

Dorpsverkeersplan Lonneker

Naar een leefbaarder en veiliger Lonneker

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Projectteam Goudappel

Status

© Copyright Goudappel

Gemeente Enschede

Dorpsverkeersplan Lonneker

008231.20220519.R1.03

juni 2022

Richard ter Avest en Joran van Kessel

Definitief

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5		
1.1 Aanleiding	5		
1.2 Doel	6		
1.3 Leeswijzer	6		
2. Werkwijze	8		
3. Verkenning	11		
3.1 Wegencategorisering	11		
3.2 Netwerken	12		
3.3 Bestaande snelheidsremmende maatregelen	15		
3.4 Verkeersongevallen	16		
3.5 Metingen intensiteiten en snelheid	17		
4. Probleemanalyse	20		
4.1 Beoordeling kwaliteit en belang mobiliteitsonderwerpen	20		
4.2 Verkeersproblemen op kaart	22		
4.3 Dorpsplein	24		
4.4 Probleemanalyse	27		
		4.5 Onderzoek doorgaand verkeer	28
		5. Oplossingsrichtingen	32
		5.1 Kaders en doelen	32
		5.2 Maatregelen	33
		5.3 Duurzame mobiliteit	37
		5.4 Dorpsplein aantrekkelijk en veilig	38
		5.5 Toets bovenwijkse belangenvertegenwoordigers	39
		6. Maatregelen	41
		6.1 Overzicht infrastructurele maatregelen	41
		6.2 Kostenraming en dekkingsmogelijkheden	44
		6.3 Prioriteiten en vervolgstappen	44
		6.4 Monitoring en evaluatie	45
		Bijlage 1 Samenstelling werkgroep	46
		Bijlage 2 Overzicht en afweging varianten	48
		Bijlage 3 Kostenraming	54



1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de aanleiding en het doel van het dorpsverkeerplan beschreven, daarna wordt ingegaan op de overige inhoud van de rapportage.

1.1 Aanleiding

Naar aanleiding van het proces rond de F35 heeft de Dorpsraad Lonneker de gemeente Enschede gevraagd om op een interactieve wijze samen met de bewoners uit het dorp een dorpsverkeersplan op te stellen. Dit houdt in dat het dorpsverkeersplan wordt gemaakt met een werkgroep van inwoners en andere belanghebbenden uit het dorp.

De inwoners weten namelijk het beste wat er speelt in hun dorp met betrekking tot verkeer. Voorbeelden zijn locaties waar een verkeersonveilige situatie wordt ervaren of waar de doorstroming niet optimaal is. Na vaststelling vormt dit plan de basis voor de verkeersinrichting en toekomstige reconstructies en aanpassingen van de wegen in het dorp.

Er zijn verschillende redenen voor de opstelling van een nieuw dorpsverkeerplan:

- Vanuit het vigerende beleid van de gemeente Enschede is voor diverse wijken en dorpen van de gemeente inmiddels een wijk-/dorpsverkeersplan opgesteld waarin de mobiliteitsplannen lokaal uitgewerkt kunnen worden (waaronder de Mobiliteitsvisie van de gemeente Enschede, vastgesteld door de gemeenteraad). Doel is om ook voor de overige wijken en dorpen een vergelijkbaar plan op te stellen waarbij bewoners actief betrokken worden bij de totstandkoming.
- Onder inwoners van Lonneker heerst ontevredenheid over een aantal zaken. Bijvoorbeeld over verkeersproblemen met sluipverkeer in en rond Lonneker, het rij- en parkeergedrag op het dorpsplein en de oversteekbaarheid van de N733 (Oldenzaalsestraat).
- Nieuwe ontwikkelingen vragen om nieuw beleid. Voorbeeld is de aanleg van de F35 tussen Enschede en Oldenzaal door Lonneker, waardoor de verkeersstromen in het dorp veranderen en mogelijk maatregelen gewenst zijn.

1.2 Doel

Er is een Dorpsverkeersplan voor Lonneker gewenst waarin op interactieve wijze met bewoners alle huidige problemen met betrekking tot verkeer in kaart worden gebracht. Tevens worden in dit plan oplossingen voor de problemen aangedragen.

Dit plan is mede gerelateerd aan de aanleg van de F35. Doel is om tijdens en na de aanleg van de fietsroute verkeersknelpunten op het tracé gelijktijdig aan te pakken. Inrichting van de route gaat op deze wijze hand in hand met de inrichting van de straten: bredere fietspaden met voetpad en binnen de bebouwde kom snelheidsmatiging en eenrichtingsverkeer.

Het oorspronkelijke studiegebied bestond uit de bebouwde kom van Lonneker en de verbinding naar Enschede via de Voortsweg. Gedurende het proces zijn echter ook delen van het buitengebied toegevoegd. Zo zijn in een latere fase ook onder andere de Lonneker Molenweg, Oude Deventerweg en Vliegveldweg toegevoegd aan het studiegebied, globaal Enschede-Noord (buitengebied) tussen de provinciale wegen Weerseloseweg en de Lossersestraat.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 staat de werkwijze beschreven hoe het dorpsverkeerplan tot stand is gekomen. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de belangrijkste bevindingen uit de verkenning weergegeven en toegelicht.

Hoofdstuk 4 bevat de probleemanalyse. Op basis van de resultaten van de enquête wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de voornaamste verkeersproblemen in Lonneker.

De oplossingsrichtingen voor deze aangegeven problemen zijn beschreven in hoofdstuk 5, waarna in hoofdstuk 6 het uiteindelijke maatregelenprogramma wordt weergegeven.



2. Werkwijze

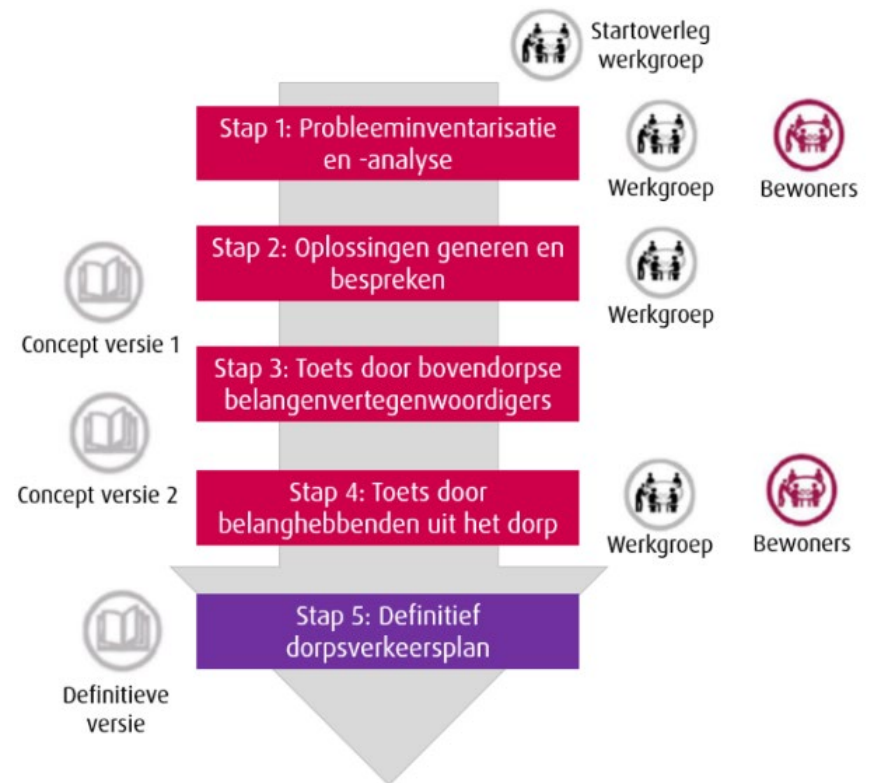
Het plan is opgesteld op basis van een interactief en open planproces. Binnen dit proces heeft de werkgroep een belangrijke rol gespeeld. Deze groep bestond uit circa 25 personen, met onder andere:

- Afgevaardigden van de belangrijkste straten in Lonneker.
- Vertegenwoordigers van diverse belangenorganisaties, zoals de dorpsraad, ondernemers, scholen, fietsersbond, kerk, natuur en agrariërs.
- Projectmedewerkers van de gemeente Enschede en adviesbureau Goudappel.

Na het startoverleg met de werkgroep zijn in hoofdlijnen vier stappen uitgevoerd om uiteindelijk te komen tot het definitieve dorpsverkeersplan, zie Figuur 2.1.

1. *Probleeminventarisatie en -analyse*

De eerste stap bestond uit het maken van een compleet overzicht van de verkeersproblemen die bewoners en gebruikers van wegen ervaren in Lonneker. Bewoners zijn daarbij uitgenodigd om hun verkeersproblemen door te geven.



Figuur 2.1: Stappenplan. De iconen geven aan op welke momenten de werkgroep en de bewoners betrokken zijn geweest

Dit is gedaan door een online enquête uit te zetten onder alle bewoners (uitgevoerd in mei 2021). Het doel was om in beeld te krijgen waar er een probleem is, wat het probleem is, voor wie het een probleem is en wie het probleem veroorzaakt. Vervolgens zijn deze aangegeven problemen verwerkt en geanalyseerd om de belangrijkste knelpunten en aandachtspunten in beeld te krijgen.

Ook is in deze fase de huidige verkeerssituatie geïnventariseerd. Thema's die hierbij onder andere aan bod komen zijn: de bestaande wegcategorisering, verkeersintensiteiten, snelheden, ongevallencijfers, fietsroutes en buslijnen. Deze stap is uitgevoerd in het voorjaar van 2021.

2. Oplossingen genereren en bepreken

In deze tweede stap zijn oplossingen voor de aangegeven problemen bedacht. Vanuit de projectgroep is als eerste een overzicht gemaakt van alle mogelijke oplossingen voor de problemen die in stap 1 zijn geïnventariseerd. Vervolgens zijn de oplossingen vertaald in verkeerskundige deeloplossingen: de bouwstenen. Deze bouwstenen zijn daarna met de werkgroep besproken. Doel was om te achterhalen welke oplossingsrichtingen goed zijn en op draagvlak kunnen rekenen in het dorp en welke maatregelen nog toegevoegd moeten worden. Op basis van deze bijeenkomst is een concept maatregelenprogramma opgesteld.

3. Toets door bovendorpse belangenvertegenwoordigers

Het concept-maatregelenprogramma is aan bovendorpse belangenvertegenwoordigers voorgelegd met het verzoek om vanuit hun

belang en expertise op het plan te reageren. Het doel van deze stap is om de gekozen maatregelen te toetsen op effectiviteit en draagvlak.

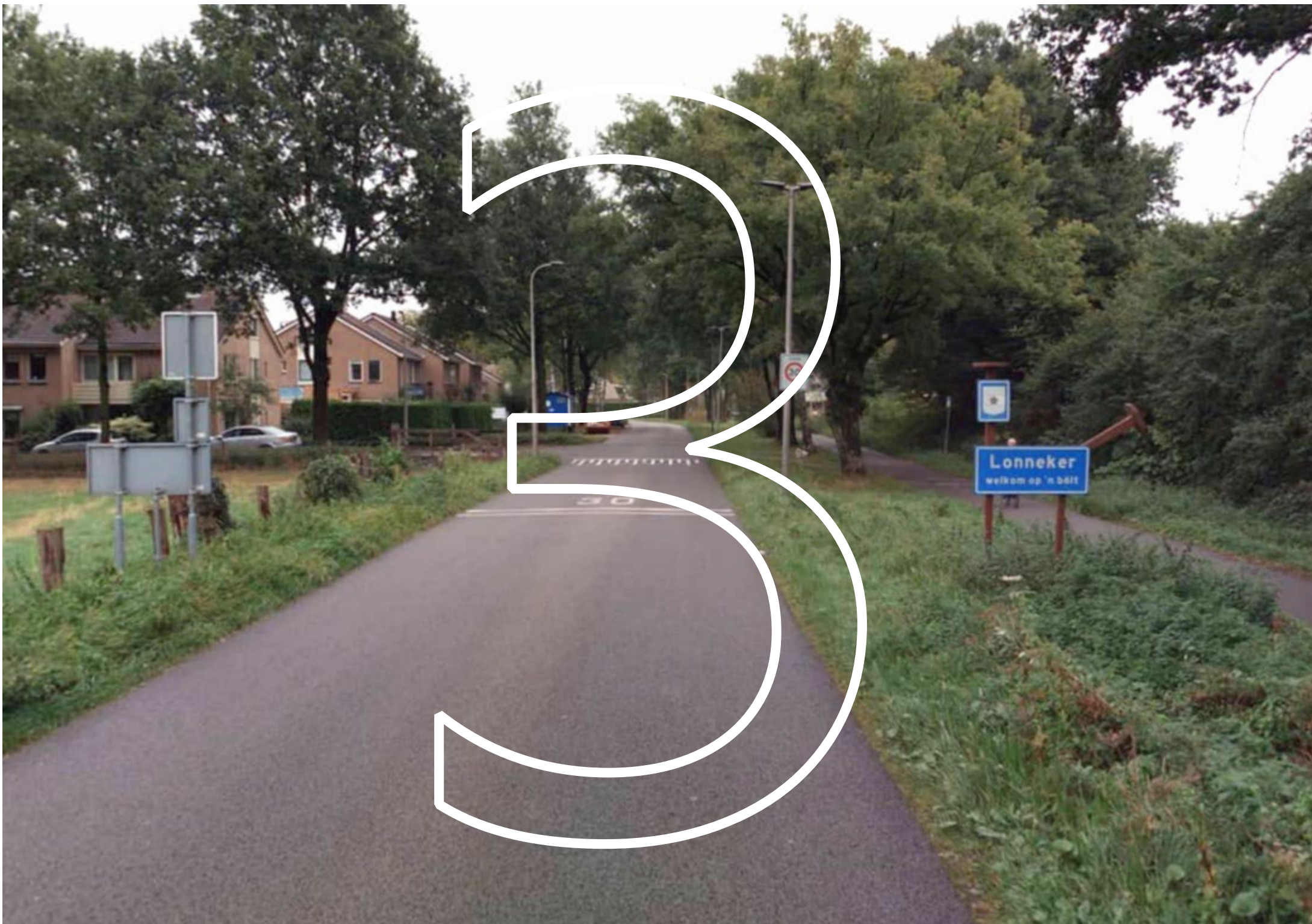
Voorbeelden van bovendorpse belanghebbenden zijn de gemeente Enschede, de diverse hulpdiensten en de OV-bedrijven. De resultaten van deze overleggen zijn vervolgens verwerkt en hebben geleid tot slechts kleine wijzigingen in het maatregelenprogramma.

4. Toets door belanghebbenden uit het dorp

Vervolgens is in april 2022 een bijeenkomst (in de vorm van een inloopavond) georganiseerd waarbij alle bewoners uit het dorp en andere belanghebbenden zijn uitgenodigd om hun visie over het concept-dorpsverkeerplan te geven. Ruim 150 inwoners zijn langsgesproken tijdens de inloopavond. Op basis van de reacties is het definitieve plan opgesteld.

5. Definitief dorpsverkeerplan

Het definitieve plan wordt door de werkgroep aan de gemeente aangeboden ter vaststelling. Hierna volgt een advies aan het college van burgemeester en wethouders vanuit de ambtelijke organisatie. Het college kiest vervolgens de wijze waarop de gemeenteraad van Enschede wordt betrokken bij het plan. Daarna zal de uitvoeringsplanning verder door de gemeente worden opgesteld en vangt de realisatie aan. Op 24 mei wordt het plan informatief voorgelegd aan de Stadsdeelcommissie Enschede Noord; de besluitvorming in de gemeenteraad vindt na de zomer van 2022 plaats.



Lonneker
welkom op 'n beitt

3. Verkenning

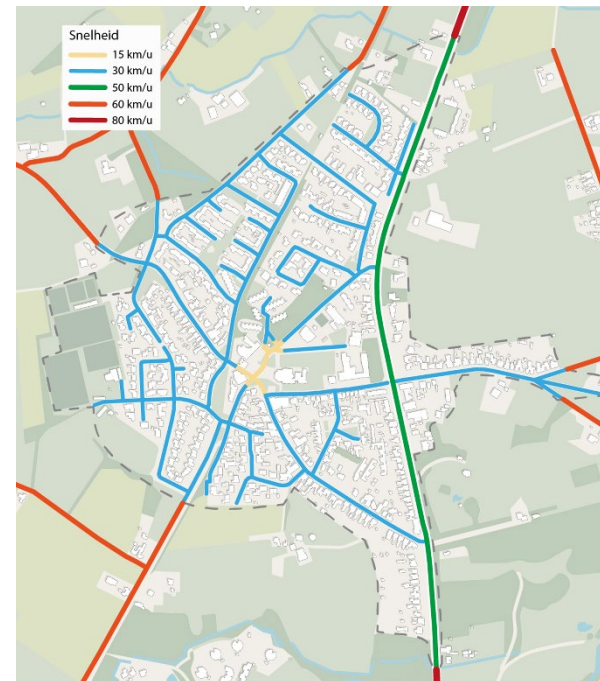
Dit hoofdstuk bevat een verkenning van Lonneker waarbij de huidige verkeerssituatie wordt beschreven.

3.1 Wegencategorisering

Figuur 3.1 toont een overzicht van de wegen en snelheidslimieten binnen de bebouwde kom van Lonneker en net daarbuiten. Aan de westzijde ligt de Oldenzaalsestraat (N733). Deze gebiedsontsluitingsweg heeft buiten de bebouwde kom een limiet van 80 km/h en vormt een verbinding tussen Enschede en Oldenzaal. Binnen de bebouwde kom is de limiet op de weg 50 km/h. Het doel van deze weg is om zowel verkeer te laten doorstromen als uit te wisselen.

Op de overige wegen binnen de bebouwde kom is de limiet 30 km/h. Deze wegen worden geclassificeerd als 'erftoegangswegen' en dienen om toegang te verschaffen tot bestemmingen in verblijfsgebieden. De belangrijkste wegen zijn: de Bergweg, Dorpsstraat, Scholten Reimerstraat en de Voortsweg.

In het centrum komen veel wegen samen op het Dorpsplein¹. Dit plein is ingericht als woonerf met een maximumsnelheid van 15 km/h.



Figuur 3.1: Snelheidslimieten Lonneker

¹ Hoewel het 'Dorpsplein' geen officiële straatnaam is, wordt deze naam gebruikt om een beter onderscheid te kunnen maken tussen de wegen en het plein (woonerf) in Lonneker.

3.2 Netwerken

Fietsnetwerk

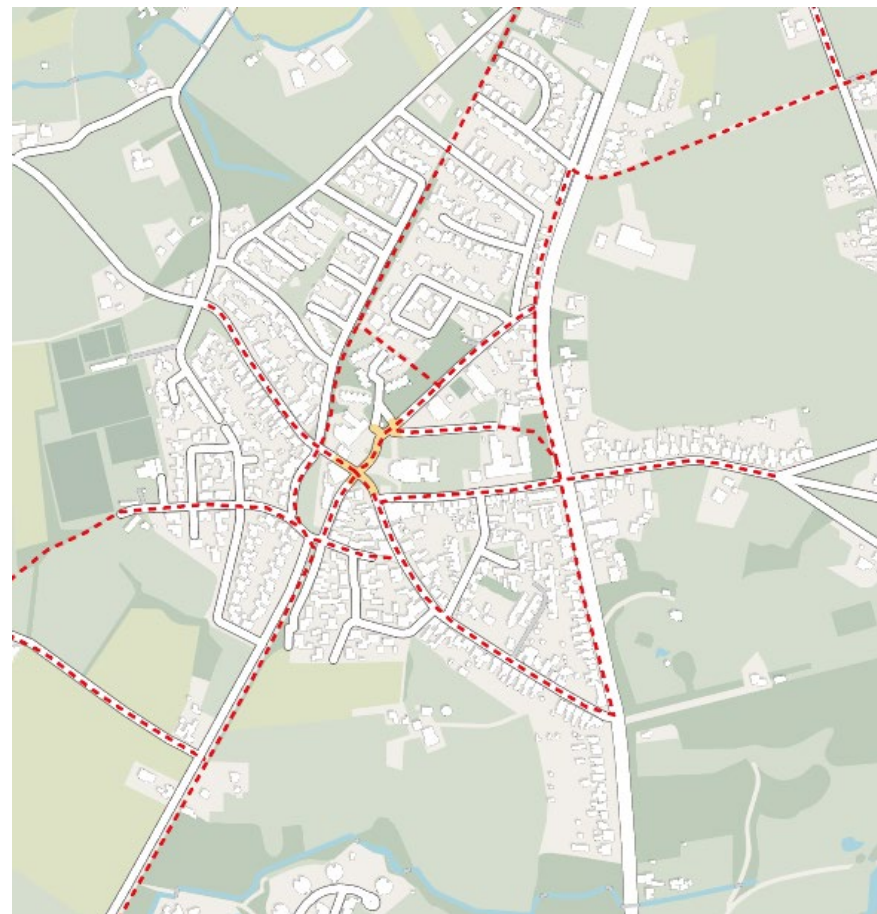
Onderstaand figuur toont de belangrijkste fietsroutes in het dorp. De blauwe lijn geeft het beoogde tracé van de F35 weer. Deze regionale route vormt een verbinding tussen Enschede en Oldenzaal.



Figuur 3.2: Fietsnetwerk

Voetgangersnetwerk

Op onderstaande kaart zijn de belangrijkste loop- en wandelroutes binnen Lonneker aangegeven.

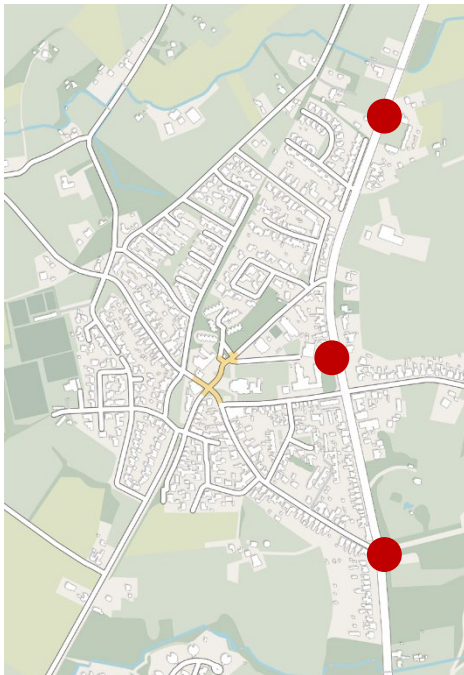


Figuur 3.3: Voetgangersnetwerk

Openbaar vervoer

Het treinstation van Enschede is bereikbaar binnen 15 minuten fietsen. Daarnaast passeren de volgende buslijnen Lonneker met haltes op de Oldenzaalsestraat (met frequentie 2x per uur):

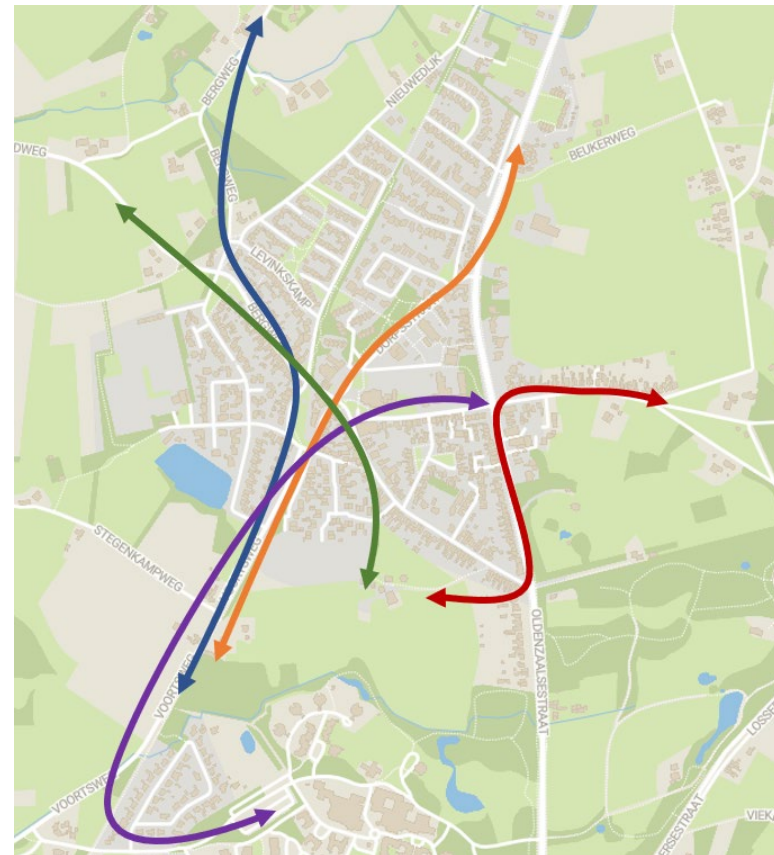
- Lijn 60: Oldenzaal – Enschede.
- Lijn 62: Borculo – Denekamp.



Figuur 3.4: Bushaltes Lonneker

Vracht- en landbouwverkeer

Onderstaande figuur geeft een globaal beeld van de belangrijkste routes die worden gereden door vracht- en landbouwverkeer. Veel routes komen samen op het Dorpsplein en maken gebruik van de Voortsweg.



Figuur 3.5: Globaal beeld routes vracht- en landbouwverkeer

Brandweerroutes

Om de veiligheid en bereikbaarheid van de bebouwing en objecten in en rond Lonneker te garanderen heeft de brandweer routes, die open moeten blijven. Het gaat altijd om twee onafhankelijke routes. Het zijn de Oldenzaalsestraat - Voortsweg tussen Enschede en Lonneker en verder nog de Oude Deventerweg. Er mogen wel snelheidsremmers op deze routes worden getroffen, maar dan om de minimaal 250 meter en indien voor drempels gekozen wordt: maximaal 8 cm hoog. De voorkeur vanuit de brandweer gaat echter uit naar plateaus.

3.3 Bestaande snelheidsremmende maatregelen

In naastgelegen figuur wordt een overzicht gegeven van de huidige snelheidsremmende maatregelen op de wegen binnen de bebouwde kom.

Er is onderscheid gemaakt tussen vier soorten snelheidsremmers:

1. Plateau: plaatselijke verhoging op een kruispunt met drempels.
2. Drempel: drempel op een wegvak.
3. Inritconstructie: overgang over voetpad met drempel.
4. Versmalling: versmalling van de rijbaan op een wegvak.

De kaart laat zien dat veel wegen zijn voorzien van één of meer snelheidsremmende maatregelen. Zo bevinden zich diverse snelheidsremmers op de Nieuwendijk, Dorpsstraat, Lonneker Molenweg en Scholten Reimerstraat. Op de Bergweg en Voortsweg is het aantal snelheidsremmers nog beperkt.

Mede op basis van snelheidsmetingen blijkt dat de huidige snelheidsremmers niet altijd effectief genoeg zijn. Wanneer drempels of plateaus bijvoorbeeld onvoldoende hoogte hebben, kunnen ze alsnog met een hoge snelheid worden gepasseerd. Daarnaast zijn er ook andere aspecten die kunnen bijdragen aan een lagere snelheid, zoals een smalle wegbreedte.

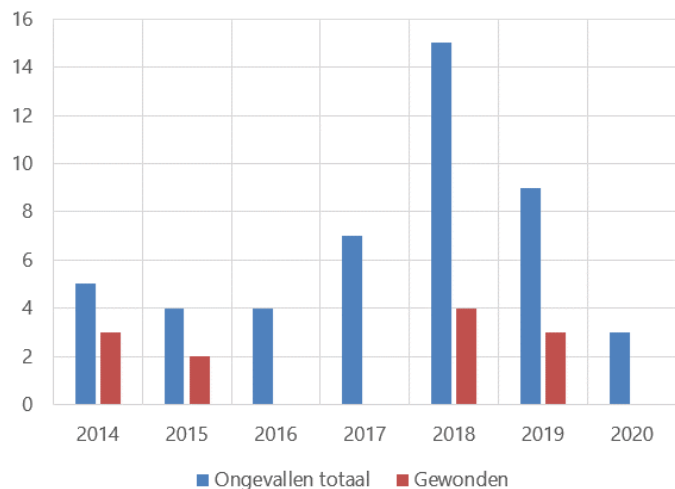


Figuur 3.6: Snelheidsremmende maatregelen binnen de bebouwde kom van Lonneker. De maatregelen zijn vastgesteld op basis van een inventarisatie in Street Smart (vergelijkbaar met Google Streetview)

3.4 Verkeersongevallen

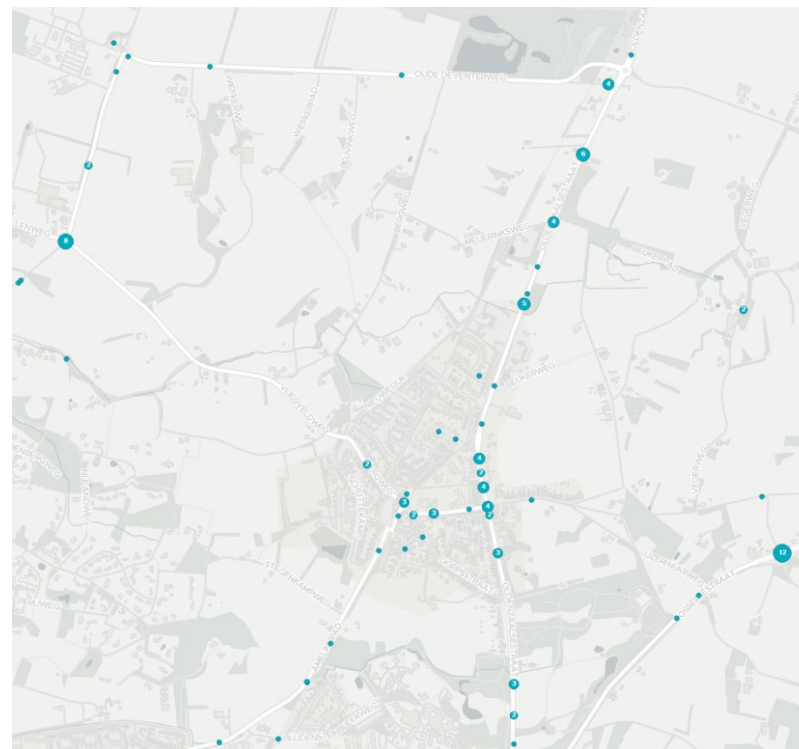
De ongevalanalyse is uitgevoerd op basis van het aantal geregistreerde ongevallen door de politie. De ongevalsgegevens hebben betrekking op de jaren 2014-2020. Alleen de (vaak meer ernstige) ongevallen waarbij de politie aanwezig is geweest is opgenomen in deze data.

Onderstaand figuur toont het totaal aantal ongevallen en gewonden binnen de bebouwde kom van Lonneker voor de afgelopen jaren. Gemiddeld hebben circa zeven ongevallen per jaar plaatsgevonden, met een piek in 2018. De ongevallen resulteerden in gemiddeld 2 gewonden per jaar. Er zijn geen dodelijke slachtoffers gevallen.



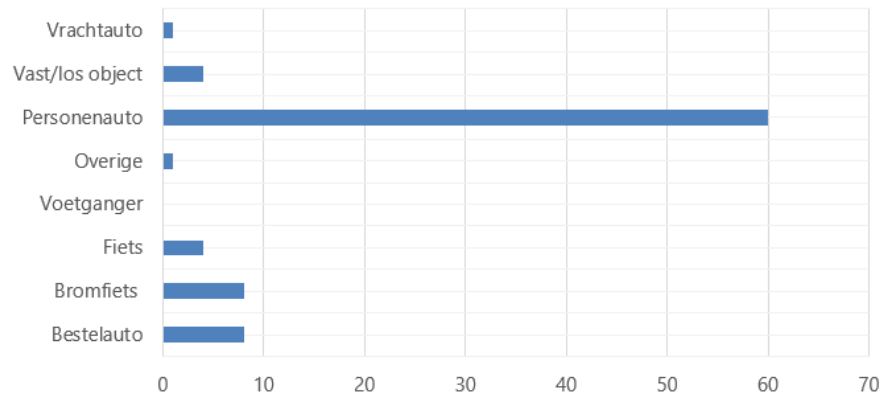
Figuur 3.7: Verkeersongevallen 2014-2020 (bron: ViaStat)

De locaties van de ongevallen zijn zichtbaar in onderstaand figuur. De meeste ongevallen vonden plaats op de N733 – Oldenzaalsestraat. Met name in de nabijheid van het kruispunt met de Scholten Reimerstraat en Lonneker Molenweg vonden diverse kop/staart botsingen plaats. Daarnaast hebben diverse ongevallen plaatsgevonden op de Scholten Reimerstraat en Dorpsstraat, met name in de omgeving van het kruispunt van deze wegen.



Figuur 3.8: Locaties ongevallen Lonneker (bron: ViaStat)

Personenauto's zijn het meest betrokken geweest bij de ongevallen, gevolgd door bromfietsers en bestelauto's. Fietsers zijn slechts enkele keren betrokken geweest bij ongevallen en voetgangers geen enkele keer (op basis van de geregistreerde ongevallen).



Figuur 3.9: Betrokken vervoerswijzen bij ongevallen (bron: ViaStat)

3.5 Metingen intensiteiten en snelheid

De gemeente Enschede voert regelmatig verkeerstellingen en metingen uit. De volgende pagina bevat een overzicht van de meest recent gemeten gegevens voor de wegen binnen Lonneker. De volgende cijfers worden gegeven:

- Intensiteit: het aantal gemeten motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag voor beide rijrichtingen samen. Metingen zijn uitgevoerd door de gemeente Enschede.
- Intensiteit fietsers: aantal fietsers per etmaal, beide richtingen samen. Metingen zijn op een beperkt aantal wegen uitgevoerd door de gemeente Enschede.
- Vrachtverkeer: percentage gemeten vrachtverkeer. Metingen zijn uitgevoerd door de gemeente Enschede.
- Snelheid: de V85. Dit is niet de gemiddelde snelheid, maar de snelheid waar 85% van het verkeer onder blijft. Deze snelheid weerspiegelt de snelheid die een ruime meerderheid van de automobilisten als redelijk en veilig ervaart. Wanneer de V85 ruim boven de limiet ligt kan worden aangenomen dat de betreffende weg niet goed is ingericht en mogelijk aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om de snelheid te remmen.

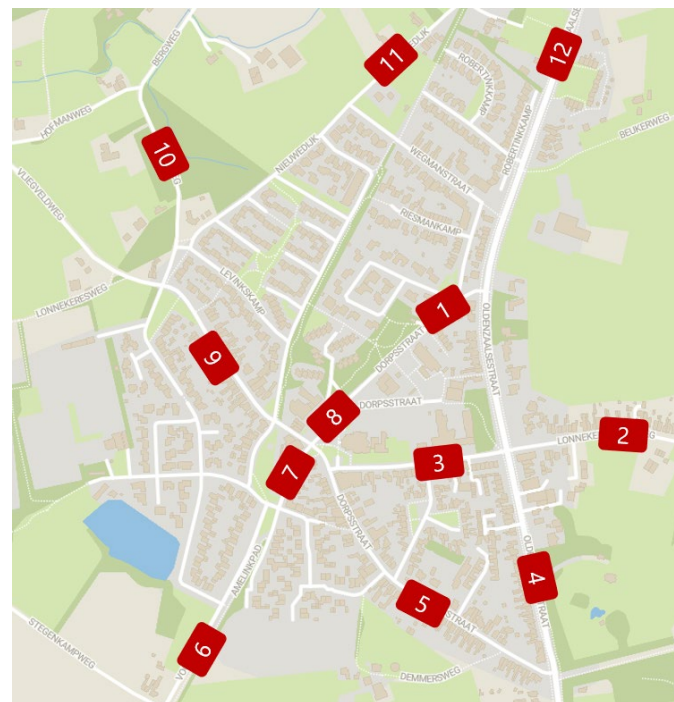
De snelheden zijn gebaseerd op metingen van de gemeenten en aangevuld met data uit ViaStat.

Tenzij anders aangegeven komen de nummers in de tabel overeen met de locaties van de meetpunten op de kaart.

nr.	straat	int.	int.	vracht- verkeer (%)	V85 (km/h)	limiet (km/h)
		(mvt/ etm)	fietsers per etmaal			
1	Dorpsstraat (noord)	1.800	700	-	-	30
2	Lonneker Molenweg	1.500	-	9	42	30
3	Scholten Reimerstraat	1.500	-	12	39	30
4	Oldenzaalsestraat (zuid)	16.000	1.200**	-	54**	50
5	Dorpsstraat (zuid)	1.800	-	7	39	30
6	Voortweg (zuid)	3.600	1.600**	6	58	60
7	Voortweg (noord)	2.800*	500	5	35	30
8	Dorpsplein	1.300	-	18	28	15
9	Bergweg (oost)	2.100	-	-	38**	30
10	Bergweg (west)	300	200	-	-	60
11	Nieuwedijk	300	100	-	-	30
12	Oldenzaalsestraat (noord)	17.000	1.400**	-	55**	50

Tabel 3.1: Metingen intensiteiten (int.) en snelheid (* intensiteit opgehoogd van 85% naar 100% vanwege telling in coronatijd, **meetpunt op andere locatie wegvak)

Na de Oldenzaalsestraat zijn de hoogste intensiteiten gemeten op de Voortweg. Fietsers bevinden zich naast de Oldenzaalsestraat met name op de route Voortweg – Dorpsstraat (noord). Het gemeten percentage vrachtverkeer is het hoogst op het Dorpsplein en Scholten Reimerstraat. Daarnaast ligt V85 op diverse wegen circa 10 km/h boven de limiet.



Figuur 3.10: Locaties meetpunten



4. Probleemanalyse

In mei 2021 is gedurende een periode van twee weken een online enquête uitgezet met als doel de mening over mobiliteit en actuele verkeersproblemen in beeld te brengen. Met behulp van huis-aan-huis verspreiding van een brief, borden op lokale invalswegen en berichten in lokale media is veel aandacht voor de enquête gegeneerd.

Als resultaat hebben bijna 700 respondenten de enquête ingevuld. De vragenlijst bestond uit drie delen:

1. Beoordeling kwaliteit en belang mobiliteitsonderwerpen.
2. Plaatsing verkeersproblemen op kaart.
3. Prioritering functies op Dorpsplein.

In de volgende paragrafen wordt verder ingegaan op deze onderdelen en de verkregen resultaten van de enquête. Verkeersonveiligheid en overlast op het Dorpsplein en doorgaand verkeer door Lonneker zijn vaak aangegeven als knelpunt, op deze knelpunten wordt daarom dieper ingegaan in een aparte paragraaf.

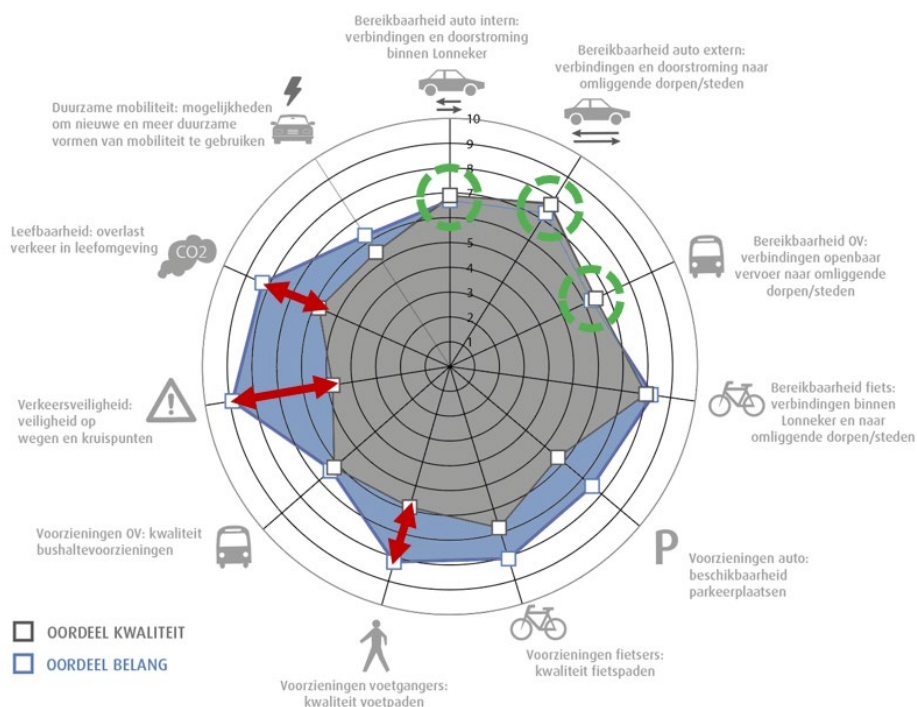
4.1 Beoordeling kwaliteit en belang mobiliteitsonderwerpen

In het eerste deel van de enquête is respondenten gevraagd zowel de kwaliteit als het belang van diverse mobiliteitsonderwerpen te beoordelen. Diverse onderwerpen zijn voorgelegd, waaronder de bereikbaarheid voor de diverse vervoerswijzen, verkeersveiligheid, en leefbaarheid. Bij elke onderwerp zijn steeds dezelfde twee vragen gesteld:

- Hoe beoordeelt u dit onderwerp? (op een schaal van 1-10 van 1 (zeer slecht) t/m 10 (zeer goed)).
- Hoe belangrijk vindt u dit onderwerp? (op een schaal van 1-10 van 1 (zeer onbelangrijk) t/m 10 (zeer belangrijk)).

Het verschil tussen beide scores helpt om de prioriteit van de diverse onderwerpen in beeld te krijgen. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat onderwerpen met een lage score op kwaliteit en een hoge score op belang een hogere prioriteit hebben dan andere onderwerpen.

Figuur 4.1 geeft een weergave van de gegeven scores voor zowel de kwaliteit als het belang van de onderwerpen. In Tabel 4.1 zijn alle gemiddelde scores weergegeven. De onderwerpen zijn gesorteerd op de grootte van de verschillen tussen beoordeling en belang.



Figuur 4.1: Weergave oordeel kwaliteit en belang mobiliteitsonderwerpen

Thema	Oordeel kwaliteit	Oordeel belang	Vershil
Verkeersveiligheid	4,8	8,9	-4,1
Leefbaarheid	5,8	8,3	-2,5
Voorzieningen voetgangers	5,9	8,2	-2,3
Voorzieningen auto	5,7	7,5	-1,8
Voorzieningen fiets	6,8	8,1	-1,3
Duurzame mobiliteit	5,5	6,3	-0,9
Voorzieningen OV	6,2	6,4	-0,2
Bereikbaarheid fiets	8,0	8,2	-0,2
Bereikbaarheid OV	6,5	6,3	0,2
Bereikbaarheid auto intern	6,9	6,7	0,2
Bereikbaarheid auto extern	7,7	7,3	0,4
Gemiddelde:	6,3	7,5	-1,1

Tabel 4.1: Cijfers en verschillen oordeel kwaliteit en belang

Onderwerpen met een hoge prioriteit

Zichtbaar is dat voor de onderwerpen 'verkeersveilig', 'leefbaarheid' en 'voorzieningen voetgangers' het oordeel voor de huidige kwaliteit relatief laag is en het oordeel voor het belang relatief hoog. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat maatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en de voorzieningen voor voetgangers hoge prioriteit moeten krijgen.

Respondenten hebben toegelicht dat diverse onoverzichtelijke kruispunten en hoge snelheden op de wegen leiden tot verkeersonveilige situaties. Daarnaast hebben de hoge rijsnelheden in combinatie met het sluipverkeer (waaronder vrachtverkeer) een negatief effect op de

leefbaarheid. De voorzieningen voor voetgangers worden ook minder goed beoordeeld. Dit komt voornamelijk door de aanwezigheid van smalle voetpaden, mede doordat er geparkeerde auto's op het voetpad staan.

Onderwerpen met een gemiddelde prioriteit

Het verbeteren van de voorzieningen voor de auto en fiets heeft gemiddelde prioriteit op basis van de gegeven scores. De voorzieningen voor het autoverkeer worden matig beoordeeld. Dit komt voornamelijk door een gebrek aan parkeervoorzieningen op diverse locaties. Smalle fietspaden en smalle rijbanen waarbij fietsers gemengd zijn met auto's leiden ertoe dat de voorzieningen voor fietsers ook niet op het gewenste niveau worden beoordeeld.

Onderwerpen met een lagere prioriteit

De overige thema's hebben een lagere prioriteit volgens de respondenten. Met name het verbeteren van de duurzame mobiliteit en de bereikbaarheid en voorzieningen voor het OV worden relatief onbelangrijk gevonden. Uit de gegeven toelichtingen valt op te maken dat veel bewoners weinig tot geen gebruik maken van het OV. Verder wordt duurzame mobiliteit met name als belangrijk thema voor de toekomst gezien en leeft het nog niet direct op dit moment als belangrijk thema.

Opvallend is dat voor drie onderwerpen geldt dat de beoordeling van de kwaliteit hoger is dan de beoordeling van het belang. Zo wordt de

kwaliteit van zowel de interne als externe bereikbaarheid hoger beoordeeld dan het belang.

Met betrekking tot de interne bereikbaarheid wordt aangegeven dat vrijwel alle voorzieningen op loop- of fietsafstand liggen, waardoor de bereikbaarheid met de auto minder van belang is. Ook de externe bereikbaarheid naar omliggende dorpen en steden wordt goed beoordeeld. Dit komt mede door de provinciale weg en diverse overige routes, zoals de Voortsweg. De goede verbindingen met omliggende plaatsen wordt echter ook als een van de oorzaken van het sluipverkeer gezien.

4.2 Verkeersproblemen op kaart

Het tweede deel van de enquête bestond uit het in kaart brengen van de verkeersproblemen. Respondenten konden op een kaart locaties aangeven waar zich verkeersproblemen bevinden. Bij het plaatsen van deze locaties zijn ook diverse vervolgvragen gesteld:

- Waar heeft het probleem mee te maken?
- Voor wie is het een probleem?
- Wie veroorzaakt het probleem?

Met behulp van deze vragen is meer inzicht verkregen in de soorten problemen die zich voordoen. In totaal zijn er bijna 1.400 locaties aangegeven op de kaart. Veel van de aangegeven knelpunten zijn

gerelateerd aan verkeersveiligheid, hoge snelheid, sluipverkeer en/of verkeersdrukke, zie onderstaand Figuur 4.2. Problemen gerelateerd aan het openbaar vervoer zijn nauwelijks doorgegeven.



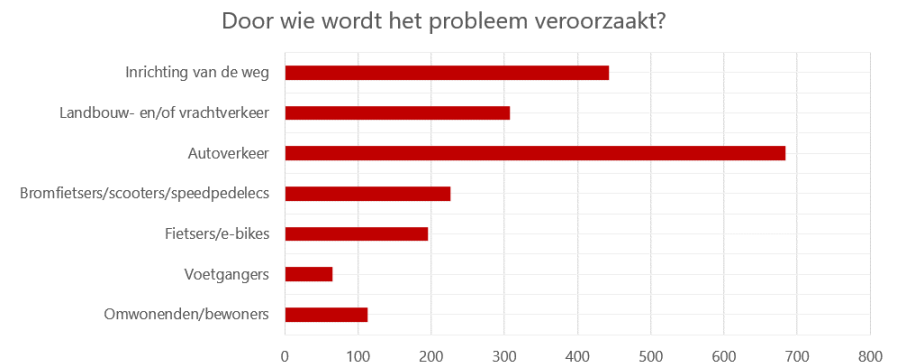
Figuur 4.2: Aangegeven soorten problemen



Figuur 4.3: Aangegeven slachtoffers van de problemen

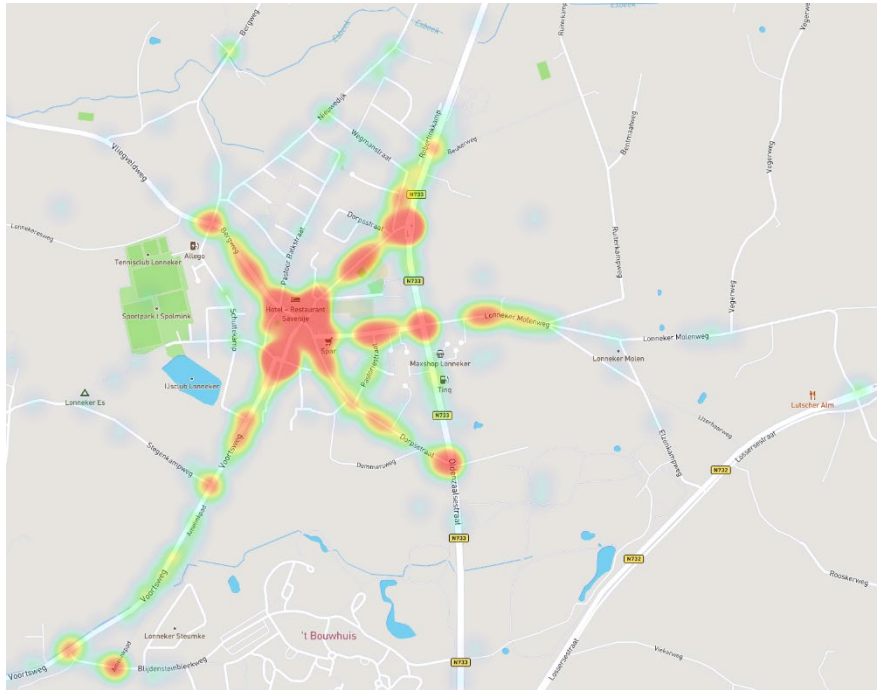
De problemen worden met name als last ervaren voor het langzame verkeer: fietsers en voetgangers. Ook 'omwonenden/lokale bewoners' zijn vaak aangegeven op de vraag voor wie het een probleem is.

Autoverkeer wordt als de voornaamste probleemveroorzaker gezien, daarna volgt de inrichting van de weg en landbouw- en/of vrachtverkeer.



Figuur 4.4: Aangegeven veroorzakers van de problemen

Figuur 4.5 geeft een overzicht waar de concentraties van aangegeven problemen bevinden. Hierbij zijn alle soorten problemen opgenomen. Locaties die veel zijn gemarkeerd als probleemlocatie zijn hierbij rood gekleurd.



Figuur 4.5: Locaties aangegeven verkeersproblemen. Hoe roder de plek, hoe meer problemen op de betreffende locaties zijn aangegeven

Voor de wegvakken zijn dit de voornaamste aandachtslocaties (op basis van de aangegeven punten op de kaart):

- Dorpsplein.
- Dorpsstraat (zuid + noord).
- Scholten Reimerstraat.
- Bergweg.
- Voortsweg.

- Lonneker Molenweg.

Daarnaast zijn dit de meest genoemde kruispunten (op basis van de aangegeven punten op de kaart):

- Voortsweg - Demmerskamp.
- Oldenzaalsestraat - Dorpsplein (zowel noord als zuid).
- Oldenzaalsestraat - Scholten Reimerstraat.
- Bergweg - Pastoor Balkstraat.
- Bergweg - Vliegveldweg.

4.3 Dorpsplein

In het laatste onderdeel van de enquête zijn enkele vragen over het Dorpsplein gesteld, aangezien uit eerdere inventarisaties bleek dat er problemen op het plein worden ervaren.

Er zijn drie huidige functies van het Dorpsplein voorgelegd, waarna is gevraagd hoe belangrijk men deze functie vindt. Het gaat om de volgende functies:

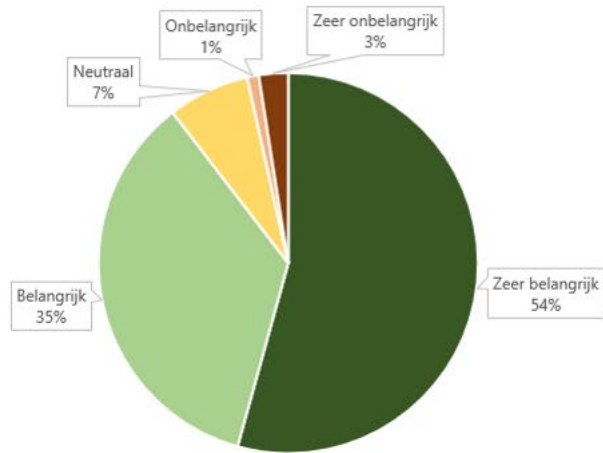
- Bieden van een aantrekkelijk plein met ruimte voor horeca en recreatie.
- Bieden van voldoende parkeergelegenheid voor omliggende voorzieningen.
- Bieden van een verbinding voor (gemotoriseerd) verkeer.

Uit onderstaande resultaten blijkt dat het bieden van een aantrekkelijk plein met ruimte voor horeca en recreatie op afstand de meest belangrijke functie wordt gevonden. Ruim de helft van de respondenten vindt deze functie zelfs zeer belangrijk.

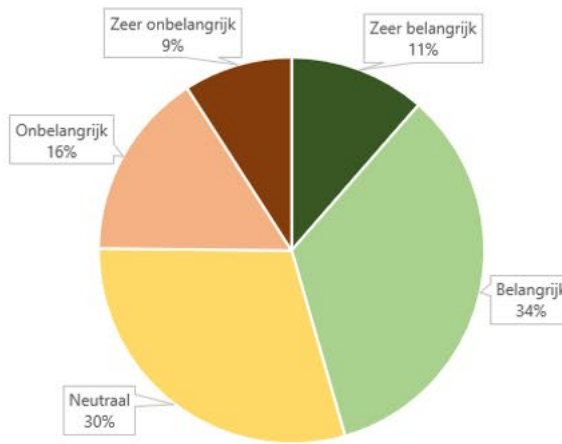
Het bieden van voldoende parkeergelegenheid wordt ook belangrijk gevonden, maar in mindere mate. Bijna de helft van de respondenten vindt het belangrijk of zeer belangrijk dat er voldoende parkeerplaatsen zijn. Daarentegen vindt een kwart van de respondenten dit niet belangrijk.

Over het bieden van een verbinding voor (gemotoriseerd) verkeer zijn de meningen het meest verdeeld. Over het algemeen wordt de verbinding voor verkeer eerder onbelangrijk dan belangrijk gevonden.

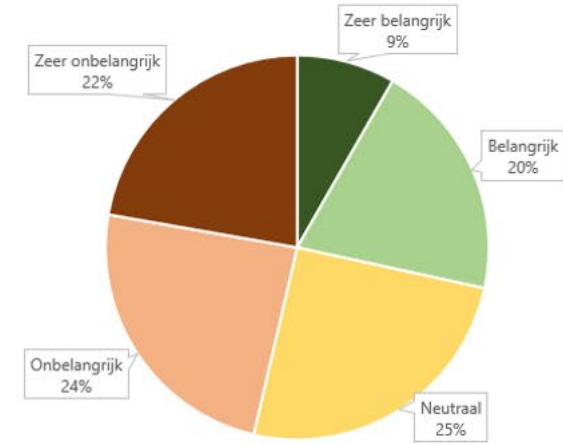
Het bieden van een aantrekkelijk plein met ruimte voor horeca en recreatie



Het bieden van voldoende parkeergelegenheid voor omliggende voorzieningen



Het bieden van verbinding voor (gemotoriseerd) verkeer



Figuur 4.6: Mate waarin functies van Dorpsplein belangrijk worden gevonden

Specifiek tijdens de markt op vrijdag is het knelpunt tussen de verblijfsfunctie en de verkeersfunctie het grootst. Er doen zich dan drie problemen voor:

1. Grote voertuigen, die geen bestemming hebben in het dorpscentrum, rijden zich regelmatig vast en moeten achteruitsteken om weer weg te kunnen rijden. Dat resulteert in onveilige situaties.
2. De oversteekbaarheid tussen de Markt en de terrassen laat te wensen over.
3. Parkerende auto's en achteruitrijdende auto's ten opzichte van fietsers en voetgangers leiden tot onveilige situaties door onvoldoende zicht.

De afbeeldingen geven een impressie van het huidige gebruik van het plein (gedurende de markt).

Verkeren en verblijven



Een vrachtwagen rijdt zich vast en verkeer wordt vanwege de markt omgeleid via de westzijde van het plein.



Oversteken



Auto's worden op grote schaal buiten de vakken op het plein geparkeerd.

Veiligheid



De mix van vrachtverkeer, fietsers en parkeervakken haaks op de rijbaan leidt tot onveilige situaties. Bij grotere evenementen wordt de fiets in zijstraten van het Dorpsplein geparkeerd, o.a. in de Voortsweg op het voetpad en in parkeervakken.

4.4 Probleemanalyse

Voor de probleemanalyse is gekeken naar zowel de objectieve gegevens als de subjectieve gegevens uit de enquêteresultaten. De objectieve gegevens volgen uit de verkenning, waaronder de geregistreerde ongevallen en gemeten verkeersdrukke.

De subjectieve gegevens geven weer hoe bepaalde aspecten worden ervaren door bewoners en zijn beschreven in de voorgaande paragrafen op basis van de enquêteresultaten. Uit deze resultaten blijkt dat het verbeteren van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en de voorzieningen voor voetgangers de voornaamste prioriteiten van de bewoners zijn. Op deze thema's wordt verder ingegaan in onderstaand overzicht.

Verkeersveiligheid

Uit de ongevallenanalyse blijkt dat het aantal (geregistreerde) ongevallen beperkt is. De meeste ongevallen hebben plaatsgevonden op de Oldenzaalsestraat, op de overige wegen zijn zelden ongevallen geregistreerd.

Toch wordt verkeersveiligheid door bewoners als belangrijk thema gezien met hoge prioriteit, het verschil tussen de beoordeling voor de huidige kwaliteit en het belang is ruim 4 punten (4,8 tegenover 8,9). Ook zijn op de kaart de meeste locaties gekoppeld aan het thema verkeersveiligheid. Naast het gegeven dat niet alle ongevallen door de politie worden geregistreerd, kan de slechte beoordeling voor de verkeersveiligheid ook

andere oorzaken hebben. Zo kunnen situaties waarin het vaak 'nét goed' gaat toch leiden tot een onveilig gevoel.

Uit de gegeven toelichtingen blijkt dat te hard rijdend verkeer en onoverzichtelijke kruispunten en oversteeklocaties er met name toe leiden dat de huidige verkeersveiligheid met een onvoldoende wordt beoordeeld.

Het Dorpsplein en het kruispunt Voortsweg-Demmerskamp zijn het meest aangegeven als onveilige locatie. Het Dorpsplein wordt negatief beoordeeld door de vele wegen en functies die er samen komen, waardoor er conflicten ontstaan tussen vrachtverkeer, autoverkeer, fietsers en voetgangers. Ook wordt het doorgaande verkeer en te hard rijdend verkeer als groot probleem gezien met negatief effect voor de verkeersveiligheid.

Het kruispunt Voortsweg-Demmerskamp wordt onveilig beoordeeld door te hard rijdend verkeer in combinatie met de conflicten die er ontstaan tussen autoverkeer en fietsers doordat beide vervoerswijzen elkaar moeten kruisen.

Daarnaast leidt te hard rijdend verkeer in de ogen van veel responderen tot onveilige situaties. Vrijwel alle doorgaande wegen binnen Lonneker worden hierbij aangegeven: Dorpsplein, Dorpsstraat, Scholten Reimerstraat, Lonneker Molenweg, Voortsweg en Bergweg.

Ook uit de snelheidsmetingen blijkt dat vaak harder dan de limiet van 30 km/h wordt gereden die in vrijwel de gehele bebouwde kom van Lonneker geldt. Op diverse wegen ligt op V85 ruim 10 km/h hoger op circa 40 km/h.

Leefbaarheid

Ook het verbeteren van de leefbaarheid blijkt een van de voornaamste prioriteiten te zijn. De huidige leefbaarheid wordt met een 5,8 beoordeeld, terwijl een cijfer 8,3 aan het belang wordt gegeven.

Uit de toelichtingen blijkt dat met name bewoners aan de Oldenzaalsestraat de leefbaarheid laag beoordelen doordat het vele (vracht)verkeer leidt tot geluid, stank en trillingen.

Verder leidt sluipverkeer en te hard rijdend verkeer tot een matige score voor de leefbaarheid, waarbij het Dorsplein en de Voortsweg het meest naar voren komen.

Voorzieningen voetgangers

De derde prioriteit van de geënquêteerde bewoners is het verbeteren van de voetgangersvoorzieningen. In de huidige situatie wordt de kwaliteit met een 5,9 beoordeeld, terwijl voor het belang een cijfer 8,2 is gegeven.

Op verschillende locaties worden de aanwezigheid van een voetpad gemist, waaronder de Voortsweg richting Enschede. Daarnaast wordt het Dorsplein negatief beoordeeld door de onoverzichtelijkheid en ontbrekende oversteekvoorzieningen.

Aanvullend wordt aangegeven dat op bestaande voetpaden de ruimte vaak beperkt is doordat geparkeerde auto's en andere objecten deels op het voetpad staan.

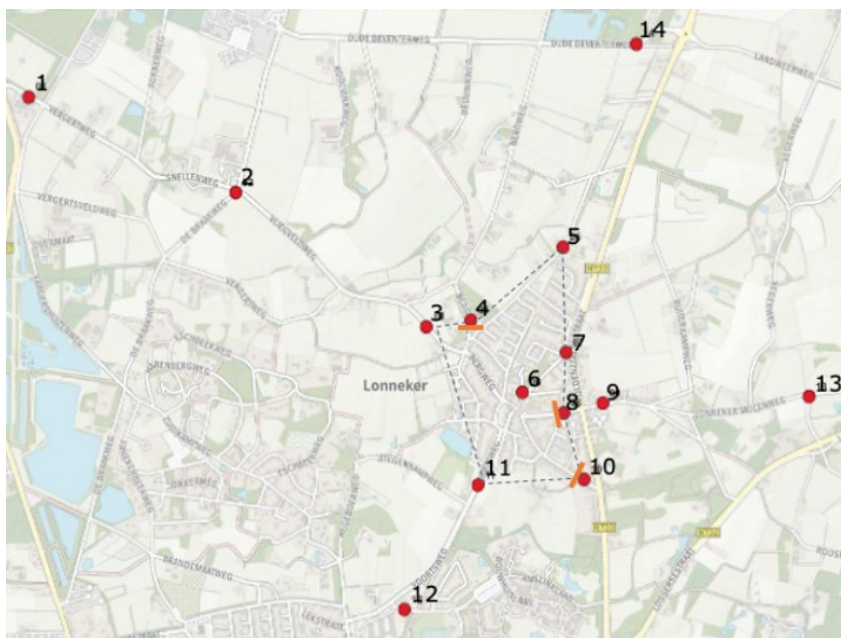
4.5 Onderzoek doorgaand verkeer

Overlast door doorgaand verkeer/sluipverkeer door de kern en het buitengebied van Lonneker is vaak aangegeven als knelpunt met negatieve gevolgen voor onder andere de verkeersveiligheid en leefbaarheid. De verhouding tussen doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer was echter onbekend.

Om de hoeveelheid doorgaand verkeer te kunnen bepalen en de belangrijkste routes te kunnen identificeren is in oktober 2021 een kentekenonderzoek uitgevoerd met behulp van camera's met kentekenherkenning. Doel was om de hoeveelheid doorgaand verkeer en belangrijkste stromen te identificeren.

Opzet onderzoek

Op 14 verschillende locaties is het verkeer gemonitord, waaronder alle invalswegen van de bebouwde kom. Er is gemeten op zowel een dinsdag als donderdag. Op de donderdag lag de hoeveelheid verkeer circa 5-10% hoger. Deze dag is daarom als maatgevend beschouwd en gebruikt voor de rest van de resultaten.



Figuur 4.7: Meetpunten doorgaand verkeer

		Licht verkeer		Zwaar verkeer		Overig	Totaal
Kordon Lonneker		P	L	B	Z	Buit	
03	Vliegveldweg	1637	232	0	10	35	1914
04	Bergweg	245	36	0	0	11	292
05	Nieuwedijk	139	29	0	3	2	173
07	Dorpsstraat	1470	170	1	11	53	1705
08	Scholten Reimerstraat	1835	227	0	11	53	2126
10	Dorpsstraat	1817	206	0	7	42	2072
11	Voortsweg	2894	332	0	11	78	3315
Overige locaties							
01	Vergertweg	2322	472	5	29	59	2887
02	De Braakweg	1063	245	0	6	90	1404
06	Dorpsstraat	1734	197	1	10	54	1996
09	Lonneker Molenweg	1432	218	0	3	60	1713
12	Blijdensteinbleekweg	1200	175	0	20	18	1413
13	Lonneker Molenweg	1152	190	0	1	51	1394
14	Oude Deventerweg	1631	329	1	35	162	2158

Figuur 4.8: Verkeersintensiteiten en voertuigverdeling donderdag 28 oktober 2021 (P: personenauto's, L: lichte bedrijfsvoertuigen, B: bussen, Z: zware bedrijfsvoertuigen)

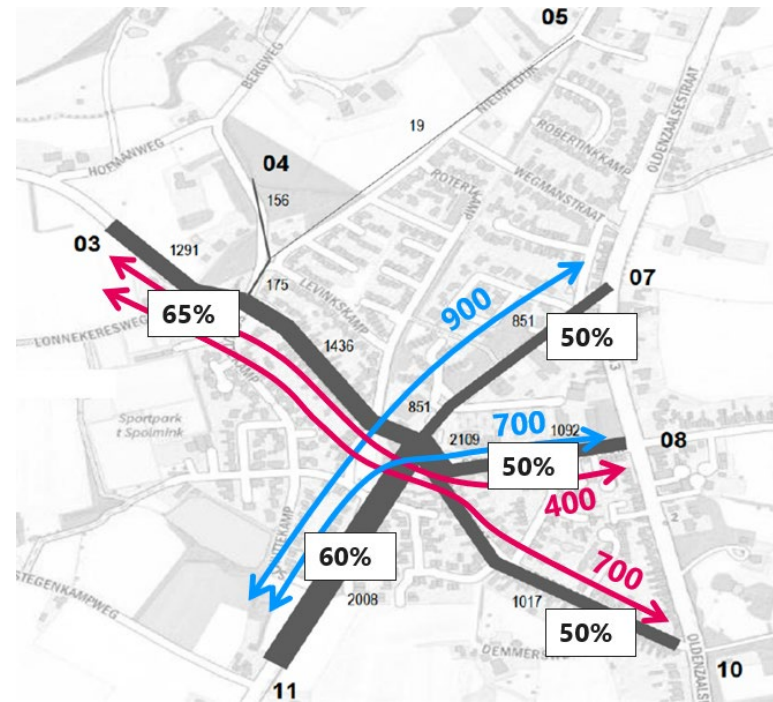
Doorgaand verkeer

De grootste stromen doorgaand verkeer bevinden zich op de volgende routes:

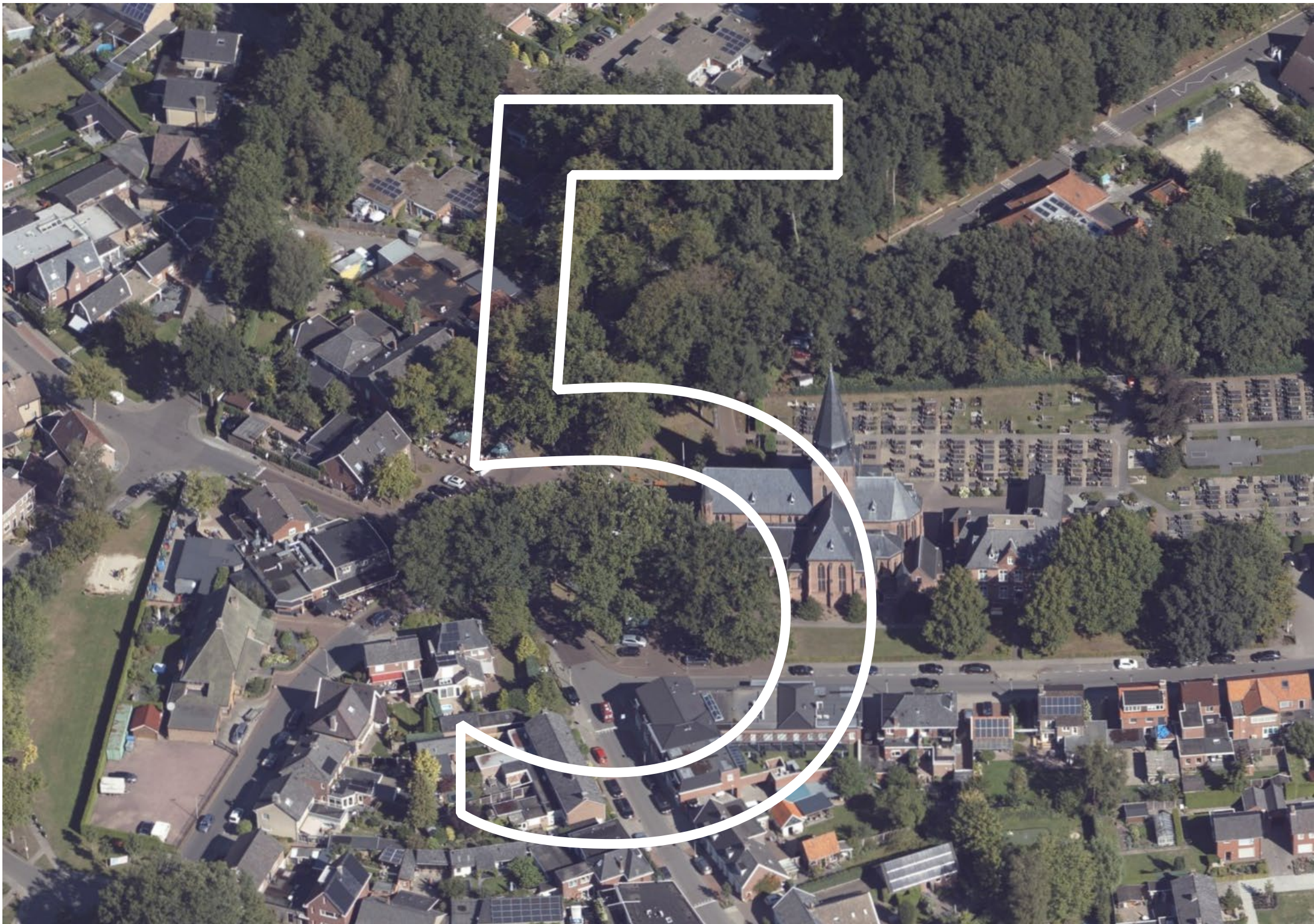
- **Voortsweg** ← → **Dorpsstraat (noord) / Scholten Reimerstraat**.
- **Vliegveldweg** ← → **Dorpsstraat (zuid) / Scholten Reimerstraat**.

Op de Voortsweg (bij meetpunt 11) zijn 3.300 motorvoertuigen per etmaal gemeten. Hiervan zijn circa 2.000 motorvoertuigen (60%) doorgaand verkeer. Van deze 2.000 motorvoertuigen hebben er 900 een relatie met de Dorpsstraat noord en 700 met de Scholten Reimerstraat,

Op de Vliegveldweg (meetpunt 3) zijn 1.900 motorvoertuigen gemeten. Hiervan kunnen circa 1.300 motorvoertuigen (65%) worden bestempeld als doorgaand verkeer. Van deze 1.300 motorvoertuigen rijden er 700 motorvoertuigen ook over de Dorpsstraat zuid en 400 motorvoertuigen over de Scholten Reimerstraat.



Figuur 4.9: Percentages en intensiteiten doorgaand verkeer binnen Lonneker (in motorvoertuigen per etmaal)



5. Oplossingsrichtingen

Hoofdstuk 3 bevat een verkenning van de huidige verkeerssituatie in Lonneker, waarna in hoofdstuk 4 mede op basis van de enquêteresultaten is ingegaan op de belangrijkste verkeersproblemen in het dorp.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op mogelijke oplossingsrichtingen voor de benoemde problemen. Deze oplossingsrichtingen zijn nog niet in detail uitgewerkt in concrete maatregelen, maar geven richting hoe de problemen aangepakt kunnen worden. De oplossingen worden bij de realisatie door de gemeente Enschede nader uitgewerkt tot een definitief ontwerp, kostenraming en uitvoeringsplanning.

In paragraaf 5.1 wordt ingegaan op de kaders en doelen, waarna in paragraaf 5.2 de maatregelen zijn beschreven. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen infrastructurele maatregelen (impact op fysieke inrichting) en niet-infrastructurele maatregelen (met betrekking tot het gedrag van weggebruikers). Paragraaf 5.3 bevat maatregelen op het gebied van duurzame mobiliteit.

Specifieke mogelijke maatregelen op Dorpsplein worden toegelicht in paragraaf 5.4, waarna in paragraaf 5.5 kort wordt ingegaan op de toets door bovenwijkse belangengvertegenwoordigers.

5.1 Kaders en doelen

Het dorpsverkeersplan is een uitwerking van de Mobiliteitsvisie voor de gemeente Enschede; deze is in 2019 vastgesteld door de raad. De ambities en randvoorwaarden staan in figuur 5.1 op een rij.

AMBITIES



RANDVOORWAARDEN



Figuur 5.1: Ambities en randvoorwaarden Mobiliteitsvisie

Een leefbaar dorp is ook duidelijk uit de enquête naar voren gekomen. Voor duurzaamheid en innovatie is gebruik gemaakt van de uitgangspunten van duurzame mobiliteit.

Op dit moment ontwikkelt de gemeente haar Omgevingsvisie; deze is nog niet vastgesteld en volgens de dorpsraad moet hier ook meer aandacht zijn voor het dorp Lonneker. Daarnaast is gewerkt aan een Energievisie. Hierin worden de opgaven voor duurzaamheid en klimaat behandeld en is ook aandacht voor de sector mobiliteit.

Het hoofddoel van het dorpsverkeersplan is het verbeteren van de leefbaarheid in Lonneker met duurzaam veilig verkeer. Dit doel is in overeenstemming van de ambities uit de Mobiliteitsvisie en kan worden bereikt met de volgende subdoelen:

1. Weren doorgaand (vracht)verkeer.
2. Verbeteren verkeersveiligheid door snelheidsremmende maatregelen.
3. Verbeteren voorzieningen voor lopen en fietsen.

5.2 Maatregelen

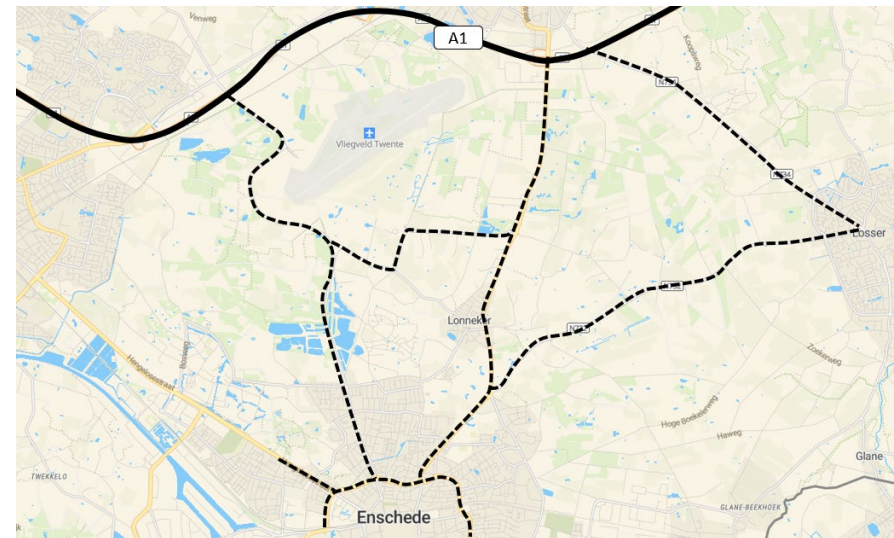
5.2.1 Snelheidsremmers

Duurzaam Veilig

Bij Duurzaam Veilig gaat het om de drie E's: engineering, education en enforcement; in goed Nederlands: infrastructuur, educatie/voorlichting en handhaving. Goede infrastructuur is een basisvoorwaarde; een helder

straatbeeld zorgt er voor dat gewenst verkeersgedrag wordt afgedwongen. Dit kan door snelheidsremmers en/of circulatiemaatregelen (eenrichtingsverkeer, afsluiting).

Daarbij is het nodig om voor het lange afstandsverkeer en zware verkeer een goed hoofdwegennet te hebben. De erftoegangswegen hebben de laagste functie en de stroom- en ontsluitingswegen een verkeersfunctie. Onderstaand figuur toont de verkeersstructuur rondom Lonneker. De A1 en onderliggende (veelal provinciale) wegen dienen beter benut te worden ten gunste van de hoeveelheid doorgaand verkeer door Lonneker. Door maatregelen op macroniveau uit te voeren, zijn uiteindelijk minder maatregelen op microniveau noodzakelijk.



Figuur 5.2: Regionale verkeersstructuur rondom Lonneker

Verblijfsgebied

Vrijwel alle wegen binnen de bebouwde kom van Lonneker hebben een functie als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h. Deze wegen maken onderdeel uit van een verblijfsgebied waar duidelijk moet zijn dat verblijfsactiviteiten zoals wonen, spelen, naar school gaan en winkelen de boventoon voeren. De verkeersfunctie is daarom ondergeschikt in een verblijfsgebied en de wegen horen zo ingericht te zijn dat het niet logisch is om harder te rijden dan 30 km/h.

Uit de probleemanalyse blijkt echter dat de hoeveelheid verkeer en een te hoge snelheid van het gemotoriseerde verkeer op diverse wegen binnen Lonneker als probleem wordt gezien. Ook uit de metingen blijkt dat de V85 regelmatig hoger ligt dan 30 km/h.

Om de snelheid meer te beperken wordt de toepassing van diverse snelheidsremmende maatregelen voorgesteld. Met name drempels en plateaus dwingen gemotoriseerd verkeer ertoe de snelheid meer te beperken.

Soorten maatregelen

Veel snelheidsremmende maatregelen hebben echter zowel voor- als nadelen. Zo leiden plateaus en drempels van voldoende hoogte tot een lagere snelheid. Maar het rijden over de drempels kan leiden tot trillingen, extra uitstoot en uitlaatgassen en meer geluid door afremmend en optrekkend verkeer.

Wegversmallingen en eventuele verspringen in de rijrichting leiden daarentegen in minder mate tot deze nadelen. Maar er moeten wel voldoende tegenliggers zijn om te kunnen functioneren als snelheidsremmer. En bij maatregelen waar geslingerd wordt moet verder goed rekening worden gehouden met het veiligheidsrisico van de fietser.

Toepassing

Uit de inventarisatie bleek dat voor diverse plateaus en drempels geldt dat deze onvoldoende hoog zijn. Als gevolg hiervan kunnen deze alsnog met een (te) hoge snelheid worden gepasseerd. Dit geldt bijvoorbeeld voor de drempels op de Lonneker Molenweg bij de versmallingen en het plateau op het kruispunt Voortsweg-Schuttekamp.

Naast het verbeteren van de bestaande snelheidsremmers, zijn aanvullende remmers op diverse wegen nodig om de snelheid te reduceren. Op verschillende wegen volgen de maatregelen elkaar op een afstand van 150 meter of meer, waardoor alsnog een hogere snelheid gehaald kan worden. Hierbij wordt met name gedacht aan de volgende wegen:

- Bergweg.
- Dorpsstraat (zuid en noord).
- Scholten Reimerstraat.
- kruispunt Voortsweg-Demmerskamp.
- Lonneker Molenweg (extra snelheidsremmers buiten bebouwde kom).
- Voortsweg (snelheidsremmers buiten bebouwde kom).

- Vliegveldweg, Snellenweg en Vergertweg.

Bij verdere uitwerking zal in overleg met de omwonenden het type snelheidsremmers en de exacte locatie bepaald moeten worden.

5.2.2 Verkeerscirculatie

De probleemanalyse laat zien dat ook sluipverkeer door het centrum van Lonneker als probleem wordt gezien. Het sluipverkeer bestaat onder andere uit doorgaand verkeer tussen Oldenzaal en Enschede-Noord. Hoewel gebruik van de Oldenzaalsestraat (N733) gewenst is, maakt een deel van het verkeer gebruik van de Dorpsstraat en Voortsweg door Lonneker, waarbij ook het Dorpsplein wordt gepasseerd. Ook door vrachtverkeer wordt deze route gebruikt.

In het algemeen zijn er diverse maatregelen mogelijk om sluipverkeer door de kern van Lonneker zoveel mogelijk te beperken:

- Afsluiting doorgaande route.
- Invoeren eenrichtingsverkeer.
- Afwaardering sluiproutes.
- Opwaarderen gewenste route.
- Beïnvloeden gedrag weggebruikers.

Afsluiting doorgaande route

De afsluiting van de doorgaande route is lokaal een effectieve maatregel en bijvoorbeeld toegepast op de Schuttekamp. Op wegen met een hogere verkeersintensiteit leidt een afsluiting echter tot een toenemende verkeersdruk op alternatieve wegen. En een gehele afsluiting van

bijvoorbeeld de Voortsweg en/of Dorpsstraat-noord leidt tot een sterk verminderde bereikbaarheid van delen van Enschede-Noord en Lonneker, wat ook nadelig is voor inwoners uit Lonneker. Deze opties worden daarom niet direct als realistisch gezien.

Invoeren eenrichtingsverkeer

Het invoeren van eenrichtingsverkeer lijkt een geschikte maatregel om enerzijds de aantrekkelijkheid van de doorgaande route te beperken, maar anderzijds de bereikbaarheid voor inwoners uit Lonneker op peil te houden.

Voorgesteld wordt om eenrichtingsverkeer in te voeren op de Voortsweg en op het parallel gelegen deel van de Spölminkweg. Op deze wijze wordt de route voor doorgaand verkeer tussen Enschede en Lonneker onaantrekkelijker gemaakt (met name voor verkeer vanaf Oldenzaal richting Lonneker).

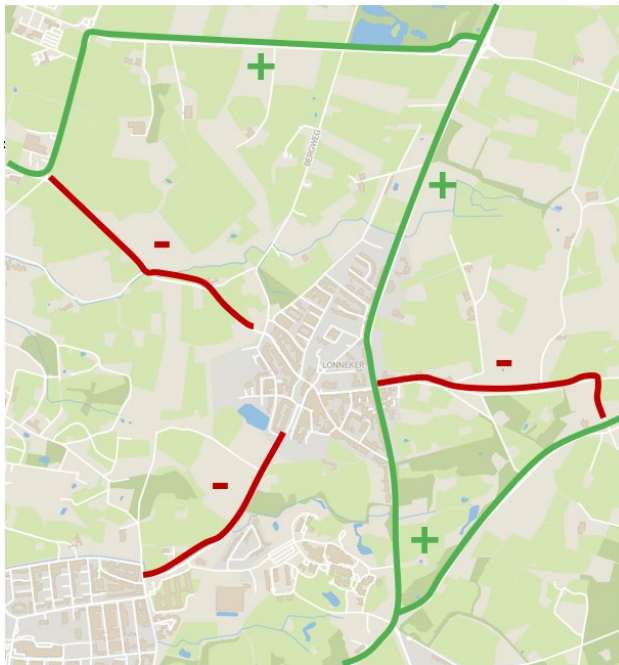
Om een nog sterkere reductie van het doorgaand (vracht)verkeer te realiseren wordt voorgesteld aanvullend eenrichtingsverkeer in te voeren op de Dorpsstraat en Scholen Reimerstraat. Verkeer zou dan via de Scholten Reimerstraat de Oldenzaalsestraat kunnen bereiken en via zowel het noordelijke als zuidelijke deel van de Dorpsstraat het dorp in kunnen rijden.

Eenrichtingsverkeer kan er echter wel toe leiden dat er door autoverkeer meer omgerekend dient te worden over alternatieve routes. Hierdoor kan de hoeveelheid verkeer op bepaalde wegen toenemen. Het stimuleren van het gebruik van de hoofdwegen op macroniveau en een tijdige

monitoring van de effecten is daarom noodzakelijk om eventuele aanvullende maatregelen te kunnen nemen.

Opwaarderen en afwaarderen wegen

Door zowel de sluiproute af te waarderen en de hoofdroute op te waarderen wordt verkeer ook gestimuleerd meer gebruik te maken van de gewenste route. Afwaardering van de sluiproute vindt plaats door verbetering van bestaande en de aanleg van enkele nieuwe snelheidsremmende maatregelen op onder andere de Voortsweg.



Figuur 5.3: Doel is om op de rood gemarkeerde wegen de snelheid te reduceren (afwaarderen) en de groen gemarkeerde wegen juist aantrekkelijker te maken

Opwaardering van de Oldenzaalsestraat als doorstroomroute is onlangs gerealiseerd met aanleg van de rotonde op het kruispunt met de Oude Deventerweg en een verbetering van de verkeerslichten op het kruispunt Oldenzaalsestraat-Lossersesstraat (monitoring provincie Overijssel).

Beïnvloeden gedrag weggebruikers

Naast meer grootschalige maatregelen zijn ook kleinschalige maatregelen waarbij het gedrag van de weggebruikers beïnvloed kan worden een optie. Zo kan bewegwijzering waar nodig worden aangepast om weggebruikers meer over de gewenste wegen te leiden (denk aan de rotonde Oldenzaalsestraat-Oude Deventerweg).

5.2.3 Educatie en voorlichting

Uit de probleeminventarisatie komt naar voren dat een te hoge snelheid op diverse wegen als groot probleem wordt gezien. Een specifiek middel dat in het dorp (tijdelijk) ingezet kan worden zijn zogenaamde smileyborden (digitale borden met weergave van een blijde (groene) of treurige (rode) smiley, afhankelijk van de gereden snelheid. Deze borden kunnen rouleren in het dorp en het buitengebied zodat de attentiewaarde hoog blijft. Over het algemeen hangt dit bord een aantal weken op een specifieke locatie om weggebruikers erop te attenderen wanneer ze te snel rijden.

5.2.4 Handhaving

Handhaving is een belangrijke aanvullende maatregel in het dorpsverkeerplan. Door diverse inwoners wordt gepleit voor meer handhaving om foutparkeren op het dorpsplein en te hard rijdend verkeer

te reduceren. Daarom wordt voorgesteld met handhavers af te spreken met enige regelmaat fysiek aanwezig te zijn in het dorp en toezicht te houden op foutparkeerders. Wel wordt geadviseerd vooraf duidelijk te communiceren dat er handhaving gaat plaatsvinden, aangezien foutparkeerders in de huidige situatie worden gedoogd.

5.3 Duurzame mobiliteit

Vanuit duurzame mobiliteit wordt gewerkt volgens de Trias Mobilica, zie figuur 5.5. Het gaat om voorkomen van vermijdbaar autoverkeer, het verschuiven van (korte) autoritten naar fiets en e-bike en tot slot het verschonen van het wagenpark. Deze drie aspecten komen de leefbaarheid en bereikbaarheid ten goede.

Voorkomen

- Ruimtelijke ordening: initiatieven toetsen op effect mobiliteit;
- Thuiswerken of lokaal werken (bedrijfsverzamelkantoor);
- Waar nodig en mogelijk herziening van locaties van verkeersaantrekkende bedrijven op kwetsbare locaties; daarmee ook ontwikkelkansen vergroten.
- Verdichting van functies nabij OV of fietsassen (Centrumkwadraat Enschede).

Verschuiven

- Stimuleren van fietsverkeer op korte en middellange afstanden.
- Stimuleren van combinatie fiets en trein (Enschede).

- Verbeteren fietsverbinding Rode Loper.
- Voetgangersvoorzieningen: o.a. Voortsweg en Dorpsstraat noord.
- Wandeldorp Lonneker als brinkdorp met omringende essenomgeving beter benutten (ook relatie met Landschapsplan Lonneker) door opnieuw beschikbaar maken van wandelroutes, kerkpaden en paden tussen boerderijen.

Verschonen

- Plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen.
- Vervangen van dieselbussen in elektrische bussen OV (provincie Overijssel is concessiehouder).
- Deelauto's.
- Deelscooters en deelfietsen kunnen gehandhaafd worden, echter wel geconcentreerd en niet verspreid door het dorp.



5.4 Dorpsplein aantrekkelijk en veilig

Het Dorpsplein is tijdens de probleemanalyse vaak aangegeven als knelpunt. Het plein wordt negatief beoordeeld door de vele wegen en functies die er samen komen. Hierdoor ontstaan er conflicten tussen vrachtverkeer, autoverkeer, fietsers en voetgangers. Daarnaast maakt veel doorgaand verkeer gebruik van het plein en is er overlast door (fout) geparkeerde voertuigen.

Om de situatie op het Dorpsplein te verbeteren zijn de volgende doelen opgesteld:

- Verbeteren van de veiligheid voor langzaam verkeer.
- Bieden van voldoende ruimte voor verblijven (terrassen en evenementen) met een groen inrichting.
- Bieden van voldoende parkeerplaatsen voor tijdelijke parkeerders, langparkeerders parkeren bij voorkeur op afstand.
- Duidelijke aanduiding van de parkeervakken en handhaving op foutparkeren.

Voor het bereiken van deze doelen moet nog overleg plaatsvinden tussen betrokkenen (werkgroep). Gedacht wordt aan de volgende maatregelen:

- Het streven is de leefbaarheid op het plein te vergroten door een groene inrichting het zuidelijk deel van het plein autovrij te houden, zo is het oorspronkelijk ook bedoeld door de architect van het plein. Door hier parkeren niet meer te gedogen ontstaat meer ruimte voor overige functies, zoals groen, horeca en verblijven.

- Om dit mogelijk te maken zijn extra parkeerplaatsen nodig buiten het Dorpsplein, aan de rand van het dorp (met name voor langparkeerders).
- Door een blauwe zone in te richten nabij de winkels is lang parkeren niet meer mogelijk en blijft de bereikbaarheid voor bezoekers goed.



Figuur 5.4: Huidige inrichting Dorpsplein

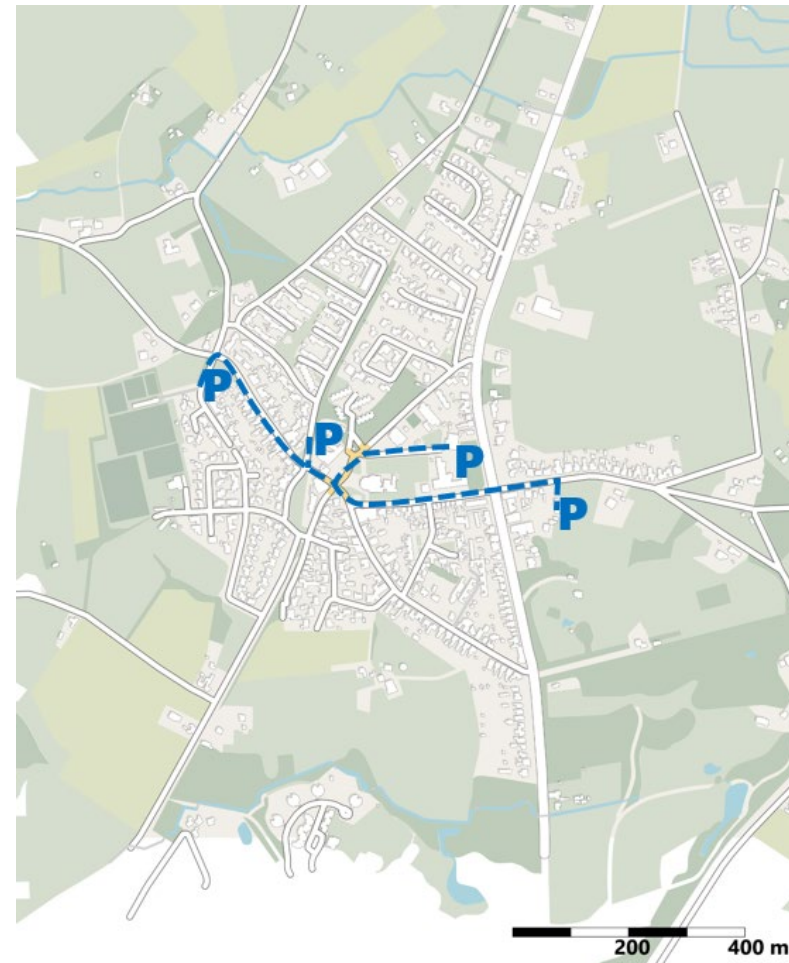
De benoemde maatregelen voor het Dorpsplein zijn nog niet definitief en moeten nog verder worden uitgewerkt met betrokkenen.

In combinatie met het autovrij maken van het zuidelijke deel van het plein hoort het aanbieden en stimuleren van parkeren op afstand door nieuwe parkeerplaatsen buiten het plein te realiseren. De volgende locaties zijn in beeld:

- Gezondheidscentrum (circa 25 plekken).
- De Noaber (circa 20 plekken).
- Pastoor Balkstraat (achter hotel Savernije).
- Terrein achter Dorpshuis (maximaal 20 plaatsen, mogelijk tijdelijk totdat perceel wordt bebouwd).

5.5 Toets bovenwijkse belangenvertegenwoordigers

Gedurende het proces zijn de maatregelen besproken met diverse bovenwijkse belangenvertegenwoordigers. Voorbeelden hiervan zijn de brandweer, politie en gemeente. Met betrekking tot de hulpdiensten is onder andere gekeken naar de aanrijroutes en in hoeverre deze mogelijk beïnvloed worden door de beoogde maatregelen.



Figuur 5.5: Mogelijke parkeerlocaties op afstand



Lonneker
Welkom op 'n bult

6. Maatregelen

Hoofdstuk 5 bevat een overzicht van de bedachte infrastructurele maatregelen en overige maatregelen. Doel is om uiteindelijk de leefbaarheid van Lonneker te verbeteren met onder andere minder doorgaand verkeer en een lagere snelheid van het verkeer.

Samen met de werkgroep zijn de infrastructurele maatregelen verder besproken, wat uiteindelijk heeft geleid tot een maatregelenlijst- en kaart. Deze worden weergegeven in paragraaf 6.1. In paragraaf 6.2 wordt ingegaan op de kostenraming en dekkingsmogelijkheden, waarna in paragraaf 6.3 de prioriteiten en vervolgstappen worden toegelicht. De benodigde stappen voor monitoring en evaluatie zijn opgenomen in paragraaf 6.4.

Een overzicht met toelichting over de verwerking van specifieke maatregelen in de uiteindelijke maatregelenlijst is opgenomen in bijlage 4.

6.1 Overzicht infrastructurele maatregelen

Als eerste is gekeken naar de benodigde maatregelen binnen de bebouwde kom. Zo zijn nieuwe snelheidsremmers toegevoegd op het kruispunt Voortsweg-Spölminkweg, Bergweg, Dorpsstraat (zuid) en de

Scholten Reimerstraat. De bestaande remmers in de Lonneker Molenweg dienen te worden aangepast zodat er een grotere snelheidsremming optreedt.

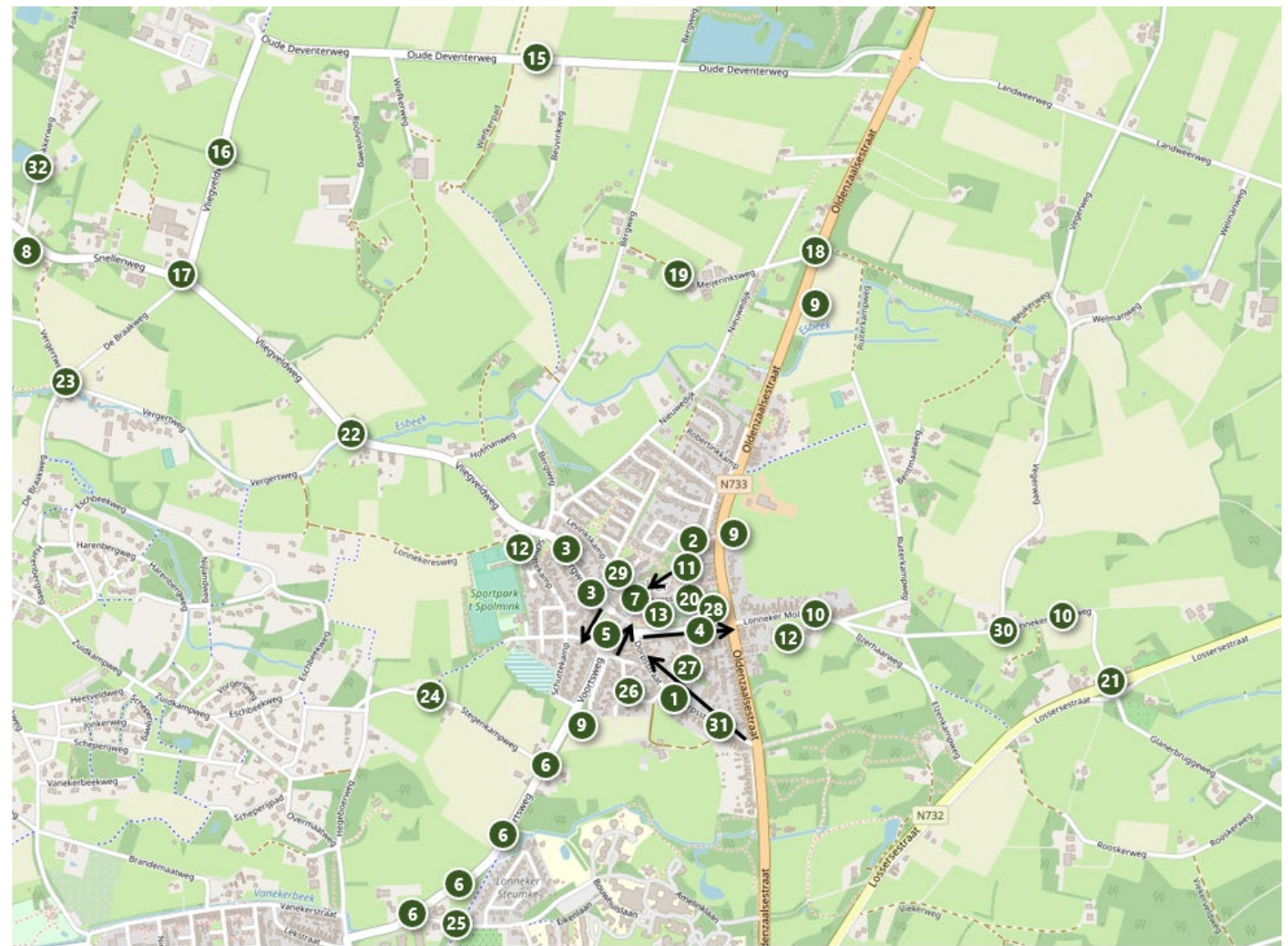
Aanvullend op maatregelen binnen de bebouwde kom is gekeken naar maatregelen in het buitengebied. Uitgangspunt hierbij is dat de Oude Deventerweg en de provinciale wegen het meest geschikt zijn om het lange afstandsverkeer te verwerken. Het gebruik van deze wegen moet daarom worden gestimuleerd, mede door de alternatieve ondergeschikte wegen meer af te waarderen. De diverse snelheidsremmende maatregelen op bijvoorbeeld de Vliegveldweg, Snellenweg, Vergertweg en Voortsweg passen hierbij.

Naast de snelheidsremmende maatregelen in zowel de bebouwde kom als het buitengebied wordt eenrichtingsverkeer voorgesteld op diverse wegen binnen Lonneker. Als basis wordt hierbij uitgegaan van eenrichtingsverkeer op het noordelijke deel van de Voortsweg (rijrichting naar het noorden) en de Spölminkweg (rijrichting naar het zuiden).

De resultaten van het onderzoek naar doorgaand verkeer tonen aan dat er veel doorgaand verkeer door Lonneker rijdt (50-65 procent doorgaand

verkeer op de belangrijkste wegen binnen Lonneker). Daarom wordt aanvullend voorgesteld eenrichtingsverkeer in te voeren op de Scholten Reimerstraat (rijrichting naar de Oldenzaalsestraat) en Dorpsstraat zuid en noord (rijrichting naar het plein). Hiervoor is gekozen omdat de Oldenzaalsestraat vanuit het dorp het beste kan worden bereikt via de verkeerslichten bij het kruispunt met de Scholten Reimerstraat. De verkeerslichten geven een betere mogelijkheid om de Oldenzaalsestraat op te komen dan de kruispunten met de Dorpsstraat. En met de kruispunten van de Oldenzaalsestraat met de Dorpsstraat blijft het dorp zowel vanuit het noorden als vanuit het zuiden goed bereikbaar voor inwoners.

Een overzicht van alle maatregelen is weergegeven in tabel 6.1 op de volgende pagina. De nummering in naastgelegen figuur correspondeert met de nummering van de maatregelen in de tabel.



Figuur 6.1: Overzicht locaties maatregelen

nr.	locatie	maatregelen
1	Dorpsstraat (zuid)	Snelheidsremmer aanpassen (plateaudrempel bij Pastoriestraat)
2	Dorpsstraat (noord)	Snelheidsremmer toevoegen + fietsstraat + aanpassing kruispunt Slotjanskamp
3	Bergweg	Snelheidsremmers toevoegen (wegversmallingen)
4	Scholten Reimerstraat	Instellen eenrichtingsverkeer van west naar oost, snelheidsremmer toevoegen
5	Voortsweg	Eenrichtingsverkeer instellen (richting noorden) + herprofilering (aanleg fietsstraat en verbreding voetpad) + aanpassing kruispunt Voortsweg-Spölminkweg-Demmerskamp
5	Spölminkweg	Eenrichtingsverkeer instellen (richting zuiden) + herprofilering
6	Voortsweg (buiten bebouwde kom)	Snelheidsremmers toevoegen (plateau's op kruispunten, versmallingen op wegvakken) + fietsoversteekvoorzieningen
7	Centrum Lonneker	Verbod voor doorgaand vrachtverkeer + plaatsing borden bij invalswegen
8	Vergertweg (bij nummer 200)	Snelheidsremmer toevoegen (dubbele wegversmalling met klinkers)
9	Tracé Rode Loper (F35)	Aanleg hoogwaardige fietsroute
10	Lonnekermolenweg	Snelheidsremmers aanpassen/toevoegen (drempels ophogen/aanleggen)
11	Dorpsstraat (noord)	Instellen eenrichtingsverkeer van noord naar zuid, voetpad verbeteren
12	Randen dorp	Aanleg/benutten parkeerterreinen op 5 min. Afstand (gezondheidscentrum en Noaber)
13	Dorpsplein	In combinatie met het realiseren van alternatieve parkeermogelijkheden verder uitwerken inrichting plein met lokale betrokkenen, reguleren van fietsparkeren (tijdens evenementen)
14	15, 30 en 60 km/h wegen	Aanbrengen limiet op wegdek
15	Oude Deventerweg	Verbeteren voorzieningen voor voetganger (in kader Landschapsplan) + snelheidsremmer/oversteekvoorziening
16	Vliegveldweg	Aanbrengen rode fietsstroken op wegdek + toevoegen snelheidsremmers
17	Vliegveldstraat /Snellenweg	Kruispunt aanpassen en aanvullend drempels bij AOC, Vergertweg en De Braakweg
18	Oldenzaalsestraat N733/Meijerinksweg	Verbeteren zicht op kruispunt
19	Meijerinksweg (tussen Bergweg/Nieuwedijk)	Instellen verbod voor motorvoertuigen (ten westen van Nieuwedijk)
20	Dorpsstraat richting Dorpshuis	Verbeteren verkeersveiligheid/bereikbaar vrachtverkeer door bijvoorbeeld afsluiting tijdens schoolspits
21	Lossersestraat / Lonneker Molenweg	Veiliger maken kruispunt N732
22	Vliegveldweg	Plateau op kruispunt Vliegveldweg-Vergertweg
23	Braakweg/Vergertweg	Plateau op kruispunt Braakweg/Vergertweg
24	Stegenkampweg	Plateau op kruispunt met Spölminkpad
25	Blijdensteinbleekweg	Aanleg drempel en twee wegversmallingen, uitwerking vervoersplan Bouwhuis (met ondersteuning van Twente Mobiel)
26	Demmerskamp	Versterken functie woonerf met fysieke maatregelen (indien nodig verdergaande maatregelen zoals afsluiting)
27	Pastoriestraat	Afsluiting of eenrichtingsverkeer (indien nodig)
28	Terrein naast Dorpshuis	Tijdelijk inrichten als parkeerterrein
29	Pastoor Balkstraat (achterkant Savenije)	Inpassen nieuwe parkeerstrook
30	Lonneker Molenweg – Vegerweg	Snelheidsremmer toevoegen (plateau)
31	Dorpsstraat (zuid)	Instellen eenrichtingsverkeer van oost naar west (uitgezonderd landbouwverkeer), snelheidsremmer toevoegen (drempel) en eventueel smaller profiel
32	Fokkerweg	Snelheidsremmer toevoegen

Tabel 6.1: Overzicht maatregelen

6.2 Kostenraming en dekkingsmogelijkheden

Voor de beoogde maatregelen is in overleg met een kostendeskundige van de gemeente Enschede een globale indicatie van de realisatiekosten opgesteld op basis van eenheidsprijzen. De kosten zijn vermenigvuldigd met een factor 1,7 voor het verkrijgen van de totale kosten inclusief bouwkosten, voorbereiding/toezicht en risico's/scopewijziging (conform de standaard werkwijze van de gemeente Enschede). Bij nadere uitwerking van de maatregelen met schetsontwerpen dienen de kosten nader gecalculeerd te worden door de gemeente.

Enkele maatregelen zijn gelegen op het tracé van de F35. Voor deze maatregelen is geen kostenraming opgesteld omdat er vanuit wordt gegaan dat de benodigde ingrepen vallen onder de realisatie van de F35. Ook voor enkele andere maatregelen is geen kostenraming opgesteld omdat de uitvoering valt onder een al lopend project of omdat de maatregelen nog nader uitgewerkt dienen te worden.

Een overzicht van de kosten per maatregel is opgenomen in bijlage 3. De totale kosten van alle geraamde maatregelen worden geschat op circa 875.000 euro. De beschikbare hoeveelheid geld is afhankelijk van het budget van de gemeente en de subsidies van de provincie en het Rijk.

6.3 Prioriteiten en vervolgstappen

De volgorde waarin de maatregelen uitgevoerd kunnen worden hangt af van een aantal aspecten, waaronder het beschikbare budget van de gemeente Enschede. Waar mogelijk zal gebruik worden gemaakt van (rijks- en provinciale) subsidies voor de dekking van de maatregelen. Daarbij gaat het om subsidies voor verkeersveiligheidsmaatregelen en fietsmaatregelen.

Een deel van de infrastructurele maatregelen kunnen gelijktijdig met andere maatregelen worden uitgevoerd. Dan zijn er relatief weinig extra middelen nodig. Daarnaast kunnen een aantal maatregelen voor de verkeerscirculatie relatief eenvoudig worden vormgegeven door middel van de benodigde verkeersbesluitprocedures en bebording.

De resultaten van het Dorpsverkeerplan zullen worden toegelicht aan de Stadsdeelcommissie Noord. Daarna is het aan de gemeenteraad om het plan vast te stellen.

Na vaststelling van het plan is de gemeente aan zet voor de uitvoering van de maatregelen. Na realisatie van het maatregelen is het van belang de werking van de maatregelen te monitoren en evalueren.

6.4 Monitoring en evaluatie

Na uitvoering van de maatregelen is een regelmatige monitoring en evaluatie noodzakelijk om te toetsen in hoeverre de maatregelen het gewenste effect hebben bereikt.

Daarom wordt voorgesteld:

- Elke twee jaar tellingen uitvoeren naar het aantal auto's, vrachtauto's en fietsers. De intensiteiten beschreven in bijlage 2 kunnen hierbij als doel worden gebruikt. Indien de intensiteit te hoog blijft, zijn aanvullende maatregelen nodig ten behoeve van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Het doorgaande vrachtverkeer moet in principe terug naar 0.
- Monitoren van rijksnelheden door metingen met radar en andere apparatuur. Streven is om 85% van alle verkeer onder de wettelijke snelheid te krijgen (V85).
- Monitoren van het aantal ongevallen, onder andere door het gebruik te maken van het aantal geregistreerde ongevallen.

Bijlage 1 Samenstelling werkgroep

De tabel op de volgende pagina bevat de samenstelling van de werkgroep. Om de privacy te waarborgen zijn de namen weggelaten.

Op de volgende momenten hebben werkgroepbijeenkomsten plaatsgevonden:

- 29 april 2021
- 27 mei 2021
- 1 juli 2021
- 23 september 2021
- 25 oktober 2021
- 25 januari 2022
- 4 april 2022
- 22 juni 2022

Van deze werkgroepbijeenkomsten zijn de presentaties en verslagen beschikbaar en op te vragen.

namens/organisatie	functie
Dorpsraad Lonneker	Lid dorpsraad
Dorpsraad Lonneker	Voorzitter dorpsraad
Afvaardiging Lonnekermolenweg	Bewoner
Afvaardiging Bergweg en omgeving	Bewoner
Afvaardiging Voortsweg/Demmerskamp	Bewoner
Afvaardiging Voortsweg/Demmerskamp	Bewoner
Afvaardiging De Twentse Zorgcentra	Ontwikkelaar
Afvaardiging Scholten Reimerstraat	Bewoner
Afvaardiging Dorpsstraat Zuid	Bewoner
Afvaardiging Dorpsstraat	Bewoner
Afvaardiging Spölminkweg	Bewoner
Afvaardiging Vliegveldweg/Snellenweg/Vergertweg	Bewoner
Afvaardiging hoek Dorpsstraat/Oldenzaalsestraat	Bewoner
Afvaardiging Oldenzaalsestraat	Bewoner
Goudappel	Projectleider
Goudappel	Adviseur Mobiliteit en Ruimte
Gemeente Enschede	Verkeerskundige
Gemeente Enschede	Verkeerskundige
Gemeente Enschede	Wijkregisseur stadsdeelmanagement Noord
Gemeente Enschede	Wijkregisseur stadsdeelmanagement Noord
Gemeente Enschede	Projectmedewerker
Oldenzaalsestraat binnen bebouwde kom	Bewoner
Politie	Medewerker politie
Ondernemers Dorpsplein	Eigenaar onderneming
IKC Lonneker	Directeur Lonnekerschool
Kerk en Dorpshuis	Voorzitter bestuur
Fietsersbond	Lid Fietsersbond
Fietsersbond	Lid Fietsersbond
Natuur en Milieu Raad	Lid Natuur en Milieu
St.Agrarisch Welzijn STAWEL	Lid buurtkring Lonneker
Veilig verkeer Nederland	Lid VVN
Lonneker Molen	Bestuurslid
VKL (o.a. organisator feestweek en kermis)	Lid VKL
VKL (oa organisator feestweek en kermis)	Lid VKL

Bijlage 2 Overzicht en afweging varianten

Gedurende het proces is nagedacht over verschillende varianten in diverse schaalniveaus.

Variant 1: basismaatregelen binnen de bebouwde kom

Variant 1 is de basis en bevat naast eenrichtingsverkeer op de Spölminkweg/Voortsweg een verbod voor (doorgaand) vrachtverkeer en diverse snelheidsremmers binnen de bebouwde kom van Lonneker.

Er was overeenstemming dat de maatregelen binnen deze variant minimaal noodzakelijk zijn. Als aanvulling op deze variant kunnen de maatregelen binnen de varianten 2 en 3 worden toegevoegd. Deze varianten zijn opgesteld op basis van inbreng van de werkgroep. Hierbinnen zijn verschillende scenario's afgewogen aan de hand van deze criteria:

1. Afname auto intensiteit (goed voor leefbaarheid en verkeersveiligheid) op straten binnen Lonneker.
2. Bereikbaarheid dorpshart en voorzieningen.
3. Bereikbaarheid van woningen.
4. Effect op regiostructuur (benutting Oude Deventerweg, effect route via Vliegveldweg).
5. Effect op Weerseloseweg (stikstof in NNN-gebied).
6. Aansluiting op Oldenzaalsestraat (veiligheid).
7. Berijdbaarheid varianten op vrachtverkeer (draaimogelijkheid op kruispunten).
8. Kosteneffectiviteit.

Variante 2: maatregelen buiten de bebouwde kom

De varianten 2A, 2B en 2C bevatten verschillende maatregelen buiten de bebouwde kom van Lonneker:

- Variant 2A bevat snelheidsremmers op de Lonneker Molenweg, Voortsweg en Vliegveldweg om het doorgaande verkeer op deze wegen te beperken en indirect te stimuleren om juist van wegen als de Oude Deventerweg, Oldenzaalsestraat en Lossersestraat gebruik te maken.
- Variant 2B bevat aanvullend op 2A een doortrekking van de Oude Deventerweg richting de Weerseloseweg/Vergertweg (aansluiting komt uit op kruispunt met Lonneker Veldweg). In potentie maakt deze doortrekking het gebruik van de Oude Deventer als doorgaande route aantrekkelijker, ten gunste van de hoeveelheid verkeer op onder andere de Vliegveldweg.
- Variant 2C bevat aanvullend op 2B een snelheidslimiet van 60 km/h op de Oldenzaalsestraat (tussen de Oude Deventerweg en bebouwde kom van Lonneker). Doel hiervan is om de verkeersveiligheid op de Oude Deventerweg te verbeteren en het gebruik van de Oude Deventerweg nog meer te stimuleren.



Figuur B2.1: Overzicht varianten 2A, 2B en 2C (van links naar rechts)

Variante 2A leidt tot een afname van de verkeersintensiteiten binnen Lonneker en tot een betere benutting van de Oude Deventerweg.

Varianten 2B en 2C hebben in de basis vergelijkbare effecten als variant 2A, maar daarnaast zijn er ook ongewenste effecten zichtbaar. Zo blijkt uit een doorrekening van variant 2B dat de potentie van deze nieuwe verbinding klein is met slechts circa 500 mvt/etmaal (veel verkeer over de Oude Deventerweg maakt gebruik van de route Vliegveldweg – Braakweg).

Variante 2C leidt tot meer verkeer op de Landweerweg en Lonnekerweg Molenweg, deze verplaatsingen vanaf de provinciale weg zijn ongewenst. Ook neemt bij 2C de intensiteit op de Weerseloseweg toe en dat is in strijd met de afspraken over stikstof / natuur.

Al met al is variant 2A met een pakket aan snelheidsremmende maatregelen op de buitenwegen van Lonneker als beste beoordeeld en meest kosteneffectief.

Variante 3: aanvullende circulatiemaatregelen binnen Lonneker

Binnen variant 3 zijn aanvullende circulatiemaatregelen (naast de Spölminkweg/Voortsweg) binnen de bebouwde kom van Lonneker bedacht. Met op basis van de resultaten van het doorgaand verkeer onderzoek is duidelijk is geworden dat aanvullende circulatiemaatregelen nodig zijn om de hoeveelheid verkeer aanzienlijk te kunnen laten dalen.

De volgende varianten zijn opgesteld en doorberekend:

- 3A: aanvullend eenrichtingsverkeer op de Bergweg/Schuttekamp en Dorpsstraat noord/zuid.
- 3B: aanvullend eenrichtingsverkeer op de Scholten Reimerstraat/Dorpsstraat zuid en afsluiting Dorpsstraat noord voor gemotoriseerd verkeer.
- 3C: aanvullend eenrichtingsverkeer op de Scholten Reimerstraat (dorp in) en Dorpsstraat noord/zuid (dorp uit).
- 3D: aanvullend eenrichtingsverkeer op de Scholten Reimerstraat (dorp uit) en Dorpsstraat noord/zuid (dorp in).

De varianten zijn weergegeven in onderstaande figuren.



Figuur B2.2: Varianten 3A en 3B



Figuur B2.3: Varianten 3C en 3D

Variant 3A resulteert in een geheel nieuwe verkeersstructuur aan de westzijde van Lonneker met veel verkeer door op dit moment rustige woonstraten als gevolg. Variant 3B heeft het meeste effect voor de reductie van het doorgaande verkeer, maar heeft ook ingrijpende gevolgen voor de bereikbaarheid van het centrum en het noorden van Lonneker.

Variant 3C is vergelijkbaar met variant 3D, maar bevat eenrichtingsverkeer in tegenovergestelde richtingen. Het nadeel van de verkeersstromen binnen variant 3C is dat verkeer alleen via de Dorpsstraat zuid en noord met voorrangskruispunten de Oldenzaalsestraat kan bereiken. Bij veel verkeer op de Oldenzaalsestraat voldoen deze 'uitgangen' van het dorp niet.

Binnen variant 3D functioneert de Scholten Reimerstraat als oostelijke 'uitgang' van het dorp. Door de aanwezigheid van verkeerslichten nabij het kruispunt met de Oldenzaalsestraat is de provinciale weg goed te bereiken. Deze variant is daarom als voorkeur gekozen. Zowel de Dorpsstraat noord als zuid vormen daarbij de oostelijke 'ingangen' van het dorp, deze zijn vanaf de Oldenzaalsestraat goed te bereiken.

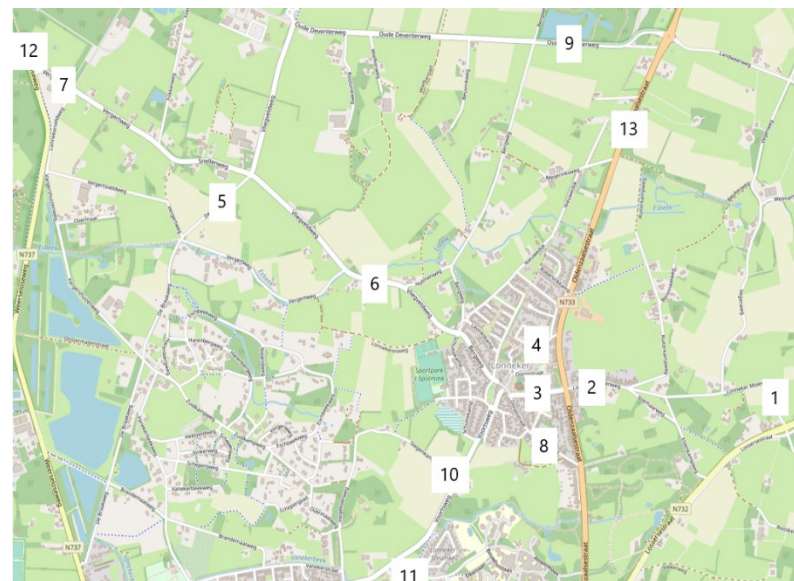
Conclusie

Uiteindelijk zijn de varianten 1, 2A en 3D als voorkeursvarianten gekozen. Binnen de werkgroep heeft deze samenstelling van varianten de meeste voorkeur. De maatregelen die binnen deze varianten vallen zijn opgenomen in de maatregelenlijst beschreven in hoofdstuk 6.

Alle varianten zijn ook doorberekend met een verkeersmodel. Hiermee is een inschatting gemaakt van de verwachte effecten op de verkeersintensiteiten voor de wegen (in motorvoertuigen per etmaal). De berekende intensiteiten per wegvak zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Alle varianten zijn ook doorberekend met een verkeersmodel. Hiermee is een inschatting gemaakt van de verwachte effecten op de verkeersintensiteiten voor de wegen (in motorvoertuigen per etmaal). De berekende intensiteiten per wegvak zijn weergegeven in onderstaande tabel.

De tabel rechtsonder bevat overzicht van de totale intensiteit op de (dikgedrukte) invalswegen van Lonneker. Zichtbaar is dat deze intensiteit met circa 4.000 mvt/etmaal afneemt in variant 3D ten opzichte van de referentiesituatie.



Figuur B2.4: Locaties meetpunten verkeersmodel

Nr.	Straat	Intensiteiten (mvt/etmaal)								
		Referentie	Variante 1	Variante 2a	Variante 2b	Variante 2c	Variante 3a	Variante 3b	Variante 3c	Variante 3d
1	Lonneker Molenweg (oost)	1.400	800	800	800	400	600	600	600	600
2	Lonneker Molenweg (west)	1.600	1.000	900	900	500	700	800	800	800
3	Scholten Reimerstraat	1.800	1.100	1.100	1.200	1.100	2.100	1.800	1.800	2.300
4	Dorpsstraat (noord)	1.500	1.200	1.300	1.400	1.300	400	-	1.200	800
5	De Braakweg	1.800	1.900	2.000	1.800	2.100	1.900	1.800	1.700	1.800
6	Vliegveldweg	2.000	1.700	1.200	1.100	1.200	900	1.200	1.100	1.100
7	Vergertweg	2.200	2.100	1.600	1.100	1.200	1.400	1.300	1.100	1.100
8	Dorpsstraat (zuid)	1.600	1.400	1.200	1.100	1.100	400	1.500	1.000	900
9	Oude Deventerweg	2.000	2.300	2.400	2.200	2.600	2.400	2.300	2.300	2.300
10	Voortsweg	3.500	2.600	2.300	2.300	2.200	2.000	1.800	2.300	2.200
11	Blijdensteinbleekweg	800	800	800	800	800	800	800	800	800
12	Weerseloseweg	11.800	11.700	11.500	11.500	12.000	11.500	11.700	11.400	11.500
13	Oldenzaalsestraat	17.500	17.400	17.600	17.800	16.200	17.500	17.600	18.000	17.800

Tabel B2.1: Verkeersintensiteiten per variant

Nr.	Straat	Intensiteiten	
		Referentie	Variante 3d
1	Lonneker Molenweg (oost)	1.400	600
2	Lonneker Molenweg (west)	1.600	800
3	Scholten Reimerstraat	1.800	2.300
4	Dorpsstraat (noord)	1.500	800
5	De Braakweg	1.800	1.800
6	Vliegveldweg	2.000	1.100
7	Vergertweg	2.200	1.100
8	Dorpsstraat (zuid)	1.600	900
9	Oude Deventerweg	2.000	2.300
10	Voortsweg	3.500	2.200
11	Blijdensteinbleekweg	800	800
12	Weerseloseweg	11.800	11.500
13	Oldenzaalsestraat	17.500	17.800

som invalswegen: 12.000 8.100
Dorpsverkeersplan Lonneker 53

Bijlage 3 Kostenraming

Onderstaande tabel bevat een raming van de kosten voor de maatregelen opgenomen in tabel 6.1.

nr.	locatie	maatregel	type	aantal	kosten	totaal ex.	totaal incl.	toelichting
1	Dorpsstraat (zuid)	Snelheidsremmer toevoegen (plateau bij Pastoriestraat)	plateau	1	€ 30.000	€ 30.000	€ 51.000	
2	Dorpsstraat (noord)	Snelheidsremmer toevoegen + fietsstraat + aanpassing kruispunt Slotjanskamp						<i>onderdeel F35</i>
3	Bergweg	Snelheidsremmers toevoegen	wegversmalling/bloembakken	2	€ 2.000	€ 4.000	€ 6.800	
4	Scholten Reimerstraat	Instellen eenrichtingsverkeer van oost naar west, snelheidsremmer toevoegen	nader te bepalen	1	€ 15.000	€ 15.000	€ 25.500	
5	Voortsweg	Eenrichtingsverkeer instellen + fietsstraat + aanpassing kruispunt Demmerskamp						<i>onderdeel F35</i>
5	Spölminkweg	Eenrichtingsverkeer + herprofilering	2 plateaus of drempels	2	€ 40.000	€ 80.000	€ 136.000	
6	Voortsweg (buiten bebouwde kom)	Snelheidsremmers toevoegen	versmalling	2	€ 2.000	€ 4.000	€ 6.800	
6	Voortsweg (buiten bebouwde kom)	Snelheidsremmers toevoegen	drempel	1	€ 15.000	€ 15.000	€ 25.500	
6	Voortsweg (buiten bebouwde kom)	Snelheidsremmers toevoegen	oor	1	€ 10.000	€ 10.000	€ 17.000	
7	Dorpsplein	Verbod vrachtverkeer + plaatsing borden	bord	8	€ 500	€ 4.000	€ 6.800	
8	Vergertweg (bij nummer 200)	Snelheidsremmers toevoegen		1	€ 15.000	€ 15.000	€ 25.500	
9	Tracé Rode Loper	Aanleg hoogwaardige fietsroute						<i>onderdeel F35</i>
10	Lonnekermolenweg	Snelheidsremmers toevoegen/aanpassen	drempel	4	€ 10.000	€ 40.000	€ 68.000	
11	Dorpsstraat (noord)	Instellen eenrichtingsverkeer, voetpad verbeteren						<i>onderdeel F35</i>
12	Randen dorp	Aanleg parkeerterreinen bij gezondheidscentrum en Noaber						<i>meenemen in ontwikkeling nader uit te werken</i>
13	Dorpsplein	Plan opstellen en uitwerken in overleg met betrokkenen						
14	15, 30 en 60 km/h wegen	Aanbrengen limiet op wegdek	30 met cirkel verven komgrens	8	€ 250	€ 2.000	€ 3.400	

nr.	locatie	maatregel	type	aantal	kosten	totaal ex.	totaal incl.	toelichting
15	Oude Deventerweg	Verbeteren voorzieningen voor voetganger	paadje verbeteren	1	€ 10.000	€ 10.000	€ 17.000	
16	Vliegveldweg	Aanbrengen rode fietsstroken op wegdek + toevoegen snelheidsremmers						<i>uitvoering dit jaar door gemeente</i>
17	Vliegveldstraat /Snellenweg	Kruispunt aanpassen en aanvullend drempels bij AOC, Vergertweg en Braakweg	plateau in geluidarme verharding	1	€ 70.000	€ 70.000		
18	Oldenzaalsestraat N733/Meijerinksweg	Verbeteren zicht op kruispunt	1 boom kappen					<i>uitvoering door provincie</i>
19	Meijerinksweg (tussen Bergweg/Nieuwedijk)	Instellen verbod voor motorvoertuigen (ten westen van Nieuwedijk)		2	€ 250	€ 500	€ 850	
20	Dorpsstraat richting Dorpshuis	Verbeteren verkeersveiligheid/bereikbaar vrachtverkeer						<i>nader uit te werken, afhankelijk van ontwikkelingen uitwerking door provincie</i>
21	Lossersestraat / Lonneker Molenweg	Veiliger maken kruispunt N732						
22	Vliegveldweg	Plateau kruispunt Vliegveldweg-Vergertweg	plateau	1	€ 60.000	€ 60.000	€ 102.000	
23	Braakweg/Vergertweg	Plateau op kruispunt Braakweg/Vergertweg	plateau	1	€ 50.000	€ 50.000	€ 85.000	
24	Stegenkampweg	Plateau op kruispunt met fietspad						
25	Blijdensteinbleekweg	1 drempel en twee wegversmallingen	drempels en versmalling	1	€ 20.000	€ 20.000	€ 34.000	
26	Demmerskamp	Versterken functie woonerf met fysieke maatregelen	aanpassing versmallingen en borden	1	€ 10.000	€ 10.000	€ 17.000	
27	Pastoriestraat	Afsluiten of eenrichtingsverkeer (indien nodig)						
28	Terrein naast Dorpshuis	Tijdelijk inrichten als parkeerterrein	aanbrengen eenvoudige verharding	1	€ 10.000	€ 10.000	€ 17.000	
29	Pastoor Balkstraat (achterkant Savernije)	Inpassen nieuwe parkeerstrook	aanleg parkeervakken (deels particulier)	1	€ 15.000	€ 15.000	€ 25.500	
30	Lonnekermolenweg - Vegertweg	Snelheidsremmer toevoegen (plateau)	plateau	1	€ 30.000	€ 30.000	€ 51.000	
31	Dorpsstraat (zuid)	Instellen eenrichtingsverkeer, snelheidsremmer toevoegen (drempel)	drempel, herprofilering bij wegonderhoud	1	€ 10.000	€ 10.000	€ 17.000	
32	Fokkerweg	Snelheidsremmer toevoegen	drempel	1	€ 10.000	€ 10.000	€ 17.000	
bouwkosten					totaal	€ 514.500	€ 874.650	

Bijlage 4 Verwerking maatregelen

Onderstaande tabel bevat een overzicht van de verwerking van voorstellen vanuit de werkgroep en andere binnengekomen reacties.

nr.	onderwerp	voorstel maatregel	meegenomen in concept-plan
Algemeen proces			
1	Samenstelling werkgroep	Afvaardigingen organisaties plus straten waar problemen zijn	Ja
2	Extra tijd nodig voor goed planproces	Uitstel laatste fase van sept 2021 tot april 2022	ja
3			
Algemeen inhoud			
4	Duurzame mobiliteit	Voorkomen van autoverplaatsingen door thuiswerken en autodelen	ja
5	Landbouwverkeer, percelen (7) landbouwers moeten bereikbaar blijven	Open houden routes langs /door dorp (seizoenwerk)	ja
6	Parkeren	Dorpsplein alleen voor noodzakelijk autoverkeer (kortparkeren, bewoners) en op 5 min afstand parkeerplaatsen maken voor langparkeerders (werknemers, toeristen)	Ja, maar ook nog nader te onderzoeken en te overleggen
7	Entrees dorp (30 km/h), snelheid hoog en niet duidelijk wat de snelheid is.	30 op wegdek schilderen (alle invalswegen)	ja
8	Voorzieningen voor fietsers en voetgangers	Verbeteren in het netwerk	ja
Per straat			
9	Bergweg binnen de kom, hoge snelheid en doorgaand verkeer	Twee wegversmallingen	ja
10	Bergweg buiten de kom, sluijverkeer	Aanvullende snelheidsremmer	ja
11	Blijdensteinbleekweg, veel verkeer (busjes) en hoge snelheid	Snelheidsremmers (drempel, wegversmallingen)	ja

nr.	onderwerp	voorstel maatregel	meegenomen in concept-plan
12	Blijdensteinbleekweg,	Ontsluiting omdraaien, aan kant van provinciale weg	Nee, provincie wil geen extra aansluiting op provinciale weg. Structureel vrachtverkeer voor was, linnenverkeer en afvalstromen zijn reeds gerealiseerd via de Oldenzaalsestraat. Een verdergaande ontsluiting via de Oldenzaalsestraat is niet mogelijk, omdat de interne wegenstructuur op het terrein hier niet is op ingericht. De achterzijde van het terrein langs de Oldenzaalsestraat is bovendien gemarkeerd als prikkelarme zone voor bewoners waar verkeer niet gepast is. Bouwhuis wordt gevraagd een mobiliteitsplan op te stellen zodat er minder werknemers met de auto gaan.
13	De Braakweg, hoge snelheid	Snelheidsremmende maatregel op kruispunt met Vergertweg	Ja
14	Dorpsplein, doorgaand verkeer, vrachtverkeer	Eenrichtingsverkeer Verbod vrachtverkeer	Ja ja
15	Dorpsstraat-noord, sluijverkeer en hoge snelheid	Fietsstraat en snelheidsremmers Eenrichtingsverkeer	Ja Ja
16	Dorpsstraat-noord, voetpad wordt onderbroken	Afsluiten Bloembak aanpassen zodat er voldoende ruimte is	Nee, hierdoor is centrum-noord niet meer goed bereikbaar. Ja, nog wel te overleggen met aanwonenden
17	Dorpsstraat-zuid, hoge snelheid en noordelijk smal deel is gevaarlijk	Minder verkeer, bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer	Ja
18	Dorpsstraat-zuid, slecht uitzicht op provinciale weg	Bord verplaatsen of verwijderen	Ja, is uitgevoerd
19	Lonnekermolenweg, sluijverkeer en hoge snelheid	Snelheidsremmende maatregelen toevoegen en bestaande aanpassen Afluiten voor doorgaand autoverkeer	Ja Nee, niet gewenst ivm bereikbaarheid achterliggende percelen. Hoeveelheid verkeer neemt bovendien flink af (circa 800 motorvoertuigen per etmaal minder) door beoogde maatregelen in Dorpsstraat en Scholten Reimerstraat.
20	Meijerinksweg ten westen van Nieuwedijk, sluijverkeer	Afluiten voor auto's met uitzondering van fietsers	Ja

nr.	onderwerp	voorstel maatregel	meegenomen in concept-plan
21	Meijerinksweg, uitzicht slecht op provinciale weg	1 boom kappen	Ja Wellicht op termijn nog verdergaande maatregel
22	Oude Deventerweg/Vliegveldweg, snelheid en oversteekbaarheid	Snelheidsremmende maatregelen Rode fietsstroken doortrekken	ja
23	Pastoriestraat, sluipverkeer, parkeren school	Eenrichtingsverkeer of afsluiten (afhankelijk van wat bewoners willen, nog voorleggen)	Ja, nu nog niet in plan, maar wordt mogelijk aan plan toegevoegd.
24	Scholten Reimerstraat, doorgaand verkeer, snelheid, vrachtverkeer	Eenrichtingsverkeer En aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen	ja
25	Slotjanskamp/Wegmanstraat, buurt moet met auto indirect via Dorpsstraat naar provinciale weg	Wens om rechtstreekse aantakking op provinciale weg	Nee, vindt provincie niet wenselijk in verband met veiligheid en doorstroming (sinds aansluiting nieuwe wijk Lonneker Erf)
26	Kruispunt Slotjanskamp-Dorpsstraat voorrang onduidelijk	Kruispunt aanpassen	ja
27	Spölminkweg	Eenrichtingsverkeer Geen uitbreiding parkeren	ja
28	Stegenkampweg - Spölminkpad	Fietspad verbreden	Nee, geen medewerking van eigenaren grond.
29	Vergertweg- Snellenweg, hoge snelheid	Kruispunt aanpassen	ja
30	Vliegveldweg, hoge snelheid bij ROC zone	Drempel toevoegen, rode fietsstroken Bermverharding (?)	ja
31	Voortsweg, hoge snelheid en doorgaand verkeer	Snelheidsremmende maatregelen (schetsen meegeleverd)	Ja
		Toegangssysteem met pasjes	Nee, Voortsweg is verbinding tussen dorp en Enschede en ook een brandweerroute. Toepassing met pasjes is in deze situatie niet realistisch (in praktijk lastig uitvoerbaar).
		Voortsweg als fietsstraat (fietsers mengen met auto's) en huidig fietspad gebruiken als voetpad	Nee, is niet mogelijk (te veel autoverkeer, meer dan 1.000 motorvoertuigen per etmaal), niet gewenst ivm regionale F35 en niet realistisch aangezien fietsers nu veilig op een vrij fietspad rijden. Provincie wil vrijliggend fietspad behouden.
32	Voortsweg noordelijk deel, smal en drukte	Eenrichtingsverkeer Snelheidsremmer met Demmerskamp	Ja ja



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
The Netherlands

Postbus 161
7400 AD Deventer
The Netherlands

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32