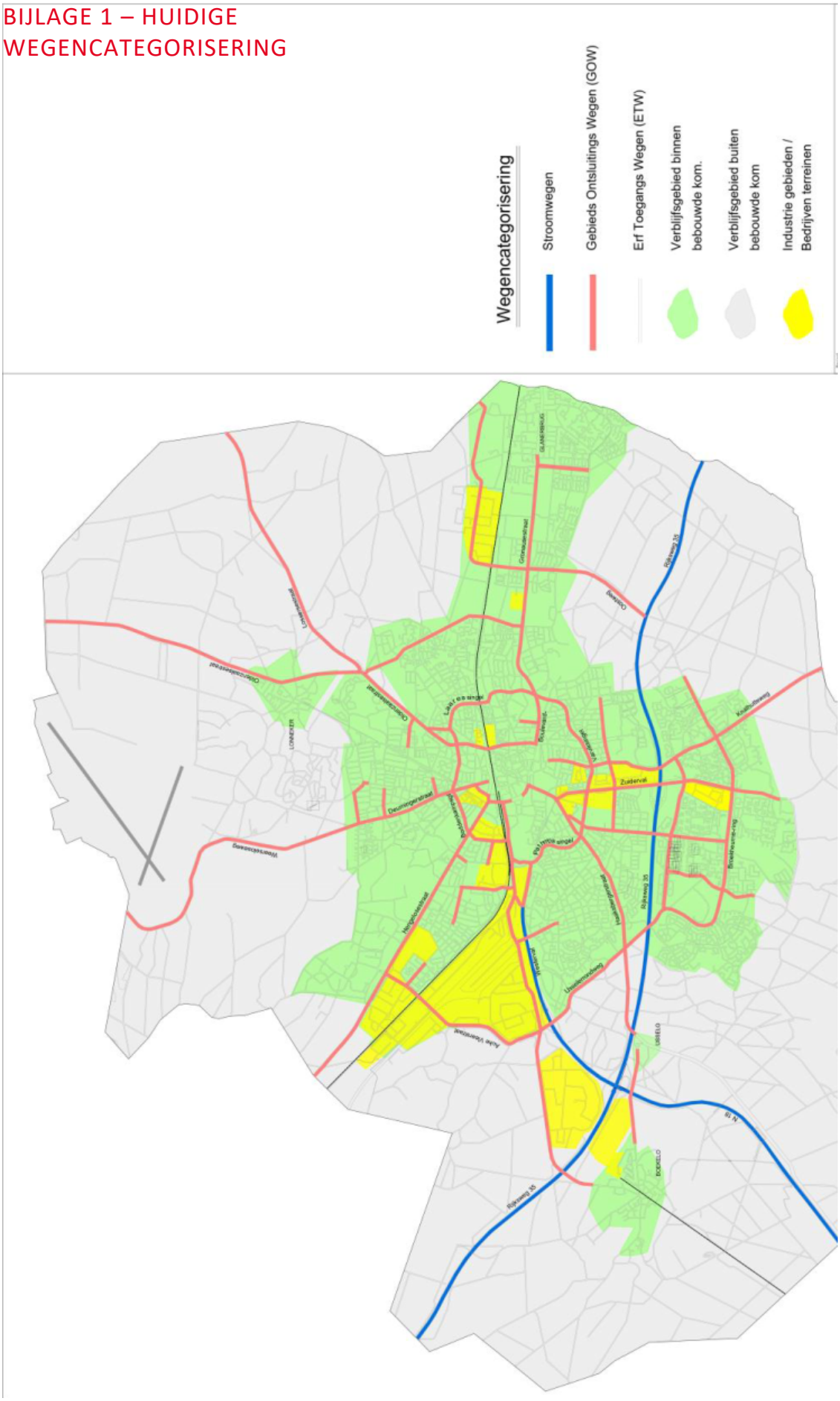
Uit de doorrekeningen blijkt dat de wijzigingen niet leiden tot doorstromingsknelpunten. In de onderzoeken zijn ook maatregelen verkend die nodig zijn om de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid te verbeteren. Het gaat er daarbij vooral om, om de wegen in te richten conform de (gewijzigde) functie en snelheid. Voor de gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 30 km/u betekent dat bijvoorbeeld het verbreden van de fietsstroken in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Bij het opstellen van het ontwerp bepalen we per project de wijze van participatie door belanghebbenden.

5.MONITORING EN EVALUATIE

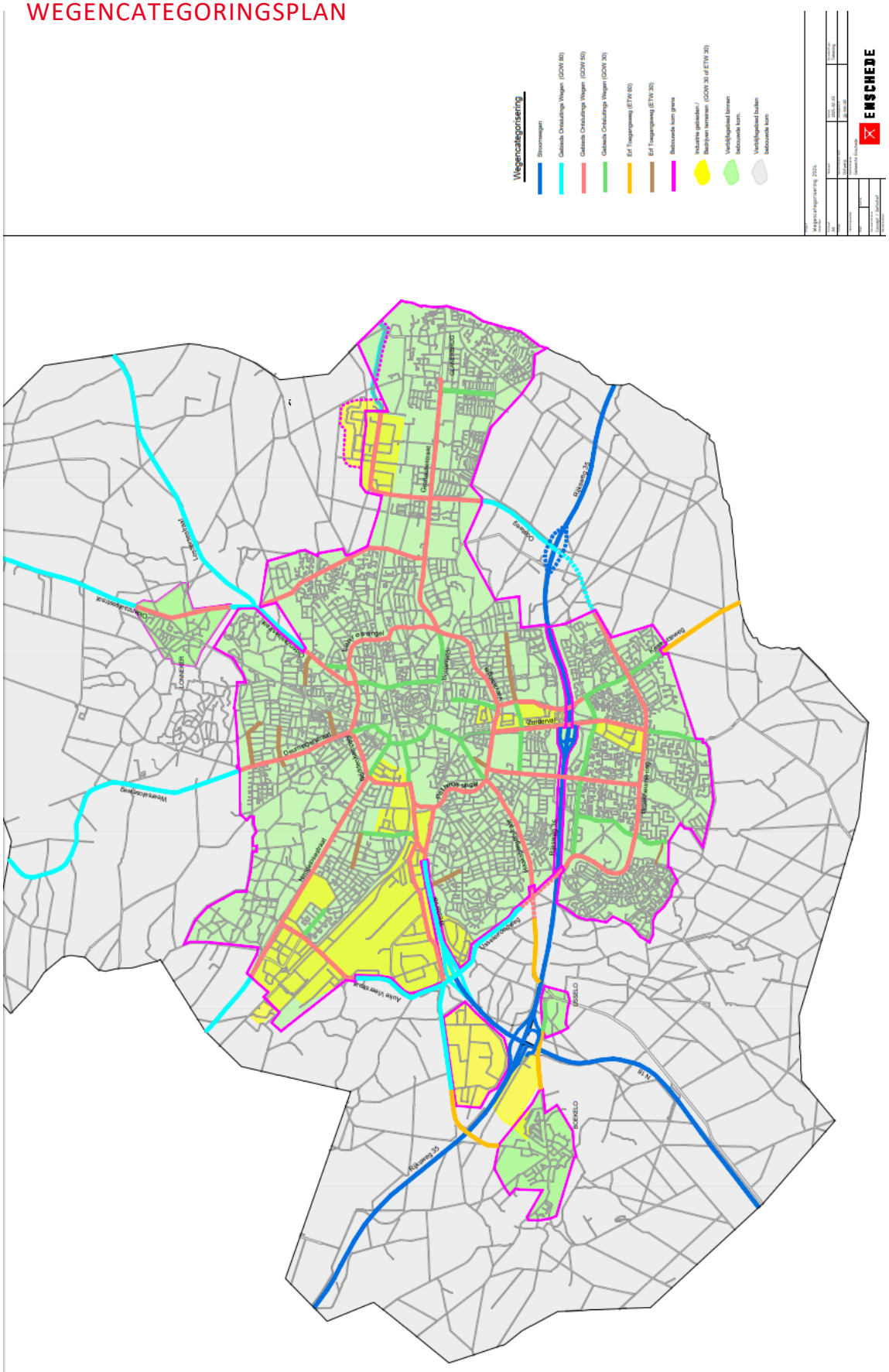
De effecten van het wegencategoriseringsplan monitoren en evalueren we continu. Die doen we op verschillende manieren.

Allereerst monitoren we nadat wegen anders zijn ingericht de effecten door eigen waarneming. Verkeerskundigen en stadsdeelmanagement voeren continu gesprekken met inwoners over knelpunten die men ervaart in het verkeer. Daarnaast monitoren we met behulp van data. We beschikken over ongevallencijfers, data over filevorming en ontvangen meldingen van inwoners.
Na uitvoer van elke wijziging uit het nieuwe wegencategoriseringsplan zijn de effecten op de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming daarom relatief eenvoudig in beeld te brengen. Dit maakt bijsturen mogelijk. We evalueren, omdat de uitvoering gespreid verloopt, de effecten per project.

BIJLAGE 1 – HUIDIGE WEGENCATEGORISERING



BIJLAGE 2 – NIEUW WEGENCATEGORINGSPLAN



BIJLAGE 3: WIJZIGINGEN PER WEG

3.1.1. STADSDEEL NOORD

In Stadsdeel Noord voeren we wijzigingen door met beperkte impact op de verkeersstructuur in de stad. Het betreft een aantal ‘inprikkers’ (korte wegen vanaf de hoofdweg) in woonwijken waar de snelheidslimiet hoger ligt dan passend is volgens ons mobiliteitsbeleid.

Vanekerstraat
Wijziging: Vanaf Deurningerstraat t/m Waalstraat tot aan afslag IJsselstraat, gaat van GOW50 naar ETW30.



Lijsterstraat
Wijziging: Vanaf Deurningerstraat tot aan kruispunt IJsselstraat/Fazantstraat, gaat van GOW50 naar ETW30.



Roomweg
Wijziging: Vanaf Deurningerstraat tot Lonnekerspoorlaan gaat van GOW50 naar ETW30.
Argument: Dit past bij de functie van de weg en we verbeteren de veiligheid van de fietsers op de fietsstroken langs de rijbaan.



Potsweg
Wijziging: Vanaf Oldenzaalsestraat tot Voortsweg gaat van GOW50 naar ETW30.
Argument: verbeteren de veiligheid van de fietsers op de fietsstroken langs de rijbaan.



Lambertus Buddestraat
Wijziging: van GOW50 naar GOW30 vanaf de Spoordijkstraat.
Argument: verbeteren de veiligheid van de fietsers op de fietsstroken langs de rijbaan.



G.J. van Heekstraat
Wijziging: van GOW50 naar ETW30.
Argument: verbeteren de veiligheid van de fietsers op de fietsstroken langs de rijbaan.



Jupiterstraat
Wijziging: van GOW50 naar GOW30 tot aan de Castorstraat. Het verlagen van de snelheid op deze weg komt de veiligheid van de direct aanwonenden ten goede.



Argumenten:
Achter alle wijzigingen in stadsdeel Noord liggen dezelfde argumenten ten grondslag. Namelijk dat dit de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de wijken bevordert. Bovendien staat in onze Mobiliteitsvisie dat we in alle woonwijken de max. snelheid van 30 km/u hanteren. Zo creëren we een eenduidigheid en logisch beeld voor de weggebruiker. Daarnaast heeft geen van deze wegen een stedelijke verkeersfunctie, enkel een wijkontsluitende functie. Met deze wijziging brengen we deze locaties in Noord, in overeenstemming met de wegfunctie.

3.1.2. STADSDEEL OOST

Schouwinkstraat



Wijziging: Van GOW50 naar GOW30
Argument: Vervult wel een gebiedsontsluitende functie, geen stedelijke functie, zoals de Oldenzaalsestraat. De bedoeling is dat de Oldenzaalsestraat de singel ontsluit. Daarnaast zijn er aan de Schouwinkstraat geen vrijliggende fietspaden, wat 30 km/u veiliger maakt.

Euregioweg vanaf Najaarsweg tot Kerkstraat



Wijziging: Van GOW50 naar GOW80. Daarom verleggen we de komgrens.
Argument: Uitstraling past niet bij GOW50, geen bebouwing.
Inrichtingseisen van GOW50 zijn niet van toepassing op deze weg, past beter bij 80 km/u.

Heidevlinder



Wijziging: Van GOW50 naar GOW30
Argument: Functie van de weg en het gebruik komen niet overeen. Het heeft daarnaast geen stedelijke functie, zoals de Oostweg en Gronausestraat dat wel hebben.

Oostweg buiten de kom



Wijziging: Volledig GOW80
Argument: Op het moment dat de weg doorgetrokken is naar stadsdeel zuid en de aansluitingen opgeheven zijn kan de weg volledig als GOW80 worden ingericht. De weg heeft een belangrijke stedelijke functie, want heeft een directe aansluiting naar de Rijksweg.

Wethouder Beverstraat



Wijziging: Van GOW50 naar GOW30
Argument: wel een gebiedsontsluitende functie maar 50 km/u is niet noodzakelijk voor een goede afwikkeling van het verkeer, want dit kan gebruik maken van de Burg. v. Veenlaan, Zuiderval, de Kuipersdijk en de singel. Uit de berekening blijkt dat het verkeer zich m.n. verplaatst naar de singels. Dit gaat om ca. 4000 motorvoertuigen.
Daarnaast vinden we het invoeren van GOW30 belangrijk vanwege de verkeersveiligheid op deze weg. Het is een schoolroute omdat er het ROC en een middelbare school gevestigd zijn. Ook komen de kruispunten op de Wethouder Beverstraat terug in de VOC-lijsten als ongevallocaties.

J.J. van Deinselaan



Wijziging: Van GOW50 naar ETW30
Argument: Heeft geen gebiedsontsluitende functie. Verbeteren verkeersveiligheid en de leefbaarheid voor omwonenden. We zien hier een afname van circa 3.500

motorvoertuigverplaatsingen door het invoeren van deze maatregel. Dit komt de verkeersveiligheid in de wijk ten goede en zorgt dat de voorzieningen bereikbaar blijven.

3.1.3. STADSDEEL WEST

Haaksbergerstraat buiten bebouwde kom tussen Enschede en Usselo



Wijziging: van GOW80 naar ETW60
Argument: Logisch vanwege de consistentie naar de aansluitende wegen richting Haaksbergen en Boekelo. Deze worden (en zijn voor een deel) ook afgewaardeerd naar ETW60.

Gebied rondom kruispunt Haaksbergerstraat – Usselerrondweg



Wijziging: GOW80 naar GOW50
Argument: Hier wordt een bedrijventerrein gebouwd waarbij de komgrens wordt verlegd. Daardoor komt de weg binnen de bebouwde kom te liggen en wordt het GOW50.

Boekelosestraat in Usselo



Wijziging: van GOW50 naar GOW30
Argument: Het deel buiten de bebouwde kom wordt ETW60, maar vanwege het belang van het te handhaven vrijliggende fietspad, kiezen we voor GOW30 in plaats van ETW30. Dit doen we tevens op nadrukkelijk verzoek van de inwoners.

Boekelosestraat tussen Usselo en Boekelo



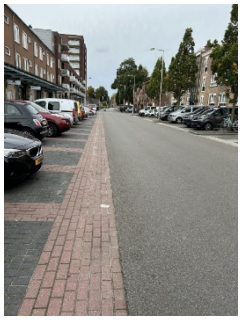
Wijziging: van GOW80 naar ETW60
Argument: de gezamenlijke wijkorganen van Usselo en Boekelo hebben de gemeente verzocht om deze weg af te waarderen. Daarnaast ligt de weg tussen twee verblijfsgebieden in, wat ETW logisch maakt.

Windmolenweg buiten bebouwde kom tussen Boekelo en afslag Marssteden



Wijziging: van GOW80 naar ETW60
Argument: Geldt al een max. snelheid van 60 km/u op dit weggedeelte. Het overige deel van de Windmolenweg heeft een ontsluitende functie voor bedrijventerrein de Marssteden.

Rembrandtlaan



Wijziging: van GOW50 naar GOW30
Argument: Ten behoeve van de verkeersveiligheid. Met name vanwege de aanwezigheid van een Voortgezet Onderwijsinstelling.

Westerval



Wijziging: van Stroomweg (100km/u) naar GOW80
Argument: in verband met de verkeersveiligheid en de aansluiting van de Josink Esweg vinden we 80 km/u een snelheid die beter bij de weg past.

3.1.4. STADSDEEL ZUID

Verbinding Zuid Esmarkerrondweg - Oostweg



Wijziging: Nieuwe verbinding buiten de kom als GOW80 naar aansluiting Oostweg en N35 (Ongelijkvloers)
Argument: verbinden van het hoofdwegennet Zuid met de N35.

Geessinkweg



Wijziging: Van GOW50 naar GOW30
Argument: GOW30 om de functie voor de fiets (doorfietsroute) te benadrukken en de verkeersveiligheid rondom de school en de sportvelden te vergroten.

Broekheurnerrondweg



Wijziging: van GOW50 naar GOW30
Argument: het verkeer daar te laten rijden waar het gewenst is en een veilige aansluiting mogelijk te maken (Broekheurne-Ring). Daarnaast verhogen we de verkeersveiligheid, juist doordat het een schoolroute is naar de middelbare schoolinstellingen aan de Geessinkweg.

Vlierstraat



Wijziging: van GOW50 naar GOW30
Argument: om de verkeersveiligheid te verhogen rondom de middelbare school. Daarnaast bevorderen we dat we het verkeer te laten rijden waar het gewenst is, namelijk de Broekheurne-Ring en de Buurserstraat.

Knalhutteweg van komgrens tot Vlierstraat



Wijziging: van GOW50 naar GOW30
Argument: verkeersveiligheid met name vanwege de aanliggende scholen. Ook zijn er alternatieven zoals de Zuid-Esmarkerrondweg, Broekheurne-Ring en de Buurserstraat.

Knalhutteweg Duitse grens tot komgrens



Wijziging: van GOW80 naar ETW60
Argument: via de N35 en het Duitse hoofdwegennet is een betere route beschikbaar.

Buurserstraat van Broekheurnering tot komgrens



Wijziging: van GOW50 naar GOW30
Argument: het vervolg van de Buurserstraat is reeds ETW60. Het heeft geen stedelijke functie en vanwege direct aanwonenden is 30 km/u een meer veilige snelheid.

3.1.5. STADSDEEL CENTRUM

Binnen het singelgebied (stadsdeel centrum) brengen we de max. snelheid terug naar 30 km/u door de wegen aan te wijzen als GOW30.

Inprikkers binnen de singel van de Hengelosestraat, Parkweg, Haaksbergerstraat, Zuiderval, Kuipersdijk, Boulevard 1945, Oldenzaalsestraat, Deurningerstraat en De Ruyterlaan en Ripperdastraat gaan van GOW50 naar GOW30. Hiermee wijken we af van de mobiliteitsvisie waarin staat dat we de centrumroutes (Oldenzaalsestraat en De Ruyterlaan/ Ripperdastraat) GOW50 houden. Dit doen we omdat we eenduidigheid nastreven en het verkeer willen laten rijden waar het gewenst is, namelijk via de singel in plaats van via de centrumroutes. Daarnaast bevorderen we met het invoeren van GOW30 de positie van de fietsers en wandelaars rondom het centrum, waarmee we ook de leefomgeving en de volksgezondheid verbeteren. Bijvoorbeeld doordat het verkeerslawaai vermindert in de omgeving waar de nadruk op het verblijven ligt.
We houden met het inrichten van de GOW30 wegen, rekening met de bereikbaarheid en doorstroming van het verkeer rondom de parkeergarages in het centrum.

Broekheurnerweg



Wijziging: van GOW50 naar ETW30
Argument: om de verkeersveiligheid voor aanwonenden te verhogen en het verkeer daar te laten rijden waar het gewenst is, namelijk over de Haaksbergerstraat. Deze weg heeft geen gebiedsontsluitende functie.

3.1.6. BEDRIJVENTERREINEN

Geel gemarkeerde bedrijventerreinen

Wijziging: van GOW50 naar GOW30 of ETW30.
Argument: veiligheid van fietsers en de snelheid waarmee gereden wordt. Deze wegen hebben daarnaast geen stedelijke functie en kennen veelal geen fietsvoorzieningen waardoor auto, fiets en vrachtverkeer samen op de rijbaan zit.

GEMEENTE ENSCHEDE

COLOFON

Voorliggend Verkeersveiligheidsplan is een uitgave van de gemeente Enschede.

Meer weten?
Wilt u meer weten over het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Enschede? Of heeft u vragen of suggesties?
Kijk op www.enschede.nl

Teksten Strategie & Beleid Fysiek en afdeling Ontwerp
Datum 08-02-2025
Aan dit document kunnen geen rechten worden ontleend

ENSCHEDE