

FC Twente

Mobiliteitsplan FC Twente – uitbreiding Grolsch Veste



U-ring (tweede ring, fase 2)



Mobiliteitsplan FC Twente – uitbreiding Grolsch Veste

U-ring (tweede ring, fase 2)

Datum 11 februari 2010

Kenmerk SCT001/Twj/0001

Eerste versie 29 juli 2009

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	FC Twente
Titel rapport	Mobiliteitsplan FC Twente – uitbreiding Grolsch Veste U-ring (2 ^e ring, fase 2)
Kenmerk	SCT001/Twj/0001
Datum publicatie	11 februari 2010
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer B. Veenbrink
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren R.W. Meilof (projectleider), G. de Boer en J. Terlouw
Projectomschrijving	FC Twente is voornemens om het stadion opnieuw uit te breiden van 24.180 naar maximaal 32.000 zitplaatsen. Dit project gaat in op de gevolgen die de uitbreiding heeft op de bereikbaarheid.
Trefwoorden	uitbreiding stadion, parkeerlocaties, verkeersafwikkeling, bus inzet, modal split

Inhoud

1	Inleiding.....	1
2	Huidige situatie	2
2.1	Evaluatie.....	2
2.2	Stadion locatie.....	2
2.3	Herkomst en vervoerwijze.....	3
2.4	Parkeren.....	5
3	Bereikbaarheid na uitbreiding stadion	8
3.1	Ontwikkelingen	8
3.2	Verwacht gebruik vervoerwijzen	11
3.3	Gevolgen voor de auto	12
3.3.1	Parkeren.....	12
3.3.2	Verkeersafwikkeling	12
3.4	Gevolgen voor de trein.....	15
3.5	Gevolgen voor overige vervoerwijzen	15
3.6	Doorkijk naar uitbreiding Auke Vleerstraat	15
4	Zoekrichtingen	16
4.1	Resumé bereikbaarheidsvraagstuk	16
4.2	Draaiknoppen	16
4.3	Scenario 1: Intensiveren huidige terreinen en extra terreinen op loopafstand.....	17
4.4	Scenario 2: Realiseren van extra parkeerplaatsen op korte loopafstand	20
4.5	Scenario 3: Sternet bus.....	20
4.6	Scenario 4: Uitbreiden parkeren op grotere afstand van het stadion in combinatie met buspendel	23
5	Oplossingsrichting.....	25
	Bijlagen	
1	Modal split	
2	Kruispunten	
3	Overzichtskaarten	

1

Inleiding

FC Twente is voornemens om het stadion uit te breiden door de L-vormige 2e ring uit te bouwen naar een U-vorm en de gracht dicht te bouwen. Hierdoor wordt de capaciteit van de Grolsch Veste uitgebreid van 24.000 naar maximaal 32.000 zitplaatsen. De rapportage gaat in op de gevolgen die dit heeft op de bereikbaarheid.

In 1998 werd de eerste wedstrijd in het Arke Stadion gespeeld. Het stadion kende toen een capaciteit van 13.500 toeschouwers. In 2008 is het stadion verbouwd door er een L-vormige 2^e ring boven te plaatsen. Hiermee heeft het stadion nu een capaciteit van 24.000 zitplaatsen. Voor de realisatie van deze uitbreiding heeft FC Twente een Wm-vergunningsprocedure doorlopen. Voor het voorkeursalternatief is op aanvraag van de gemeente Enschede en de Provincie Overijssel een mobiliteitsonderzoek gehouden om te laten zien dat de bereikbaarheid afdoende geregeld kan worden. Dit 'Mobiliteitsonderzoek Arke Stadion' van 19 juni 2007 is uitgevoerd door Goudappel Coffeng BV. Ook is door Goudappel Coffeng het plan in een latere fase uitgewerkt tot een 'Operationeel Mobiliteitsplan Arke Stadion' (9 mei 2008).

Na een jaar blijkt een tweede uitbreiding van het stadion gewenst. FC Twente is voornemens de L-vormige ring uit te breiden tot een U-vormige ring en de nu aanwezige gracht dicht te bouwen. Hiermee is de beoogde capaciteit 32.000 zitplaatsen. Voor die nieuwe uitbreiding moet het bestemmingsplan worden aangepast en is een revisie op de Wm-vergunning nodig. Goudappel Coffeng is gevraagd het mobiliteitsonderzoek bij te stellen op basis van de ervaringen met de huidige uitbreiding (hoger gebruik trein) en ontwikkelingen met betrekking tot de Auke Vlerstraat en een derde ontsluiting.

Het mobiliteitsplan dient alle vervoerswijzen te dekken (auto, fiets, OV en voetganger). Het station Drienerlo vervult een belangrijke rol in de bereikbaarheid van het stadion. Ook wordt er veel gefietst naar het stadion. De meeste bezoekers komen echter per auto.

Het onderzoek start met het bijstellen van een overzicht c.q. schatting van de aantallen bezoekers (aantal voertuigen) alsmede de richting waar deze vandaan komen. Uitgangspunt hiervoor zijn recente evaluatieoverleggen met de betrokken partijen, tellingen en het vigerende (operationele) mobiliteitsplan. Belangrijk hierbij is de verdeling over de modaliteiten trein, fiets en auto zoals deze nu geconstateerd is. Op basis daarvan wordt een doorkijk gemaakt naar de tweede uitbreiding van het stadion tot een capaciteit van 32.000 bezoekers en worden de gevolgen op de bereikbaarheid in kaart gebracht.

2

Huidige situatie

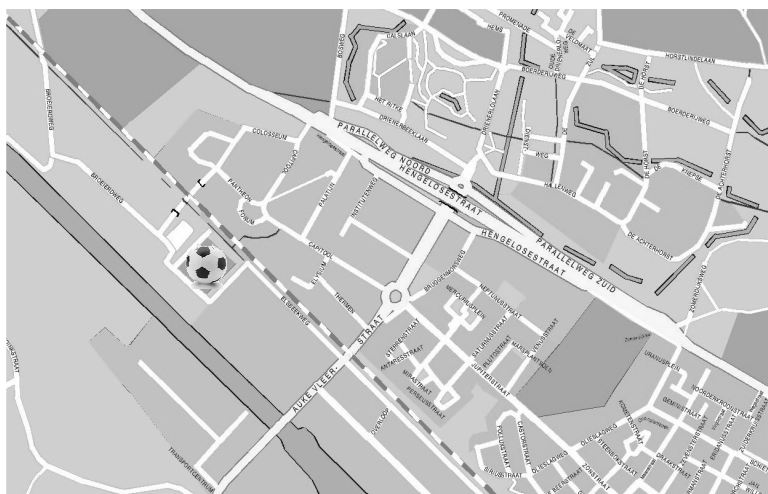
In dit hoofdstuk wordt stil gestaan bij de bereikbaarheid van de Grolsch Veste in de huidige situatie. Hierbij is reeds uitgegaan van de nieuwe inzichten in de verkeersbewegingen op basis van evaluaties van de eerste uitbreiding.

2.1 Evaluatie

Op 4 december 2008 heeft een mobiliteitsoverleg plaatsgevonden bij FC Twente waarbij de mobiliteit rond de wedstrijden van FC Twente is geëvalueerd. Op 10 juni 2009 is hier een vervolg aan gegeven. Bij beide overleggen waren verschillende partijen aanwezig (aanwezig bij minimaal één van deze overleggen waren: gemeente Enschede, politie, KLPD, Connexion, NS, ProRail, FC Twente en Goudappel Coffeng). Naast deze overleggen zijn ook parkeertellingen beschikbaar gesteld van de omgeving rond het stadion en op het UT-terrein, deze tellingen zijn gedaan op 3 mei 2009 (wedstrijd tegen AZ) en 8 november 2009 (wedstrijd tegen Ajax). Deze overleggen en gegevens vormen de basis van de geschetste huidige situatie. Eventuele verschillen met eerder gedane aannamen zijn per onderdeel in dit hoofdstuk toegelicht.

2.2 Stadionlocatie

De ligging van het stadion van FC Twente, de Grolsch Veste, is in figuur 2.1 te zien.



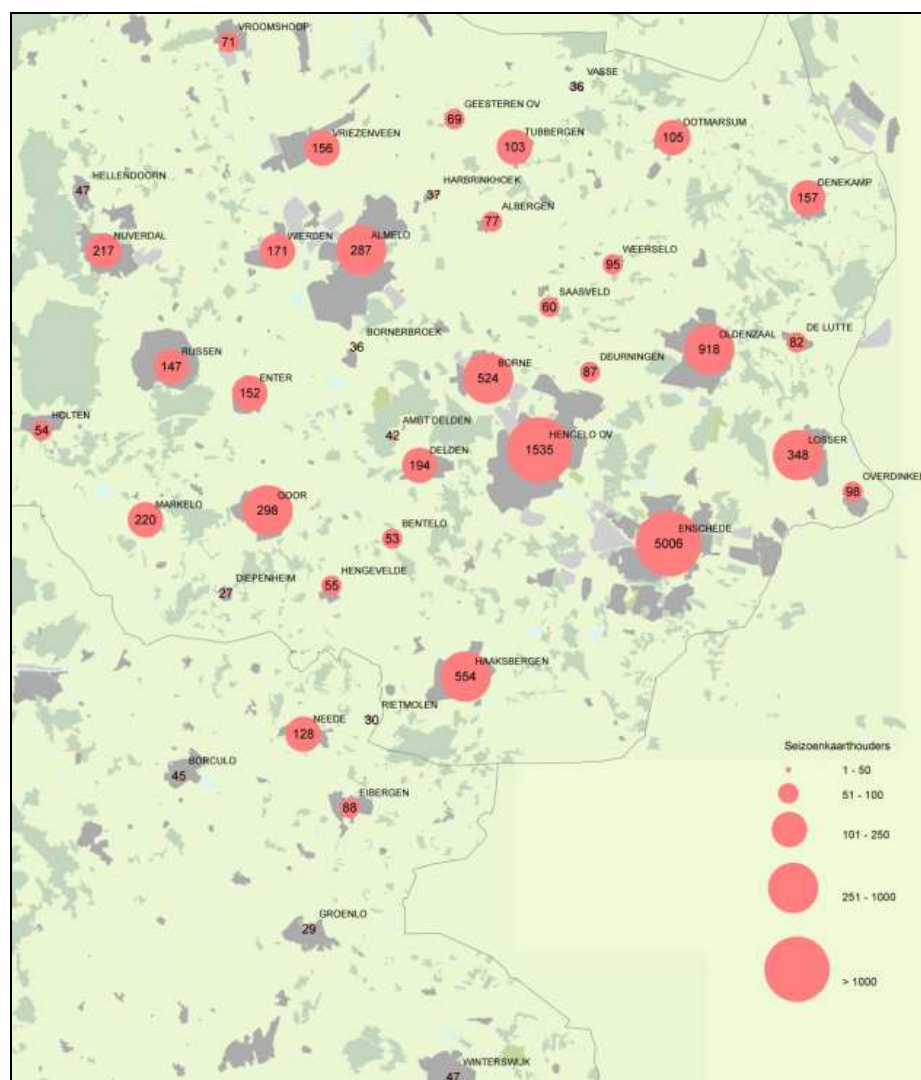
Figuur 2.1: Locatie Grolsch Veste

De Grolsch Veste maakt onderdeel uit van de Kanaalzone. Deze zone is de belangrijkste leisurelocatie van Enschede. Naast de Grolsch Veste herbergt het gebied meerdere functies, zoals Go Planet, een bioscoop en ijsbaan. Deze locaties worden nu via de tunnel (Colloseum) ontsloten. Het gebied ligt min of meer verscholen achter het Business and Science Park (B&S) en achter het RWZI-terrein. Het B&S is voor het grootste deel gerealiseerd. Er wordt gestudeerd op een verdichting van het B&S en het UT-terrein in het kader van het kennispark.

2.3 Herkomst en vervoerswijze

Herkomst

Op basis van de huidige verdeling van circa 14.500 clubkaarthouders van FC Twente is een overzicht gemaakt van de herkomst van de vaste supporters. In figuur 2.2 zijn alle plekken waar 25 of meer clubkaarthouders wonen, geografisch weergegeven.



Figuur 2.2: Herkomst van clubkaarthouders van FC Twente seizoen 2008/2009

Vervoerswijze

Op basis van verkregen data uit het parkeeronderzoek gehouden in mei 2009, aangeleverde gegevens van de NS en overleggen met FC Twente en de gemeente Enschede is de vervoerswijzeverdeling (modal split) van de bezoekers tijdens een voetbalwedstrijd bijgesteld ten opzichte van het vorige mobiliteitsplan. De verwachting vooraf en de achteraf bijgestelde modal split voor het seizoen 2008/2009 zijn weergegeven in tabel 2.1.

bezoekers	vooraf verwacht		achteraf bijgesteld		verschil absoluut
	absoluut	relatief	absoluut	relatief	
trein	3.600	15%	4.500	19%	+900
fiets	900	4%	1.500	6%	+600
bus (tegenpartij)	1.800	7%	1.000	4%	-800
besloten busvervoer	500	2%	600	3%	+100
lopend	400	1%	400	1%	0
auto	16.800	70%	16.000	67%	-800
totaal	24.000	100%	24.000	100%	

Tabel 2.1: Modal split bezoekers 2009 bij slecht weer, vooraf verwacht en achteraf bijgesteld

De modal split is bepaald voor een situatie tijdens slecht weer. Hierdoor is het aandeel auto hoger dan bij een gemiddelde situatie (onze ervaring leert dat dit circa 10% is). Bij beter weer daalt het aandeel auto en stijgt vooral het aandeel fiets. De vorenstaande modal split is een zogenaamd 'worst case'-scenario wat betreft het aandeel auto; in de meeste gevallen zijn minder auto's te verwachten. In vergelijking met de verwachte modal split voor afgelopen seizoen, waren vooral het in de praktijk hogere trein- en fietsgebruik opvallend. In bijlage 1 zijn de gehanteerde uitgangspunten bij de modal split opgenomen en is ook de modal split bij mooi weer terug te vinden.

Auto

Op basis van een parkeeronderzoek is herleid hoeveel bezoekers er met de auto zijn gekomen. Er stonden rond het stadion 4.460 auto's geparkeerd. Uitgaande van een bezettingsgraad van 3,1, betekent dit dat circa 14.500 bezoekers met de auto komen. Het parkeeronderzoek is echter gedaan met mooi weer. Op basis van ervaringscijfers blijkt dat met slecht weer 10% meer bezoekers met de auto komt. Dit betekent circa 16.000 bezoekers (circa 5.200 personenauto's). Hieruit blijkt dat er minder autoverkeer is dan vooraf verwacht (in het vorige mobiliteitsplan is uitgegaan van 16.800 bezoekers met de auto, wat neerkomt op circa 5.400 personenauto's).

Auto + pendelbus

Van de auto's parkeert een deel op het terrein van de Universiteit Twente. Tussen de UT en Grolsch Veste wordt door FC Twente een buspendel ingezet die goed verloopt. Circa 2.600 supporters maken gebruik van de buspendel. Op de UT stonden P1 en P2 volledig vol.

Trein

Het stadion ligt pal aan het station Drienerlo. Met extra materieelinzet vanuit Enschede en Hengelo kent het stadion een goede treinbereikbaarheid. Het aantal supporters dat per wedstrijd wordt vervoerd varieert tussen circa 4.500 en 5.500 reizigers. Vanwege de veiligheid is het aantal mensen dat op het perron kan worden toegelaten beperkt. Hiervoor wordt de toegang tot het perron gedoseerd met een veiligheidscontrole. Bovendien wordt een deel van het perron afgezet om een veiligheidsbuffer rond de zone voor uitsupporters te houden.

Fiets

De stadionlocatie is per fiets goed bereikbaar. Fietstellingen zijn niet bekend. Het aantal fietsen is daarom bepaald als restpost. In het nieuwe seizoen worden deze geteld. Uit de voorlopige aantallen blijkt dat er bij mooi weer sprake is van een groot aandeel fietsers, circa 2.500. Gemiddeld komen er bij slecht weer circa 1.500 bezoekers per fiets. Dit sluit aan bij het gevoel dat het aanbod van fietsen veel groter is dan verwacht. Fietsers zullen gefaciliteerd moeten worden. De stallingsvoorzieningen zijn niet berekend op de piekvraag. Fietsen worden op meerdere plekken buiten de stallingen neergezet.

Bus

Buslijn 1 (stadsbus) bedient –volgens het boekje– de Grolsch Veste. Omdat tijdens de wedstrijden de wegen op het Business and Science Park (B&S) voor veel oponthoud zorgen, rijdt de bus op die momenten een andere route en doet het stadion niet aan. Lijnen 8 en 9 Enschede – Hengelo bedienen het B&S vanaf het viaduct in de Hengelosestraat. Beide lijnen hebben tot op heden een zeer bescheiden functie als het gaat om het vervoer van bezoekers naar en van het stadion. Het aandeel bus is in de modale split daarom nihil.

Bus (tegenpartij)

Het uitvak laat maximaal 1.000 supporters toe. Deze komen met een verplichte buscombi met rond de 20 bussen. Deze bussen benaderen het stadion via de Auke Vleerstraat en de Elsbeekweg. De bussen worden gestald op een afgesloten deel naast het stadion.

Besloten busvervoer

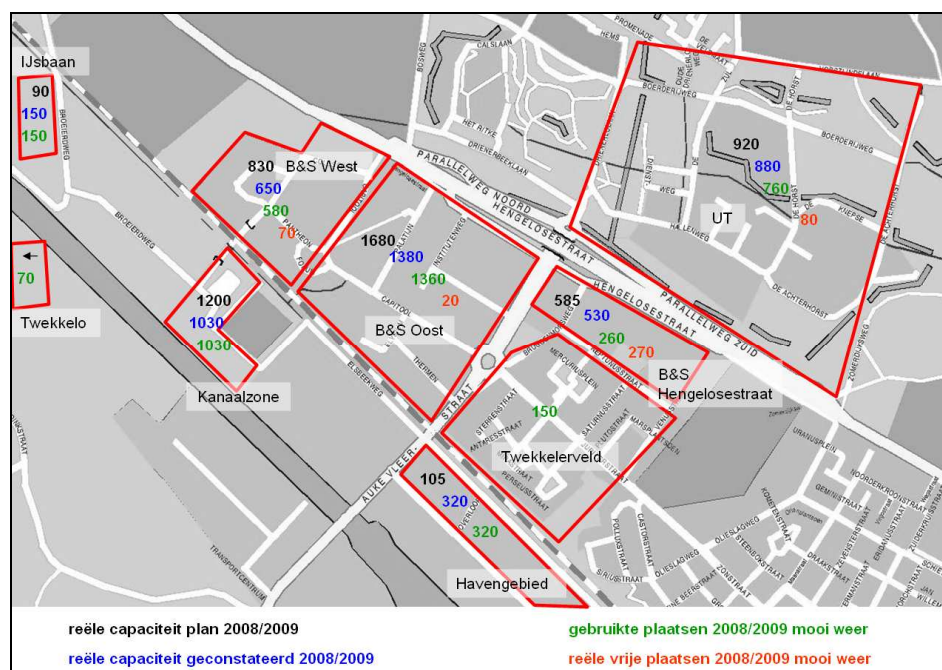
Besloten vervoer speelt ook een rol. Sommige supportersverenigingen regelen bussen voor het vervoer naar het stadion. Deze bussen maken gebruik van het forum. In totaal zijn dit ongeveer 600 bezoekers. Deze bussen komen uit Enter, Wierden, Markelo, Rijssen, Vriezenveen, Denekamp en Goor.

Lopend

De voetgangers naar het stadion zijn geschat op 1%, zoals dat ook voor de eerdere mobiliteitsonderzoeken gold.

2.4 Parkeren

Er wordt op verschillende terreinen geparkeerd. Deze parkeerplaatsen liggen binnen acceptabele loopafstand van het stadion (max. 1 km). Alleen vanuit het UT-terrein worden bezoekers met pendelbussen vervoerd. Op de parkeerplaatsen naast het stadion (P1 en P2) geeft FC Twente parkeervergunningen uit. De gebiedsindeling is in figuur 2.3 weergegeven.



Figuur 2.3: Gebiedsindeling parkeerlocaties

Voor een realistisch beeld werd in het vorige mobiliteitsplan uitgegaan van een bezettingsgraad van 90% voor alle parkeerplaatsen exclusief de parkeerplaatsen in de Kanaalzone en bij Kienhuis Hoving (op B&S west) waar een bezettingsgraad van 100% wordt verwacht. In dit plan wordt eveneens uitgegaan van zogenaamde reële parkeerplaatsen. De bezettingsgraad van 90% wordt om verschillende redenen gehanteerd. Ten eerste omdat de terreinen vrij toegankelijk zijn en daardoor de kans bestaat dat er reeds auto's geparkeerd staan van personen die geen bezoeker van FC Twente zijn. Dit wordt vooral verwacht op het UT-terrein. Een tweede reden is de mate van verspreiding en onoverzichtelijkheid van de terreinen, waardoor de verwachting is dat niet alle plaatsen bezet zullen zijn. Dit geldt met name voor de parkeerplaatsen op het B&S terrein, maar ook op het UT-terrein. De parkeerterreinen op de Kanaalzone en bij Kienhuis Hoving zijn daarentegen overzichtelijk en niet vrij toegankelijk (vergunningenregime). Hier wordt dan ook een bezettingsgraad van 100% aangehouden. Bij de ijsbaan werd in het vorige plan uitgegaan van een bezettingsgraad van 30%. De kans was namelijk groot dat de voetbalsupporters deze plaatsen niet zouden gebruiken, omdat je vanaf deze locatie na afloop van de wedstrijd moeilijk weg komt. In praktijk blijkt de bezettingsgraad bij de IJsbaan rond de 40% te liggen. Deze wordt vanaf nu gehanteerd.

In tabel 2.2 is per terrein aangegeven wat de capaciteit was in het vigerende mobiliteitsplan, wat de geconstateerde capaciteit is, hoeveel plekken waar in gebruik waren het afgelopen seizoen en waar nog reële vrije plaatsen zijn. Dat de geconstateerde capaciteit soms lager is dan gepland komt doordat bepaalde terreinen tijdens wedstrijden van FC Twente gesloten leken (B&S) of niet meer bestaan (UT). Ook zijn er plaatsen waar meer geparkeerd werd dan vooraf aangenomen (IJsbaan en Havengebied). In werkelijkheid wordt ook in beperkte mate geparkeerd in Twekkelo en Twekkelveld. Parkeren in Twekkelo en Twekkelveld wordt als ongewenst beschouwd en is daarom niet meegenomen in de reële parkeer capaciteit. In totaal zijn er 4.927 reële parkeerplaatsen beschikbaar. Bij mooi weer waren er voldoende parkeerplaatsen in de omgeving van het stadion. Het gebruik van de capaciteit in Twekkelo en Twekkelveld zorgde ervoor dat er het afgelopen seizoen ook voldoende parkeerplaatsen waren bij slecht weer.

terrein	getelde capaciteit	gebruikte plaatsen*	vrije plaatsen	reële capaciteit (%)	reële capaciteit (abs.)	reële vrije plaatsen	opmerkingen
UT	971	758	213	90	874	116	
Stadion	1.031	1.031	0	100	1.031	0	
B&S west	715	580	135	90	644	64	P Defensie is nog niet in gebruik
B&S oost	1.531	1.360	171	90	1.378	18	Inclusief Wellinga
B&S Hengelosestraat	590	261	329	90	531	270	
							onofficieel gebruik op basis van inschatting voetgangers op Elsbeekweg, reële capaciteit hoger dan getelde, het aantal reële plaatsen is hier mogelijk ook hoger
Havengebied	105	320	0	90	320	0	percentage bijgesteld
IJsbaan	350	150	200	40	150	0	ongewenst
Twekkelo	0	70	0	0	0	0	ongewenst
Twekkelveld	0	150	0	0	0	0	ongewenst
totaal	5.243	4.680	998	-	4.927	467	

* Gebruikte plaatsen bij mooi weer. Bij slecht weer wordt 10% meer plaatsen gebruikt (in totaal 5.150) en zijn er geen reële vrije plaatsen meer.

Tabel 2.2: parkeersituatie

Bij de bepaling van de parkeercapaciteit zijn de volgende uitgangspunten en constateringengehanteerd:

- De capaciteit en het aantal vrije plaatsen is gebaseerd op parkeertellingen van het afgelopen seizoen bij mooi weer.
- De reële vrije¹ plaatsen volgen uit toepassing van de eerder genoemde percentages voor de verwachte bezettingsgraad.
- P3 Wellinga (B&S oost) is geasfalteerd en wordt gebruikt door kaarthouders.
- P4 Defensie is nog niet in gebruik (bij de U-uitbreiding wel).
- Enkele gebieden zijn gesloten tijdens wedstrijden.
- B&S Hengelosestraat wordt het minst gebruikt.
- Er wordt niet langs de wegwand geparkeerd in B&S.
- In Twekkelo staan circa 70 en in Twekkelveld circa 150 auto's, deze zijn niet meegenomen in de tellingen. Parkeren hier is ongewenst. Deze twee locaties worden daarom buiten de reële parkeercapaciteit gehouden.
- Parkeren in het havengebied is niet in kaart gebracht. Wel is bekend dat er circa 1.000 voetgangers via de Elsbeekweg naar het stadion komen. Omdat deze weg naar het Havengebied leidt, kan verondersteld worden dat met een autobezettingsgraad van 3,1, er in dit gebied circa 320 voertuigen staan geparkeerd.
- De parkeercapaciteit bij de IJsbaan is geteld en vastgesteld op 634 plaatsen. Tijdens een evenement op de IJsbaan en een gelijktijdige wedstrijd van FC Twente waren 406 parkeerplaatsen bezet. Naar verwachting is het aandeel FC Twente bezoekers circa 150. Ook bij een evenement op de IJsbaan zijn er nog ruim 200 plaatsen beschikbaar. Door een slechte verkeersafwikkeling na afloop van de wedstrijden worden deze 200 plaatsen niet beschouwd als reële plaatsen.

¹ Reële vrije plaatsen geven het maximale aantal gebruikte plaatsen.

3

Bereikbaarheid na uitbreiding stadion

Er zijn verschillende ontwikkelingen rond de Grolsch Veste. In dit hoofdstuk worden deze ontwikkelingen geschetst en de gevolgen voor de bereikbaarheid in kaart gebracht.

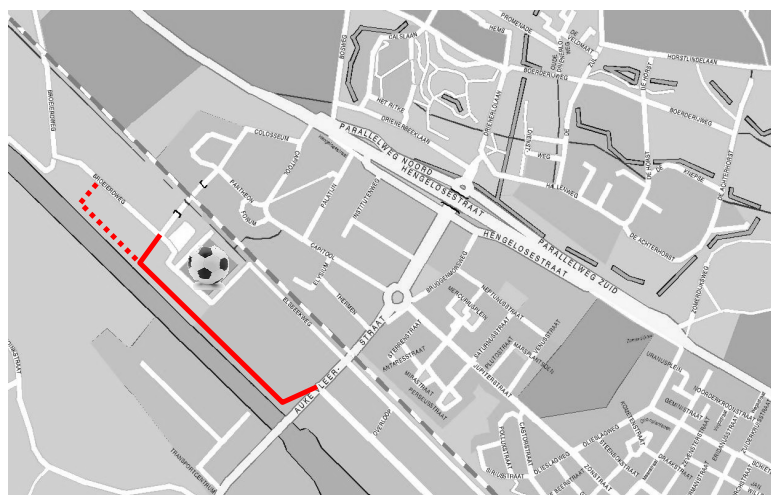
3.1 Ontwikkelingen

Uitbreiding stadion

Het stadion wordt uitgebreid naar 32.000 bezoekers (plus 8.000 zitplaatsen). Dit wordt mogelijk gemaakt door enerzijds de U-ring te realiseren en anderzijds de gracht te vullen.

Auto

In de situatie met de U-uitbreiding komt er naast de huidige auto-infrastructuur een extra ontsluiting naar de Kanaalzone. De weg komt langs het kanaal en sluit aan op de Auke Vleerstraat, zie figuur 3.1.



Figuur 3.1: Nieuwe parallelweg (in rood aangegeven)

De derde ontsluiting heeft een primaire rol voor de hulpverlenende diensten tijdens verschillende evenementen in de Kanaalzone. Daarnaast is deze belangrijk voor de bereikbaarheid van bezoekers van de verschillende functies in de Kanaalzone. Momenteel wordt nog bekeken hoe de derde ontsluiting het meest optimaal benut kan worden voor bezoekers van de Kanaalzone tijdens voetbalwedstrijden. Het is denkbaar dat de derde ontsluiting tijdens wedstrijden exclusief voor een van de partijen in het gebied wordt aangemerkt (bijvoorbeeld Go Planet en IJsbahn óf FC Twente). In het operationele mobiliteitsplan wordt hierop nader ingegaan.

Over het algemeen heeft de derde ontsluiting de volgende effecten:

- Go Planet en de IJsbahn worden beter bereikbaar;
- minder niet aan FC Twente gerelateerd verkeer op het B&S-terrein is positief voor de afwikkeling;
- bezoekers van de Kanaalzone (P1 en P2) kunnen niet meer via de Elsbeekweg;
- bij ingebruikname van de derde ontsluiting gebruiken hulpdiensten en de bezoekers van de uitclub de Elsbeekweg die hiermee ook beschikbaar komt voor fietsers en voetgangers.

Parkeren

Vooralsnog is het P4-terrein bij Defensie het enige parkeerterrein dat in de nabijheid van het stadion is gepland. Dit terrein heeft een capaciteit van 100 parkeerplaatsen en bevindt zich op B&S west. De betere bereikbaarheid van de parkeerlocatie bij de IJsbahn zorgt bovendien voor een hoger gebruik door de FC Twente bezoekers. Uitgegaan wordt van circa 350 bezoekers (200 meer).

Bus

Connexxion heeft een plan uitgewerkt om de inzet van busvervoer tijdens de wedstrijden van FC Twente te intensiveren en te optimaliseren. Hierbij is met name gekeken naar inzet van meer pendelbussen tussen het stadion en grote parkeerlocaties in Enschede.

Fiets

De gemeente Enschede en de Regio Twente hebben het voornemen een fietssnelweg te realiseren voor het stadion langs. FC Twente omarmt dit initiatief waarmee de fietsinfrastructuur vanuit Hengelo en Enschede en de stallingscapaciteit een grote kwaliteitssprong maken. Belangrijk om fietsverkeer te stimuleren is het creëren van fietsenstallingen op een aantrekkelijke plek bij stadion. Er worden circa 1.000 extra rekken gepland, nadere uitwerking hiervan vindt plaats in het operationele mobiliteitsplan.

Trein

NS gaat ervan uit dat de maximale vervoerscapaciteit per uur ligt op 6.000–6.500 mensen. Bij vervoer van meer supporters wordt de afvoertijd langer. Veruit de meeste (twee derde tot driekwart van de) reizigers gaan in de richting van Hengelo. Op dit moment worden per wedstrijd circa 4.500–5.500 personen vervoerd (bij slecht weer wordt uitgegaan van 4.500, in verband met de fiets als voortransport). Bij de U-uitbreiding verwacht men een toename van 1.000–1.500 personen per wedstrijd. NS heeft aangegeven dat de maximale vervoercapaciteit niet kan toenemen. Waar de verwerking van 4.500 supporters nu in drie kwartier plaatsvindt, zal de verwerking van 6.000 supporters dan in een uur plaatsvinden.

Uit een werkgroep met medewerkers van FC Twente, ProRail, NS, KLPD, Politie Enschede en de gemeente Enschede zijn twee aandachtspunten voortgekomen voor de U-uitbreiding in relatie tot maatregelen voor het treinvervoer. Het eerste aandachtspunt is dat station Drienerlo door de huidige belasting op wedstrijddagen zijn maximum heeft bereikt. Het tweede aandachtspunt is dat de NS heeft aangegeven dat zij gedurende het voetbalseizoen op wedstrijddagen te kampen heeft met een tekort aan inkomsten ten opzichte van de inspanningen/kosten die gemaakt moeten worden om iedereen te vervoeren.

Derhalve zullen de gewenste maatregelen zich met name richten op:

- het veiliger verwerken van grote(re) supporterstromen;
- een betere controle op vervoersbewijzen.

In de huidige situatie doen zich met name problemen voor in de afvoer richting Hengelo. Het maatregelenpakket richt zich dan ook primair op deze stroom. Om tot het juiste maatregelenpakket te komen, hebben alle partijen hun wensen en uitgangspunten geuit ten aanzien van de hiervoor genoemde punten. Deze treft u hieronder aan.

ProRail. Uitbreiding station Drienerlo

ProRail heeft een onderzoek laten uitvoeren door een externe partij. Hieruit is naar voren gekomen dat het station een verbreding behoeft aan de noordelijke zijde (richting Hengelo). Het perron dient 2,5 à 3 meter breder te worden. Ook dient er een nieuwe opgang c.q. trap te komen.

1. De perronlocatie dient aan de oostelijke zijde over een lengte van ongeveer 75 meter verbreed te worden naar 6 meter (huidige breedte is 3 meter).
2. De taludtrap aan de oostelijke zijde dient verbreed te worden naar minimaal 15 meter
3. De bestaande supporterstunnel zou verbreed moeten worden om de afvoersnelheid te verhogen. Een voorstel voor breedte van 6 meter is aan de orde geweest mede in combinatie met het doorvoeren van het fietspad door deze tunnel. De realisatie hiervan kan mogelijk gecombineerd worden met het plaatsen van een nieuwe duiker ten behoeve van de verbreding van de beek (actie Waterschap). Een en ander kan mogelijk worden uitgevoerd tijdens de grote buitendienststelling van Enschede in het najaar van 2011.

NS. Negatieve business case

De NS beschouwt het vervoer van FC Twente-supporters als evenementenvervoer. Bij dit type vervoer is de organisator van het evenement verantwoordelijk voor de kosten. Bij regulier vervoer is de NS dat zelf.

NS heeft het afgelopen seizoen aan FC Twente aangegeven dat de inzet van extra en speciaal materieel op wedstrijddagen voor de NS een verliesgevende zaak is en dat de NS hierover in gesprek wil met FC Twente, teneinde deze kosten naar acceptabel niveau te brengen. FC Twente heeft vervolgens twee gesprekken gevoerd met de NS.

Geopperd is extra tourniquets en hekwerken te plaatsen rondom de Grolsch Veste en ter plaatse van het perron richting Enschede. Dit komt tegemoet aan de wens van de KLPD een bufferzone te realiseren zoals bij Stadion De Kuip en de wens voor een publieksvriendelijke in- en uitgang van NS Drienerlo buiten wedstrijddagen. Daarnaast is deze oplossing mede tot stand gekomen met het oog op de beperkte beschikbaarheid van grond (door bijvoorbeeld ontwikkeling Kennispark).

De ontwikkeling van het stadion als evenementen- en congressenlocatie en het Kennispark leiden tot activiteiten waarmee een sterke toename van het aantal reizigers buiten de wedstrijddagen om gepaard gaat.

Besloten busvervoer

Op basis van aanvragen die er voor komend seizoen liggen, is de verwachting dat volgend jaar circa 800 personen met besloten vervoer zullen gaan. Dit seizoen waren dit er circa 600. Dit is een ontwikkeling die los staat van de uitbreiding en dus een wijziging van de modal split betekent. Uitgangspunt is dat deze supporters evenredig met de modal split uit alle overige vervoerswijzen worden gehaald.

Bus tegenpartij

Het uitvak voor supporters van de tegenpartij zal niet meegroeien. Het busvervoer van de tegenpartij zal daarom gelijk blijven aan de huidige situatie. Ook dit zorgt daarom voor een iets andere modal split.

3.2 Verwacht gebruik vervoerswijzen

In eerste instantie wordt uitgegaan van een relatief vergelijkbaar aanbod aan voorzieningen in de toekomst waarbij het gebruik van de verschillende vervoerswijzen niet veranderen. Hierbij wordt nadrukkelijk gesteld dat de parkeersituatie beslist niet te royaal mag worden. Dat vertaalt zich meteen in een hoger autogebruik. Ook in de toekomst blijft het belangrijk dat de parkeersituatie door de wedstrijdbezoekers als krap ervaren wordt. Maar ook: de trein mag niet relatief achterblijven in capaciteit, ook dat zou leiden tot een relatief hoger autogebruik. Bij eenzelfde verdeling over de vervoerswijzen is eenvoudig te berekenen hoeveel mensen per auto, trein, fiets en andere vervoerswijzen komen, uitgaande van een capaciteitsbenutting in het voetbalstadion van 32.000 zitplaatsen. Het aandeel uitsupporters groeit niet mee. Maar het aantal supporters vervoerd met besloten vervoer groeit harder dan verwacht. Hiermee rekening houdend resulteert extrapolatie in de modal split zoals weergegeven in tabel 3.1.

bezoekers	absoluut	relatief
trein	6.000	19%
fiets	1.900	6%
bus (tegenpartij)	1.000	3%
besloten busvervoer	1.100	4%
lopend	500	1%
auto	21.500	67%
totaal	32.000	100%

Tabel 3.1: Modal split bezoekers na uitbreiding U-ring en gracht bij slecht weer

Deze tabel geeft globaal de 'verplaatsingswens' van de supporters weer bij slecht weer. Welke gevolgen dit heeft wordt per modaliteit toegelicht in de volgende paragrafen.

3.3 Gevolgen voor de auto

3.3.1 Parkeren

De verwachting is dat 21.500 bezoekers met de auto willen komen. Bij een bezettingsgraad van 3,1 betekent dit dat er circa 6.900 auto's en dus ook zoveel parkeerplaatsen nodig zijn.

Het huidige parkeeraanbod is circa 4.900 reële plaatsen. Hier komen 100 plaatsen op het terrein van Defensie bij en 200 plaatsen bij de IJbaan worden beter bereikbaar door de derde ontsluiting (zie ook bijlage 3 voor een overzicht van de parkeerplaatsen bij de IJbaan). Als gevolg van een herindeling komen circa 100 plaatsen te vervallen bij P1 en P2. Daarnaast zijn bij de meest recente tellingen op 8 november 2009, 75 parkeerplaatsen extra geïdentificeerd op het B&S-terrein ten opzichte van de telling op 3 mei 2009. Hiermee komt het toekomstige aanbod op 5.175 plaatsen. Om aan de vervoersvraag te kunnen voldoen, zijn ten opzichte van de huidige situatie 1.725 extra parkeerplaatsen nodig.

3.3.2 Verkeersafwikkeling

Naast de parkeercapaciteit moet ook de omliggende verkeersinfrastructuur het extra verkeer kunnen afwikkelen. Om dit te bepalen is de situatie na de wedstrijd maatgevend. Hiervoor worden de hiernavolgende percentages voor een afvloeiing van het verkeer in acht genomen, zie tabel 3.2.

aanvangstijd na wedstrijd	% te verwerken verkeer
0-30 min.	35%
30-60 min.	30%
60-90 min.	25%
langer dan 90 min	10%

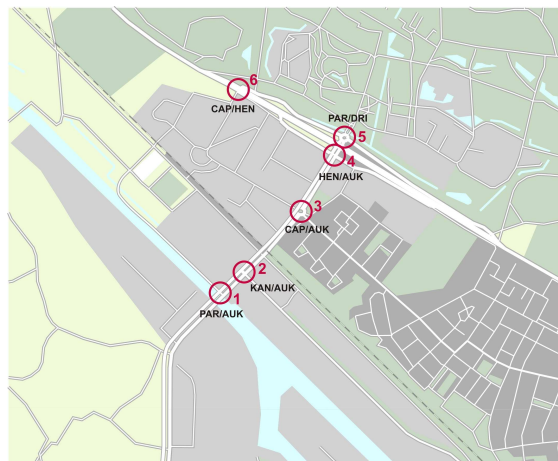
Tabel 3.2: Verkeersafwikkelingspercentages

De toekomstige verkeersafwikkeling wordt in drie onderdelen geanalyseerd. Eerst worden de parkeerterreinen met capaciteiten in beeld gebracht (reeds gedaan in hoofdstuk 2). Vervolgens wordt gekeken wat de aansluitingen op de hoofdwegenstructuur zijn en op welke manier naar verwachting de parkeergebieden ontsloten worden. Uitgangspunt is de verdeling volgens het vigerende operationele mobiliteitsplan. Ten slotte wordt het aandeel van het FC Twente verkeer op de kruispunten inzichtelijk gemaakt.

Kruispunten

Uitgegaan is van verdeling van de supporters volgens het vigerende operationele mobiliteitsplan. Daarnaast is ervan uitgegaan dat de extra motorvoertuigen evenredig verdeeld worden over de terreinen die in de huidige situatie gebruikt worden zonder rekening te houden met de capaciteit (zie bijlage 2). De kruispunten zoals weergegeven in figuur 3.3 zijn bekeken.

nr.afkorting	wegen
1 Par/Auk	Nieuwe parallelweg Auke Vleerstraat
2 Kan/Auk	Kanaalstraat Auke Vleerstraat
3 Cap/Auk	Capitool Auke Vleerstraat
4 Hen/Auk	Hengelsestraat Auke Vleerstraat
5 Par/Dri	Parallelweg Zuid Drienerlolaan
6 Cap/Hen	Capitool Hengelsestraat



Figuur 3.3: kruispunten

In tabel 3.3 is het aantal auto's per kruispunt weergegeven.

kruispunt	intensiteit eerste 30 min
Kan/Auk	42
Cap/Auk	700
Hen/Auk	163
Par/Dri	168
Cap/Hen	315
Hen/Hen	221
Hor/Hor	252
Par/Auk	375

Tabel 3.3: Auto's per kruispunt

Tijdens piekmomenten kan het verkeer niet als op een normale dag worden verwerkt. Omdat deze situaties incidenteel voorkomen, van korte duur zijn, en niet onverwacht zijn is dit geen situatie die aanpassingen van de infrastructuur verantwoordt. Met de inzet van politie en verkeersregelaars en bijvoorbeeld aangepaste regelscenario's bij verkeersregelininstallaties moet worden gezocht naar een optimale afwikkeling. In het operationele plan (dat volgt op dit mobiliteitsplan) wordt hier verder op ingegaan.

Weginfrastructuur

In het vorige mobiliteitsplan is op basis van ervarings-, praktijkcijfers en postcodes van de clubkaarthouders bepaald via welke aan- en afvoerroute de bezoekers verwacht worden. Deze percentages zijn nu weer gehanteerd. Indien er 6.900 auto's komen is de verdeling naar verwachting zoals weergegeven in tabel 3.4.

aan- afvoerroute	percentage	aantal motorvoertuigen
Hengelo - Hengelsestraat	20%	1.400
Enschede - Hengelsestraat	20%	1.400
Auke Vleerstraat	50%	3.400
Horstlindelaan	10%	700

Tabel 3.4: Overzicht verwachte aantal motorvoertuigen per aan- en afvoerroute

De hoeveelheid verkeer in combinatie met de verkeersafwikkelingspercentages geven aan hoeveel verkeer er per uur te verwachten is op de verschillende wegen. Door deze intensiteit te delen door (toetsen aan) de capaciteit ontstaat een maat voor de verkeersafwikkeling op wegvakniveau. In de tabellen 3.5 t/m 3.8 zijn deze bepaald voor de verschillende aan- en afvoerroutes. Indien de I/C-verhouding niet boven de 0,80 is, is de wegcapaciteit niet de oorzaak van eventuele knelpunten. Uitgangspunt bij de tabellen is dat lokaal verkeer weet dat er een wedstrijd van FC Twente is en hier de routekeuze dan wel het vertrektijdstip op zal aanpassen. In de tabellen is daarom alleen rekening gehouden met verkeer gerelateerd aan FC Twente. Verkeer dat later dan 90 minuten na de wedstrijd vertrekt is vanwege de verspreidheid in tijd niet meegenomen (10%). Deze relatief kleine groep heeft bovendien geen of nauwelijks invloed op de verkeersafwikkeling.

aanvangstijd na wedstrijd	% te verwerken verkeer	aantal voertuigen	intensiteit per uur	capaciteit	I/C-verhouding
0-30 min	35%	1190	2380	1600	> 1.00
30-60 min	30%	1020	2040	1600	> 1.00
60-90 min	25%	850	1700	1600	> 1.00

Tabel 3.5: Verkeersafwikkeling Auke Vleerstraat

aanvangstijd na wedstrijd	% te verwerken verkeer	aantal voertuigen	intensiteit per uur	capaciteit	I/C-verhouding
0-30 min	35%	490	980	1600	0,61
30-60 min	30%	420	840	1600	0,53
60-90 min	25%	350	700	1600	0,44

Tabel 3.6: Verkeersafwikkeling Hengelo - Hengelosestraat

aanvangstijd na wedstrijd	% te verwerken verkeer	aantal voertuigen	intensiteit per uur	capaciteit	I/C-verhouding
0-30 min	35%	490	980	1600	0,61
30-60 min	30%	420	840	1600	0,53
60-90 min	25%	350	700	1600	0,44

Tabel 3.7: Verkeersafwikkeling Enschede - Hengelosestraat

aanvangstijd na wedstrijd	% te verwerken verkeer	aantal voertuigen	intensiteit per uur	capaciteit	I/C-verhouding
0-30 min	35%	245	490	1600	0,31
30-60 min	30%	210	420	1600	0,26
60-90 min	25%	175	350	1600	0,22

Tabel 3.8: Verkeersafwikkeling Horstlindelaan

Uit bovenstaande tabellen blijkt dat de I/C-verhoudingen op de Auke Vleerstraat boven de 0,80 komen en zelfs groter zijn dan 1,00. Er is hier sprake van een grote overbelasting. De gemeente Enschede is voornemens deze weg op termijn te verdubbelen om ook tijdens de spitsperiodes het verkeer te kunnen afwikkelen. Na de verdubbeling is er ook voldoende capaciteit aanwezig op de wegvakken om het verkeer tijdens een wedstrijd van FC Twente af te wikkelen.

3.4 Gevolgen voor de trein

De NS heeft aangegeven dat er maximaal 6.000-6.500 personen vervoerd kunnen worden. Met de verwachte 6.100 reizigers zit de trein dus aan zijn maximum. Hierdoor wordt de verwerkingsperiode van de supporters met circa 15 minuten verlengd.

3.5 Gevolgen voor overige vervoerswijzen

De groei aan fietsen vraagt om extra stallingen. Door de groei van het besloten busvervoer zijn meer busparkeerplaatsen nodig in de nabije omgeving van het stadion. Reële mogelijkheid is om de bussen te parkeren bij het FBK stadion in Hengelo en de supporters voor de wedstrijd af te zetten en na afloop weer op te halen. Dit wordt verder uitgewerkt in het operationele mobiliteitsplan.

3.6 Doorkijk naar uitbreiding Auke Vleerstraat

De situatie op de Auke Vleerstraat verandert indien deze wordt verdubbeld. In tabel 3.9 is de verkeersafwikkeling voor deze straat na verbreding weergegeven.

aanvangstijd na wedstrijd	% te verwerken verkeer	aantal voertuigen	intensiteit per uur	capaciteit	I/C-verhouding
0-30 min	35%	1190	2380	3200	0,74
30-60 min	30%	1020	2040	3200	0,64
60-90 min	25%	850	1700	3200	0,53

Tabel 3.9: Verkeersafwikkeling Auke Vleerstraat

Met de verbreding van de Auke Vleerstraat komt de I/C-verhouding onder de 0,80. Hiermee worden op wegvakniveau geen knelpunten veroorzaakt. Verdubbeling van de Auke Vleerstraat betekent dus een betere bereikbaarheid vanuit het zuiden.

4 Zoekrichtingen

Voor een uitbreiding naar 32.000 bezoekers is er met de huidige modal split en het huidige aanbod van 4.900 reële parkeerplaatsen en de toekomstige parkeervraag van 6.900 een tekort van 2.000 parkeerplaatsen om het parkeeraanbod op de parkeervraag af te kunnen stemmen. In dit hoofdstuk worden enkele zoekrichtingen gegeven om een evenwichtig mobiliteitsplan te krijgen.

4.1 Resumé bereikbaarheidsvraagstuk

Uit voorgaande hoofdstukken kan worden geconcludeerd dat:

- ten opzichte van de huidige situatie naar 2.000 parkeerplaatsen wordt gezocht;
- na realisatie van P4 bij Defensie (+100 pp) en de betere bereikbaarheid van de parkeerplaatsen bij de IJsbaan (door de aanleg van de derde ontsluiting (+200 pp) en door herindelings van de parkeerterreinen P1 en P2 nabij het stadion(-100 pp), niet eerder geïdentificeerde plaatsen B&S-terrein (+75 pp) nog 1.725 parkeerplaatsen gezocht worden;
- tot op heden nog geen extra parkeerlocaties zijn gevonden in de nabijheid van het stadion;
- alternatieven voor het treingebruik gezocht moeten worden indien er niet voldoende treininzet mogelijk blijkt;
- wordt gezocht naar mogelijkheden tot uitbreiding van het busvervoer, omdat de bus op dit moment nog een zeer beperkte rol speelt in het vervoer van supporters.

4.2 Draaiknoppen

Er zijn verschillende mogelijkheden om de vraag naar of het aanbod van parkeerplaatsen te beïnvloeden om zodoende het verschil in vraag en aanbod van circa 1.725 parkeerplaatsen te elimineren. Aan de volgende draaiknoppen kan worden gedacht:

- parkeerplaatsen realiseren (aanbod):
 - . op loopafstand, binnen een straal van 1 km rond het stadion,
 - . op buspendelafstand (op 10-15 minuten reistijd van het stadion), grote terreinen op goed bereikbare locaties langs de aanrijdroutes;
- alternatieve vervoerswijzen stimuleren.
 - . fietsverkeer aantrekkelijker maken, door realisatie van fietsstallingen en fietssnelweg,
 - . busvervoer aantrekkelijker maken, door inzet van busvervoer vanaf woonkernen;

- autogebruik ontmoedigen:
 - . door invoering van betaald parkeren bij grote terreinen, waarbij opgemerkt wordt dat voor de Kanaalzone in feite al een vergoeding wordt gevraagd door middel van het uitgeven van parkeervergunningen,
 - . parkeerkrapte realiseren, wat alleen kan bij goede alternatieven;
- hogere bezettingsgraad parkeerterreinen door inzet parkeerregelaar (het beste mogelijk bij grote terreinen);
- hogere bezettingsgraad auto (er is nu al een hoge bezettingsgraad).

Hierna volgen vier scenario's (oplossingsrichtingen op hoofdlijnen) waarin aan verschillende knoppen wordt 'gedraaid'. Mogelijkheid bestaat om de scenario's te optimaliseren en/of combineren.

4.3 Scenario 1: Intensiveren huidige terreinen en extra terreinen op loopafstand

In dit scenario worden de resterende vrije parkeerplekken optimaal benut door de inzet van extra verkeersregelaars en wordt gezocht naar extra ruimte in de nabijheid van het stadion, op loopafstand van circa 1 km van het stadion. Ten aanzien van het openbaar vervoer wordt in dit scenario hier niet grootschalig op ingezet, anders dan het kenbaar maken van de mogelijkheden van de reguliere buslijnen. Wel wordt ingezet op het stimuleren van fietsgebruik door kwalitatieve stallingsvoorzieningen en fietsroutes aan te bieden. Dit scenario kan indien nodig worden uitgebreid met de inzet van busvervoer vanuit de woonkernen (zie scenario 3).

De huidige capaciteit is 5.680 parkeerplaatsen op basis van tellingen. Bij mooi weer worden er 4.680 parkeerplaatsen gebruikt. In het onderstaande overzicht is weergegeven waar de vrije parkeerplekken zijn. Omdat de parkeerplaatsen over veel kleine terreinen verspreid liggen, gaan we ervan uit dat niet alle parkeerplaatsen gevonden en gebruikt kunnen worden en dat er een reële capaciteit is van circa 90% van de werkelijke capaciteit. In het overzicht is ook aangegeven hoeveel reële vrije plaatsen er nog zijn, dit alles bij mooi weer.

terreinen	vrije plaatsen mooi weer	reële vrije plaatsen mooi weer	ongebruikte vrije plaatsen bij	
			reële vrije plaatsen slecht weer	slecht en mooi weer*
UT (Vrijhof, Paviljoen, Langezijds)	213	116	0	97
B&S West	135	64	0	71
B&S Oost	171	18	0	153
B&S Hengelosestraat	329	270	0	59
totaal	798	468	0	380

*plaatsen die niet worden gevonden

Tabel 4.1: Vrije parkeerplaatsen en reële vrije plaatsen bij mooi en slecht weer

Bij slecht weer zal ongeveer 10% meer mensen met de auto komen. Een percentage van 10% komt neer op 468 ($0,10 \cdot 4.680$ parkeerplaatsen) extra bezette parkeerplaatsen bij slecht weer. Toevallig komt dit overeen met het aantal reële vrije plaatsen, hetgeen betekent dat bij slecht weer geen reële plekken meer vrij zijn. Wel zijn er nog vrije parkeerplekken die niet gevonden worden door de bezoekers van FC Twente. Door intensiever gebruik van verkeersregelaars kan het gebruik van de huidige terreinen geïntensiveerd worden. Hiermee worden ook de anders niet gevonden parkeerplekken aangewezen en gebruikt en komt de reële capaciteit op bijna 100%. Dit betekent dat er circa 380 parkeerplekken over zijn, die bij de uitbreiding gebruikt kunnen worden.

Daarnaast kan in dit scenario gebruik gemaakt worden van de beschikbare ruimte in het Havengebied. In de huidige berekeningen gaan wij ervan uit dat er 320 auto's geparkeerd staan. Op basis van een recente telling blijkt echter dat er circa 750 vrij toegankelijke parkeerplaatsen in het havengebied zijn en dat er tijdens wedstrijden circa 300 gebruikt zijn. Van de 750 parkeerplaatsen bevinden zich circa 400 plekken op loopafstand. Om ook de overige 350 plekken te gebruiken wordt een shuttleservice ingezet. Voor de shuttleservice wordt uitgegaan van twee opstapplaatsen, één aan de Lonnekerbrugstraat en één aan de Kanaalstraat. De shuttlebus kan dan een rondje rijden via deze twee straten. Uitwerking hiervan vindt plaats in het operationele mobiliteitsplan.

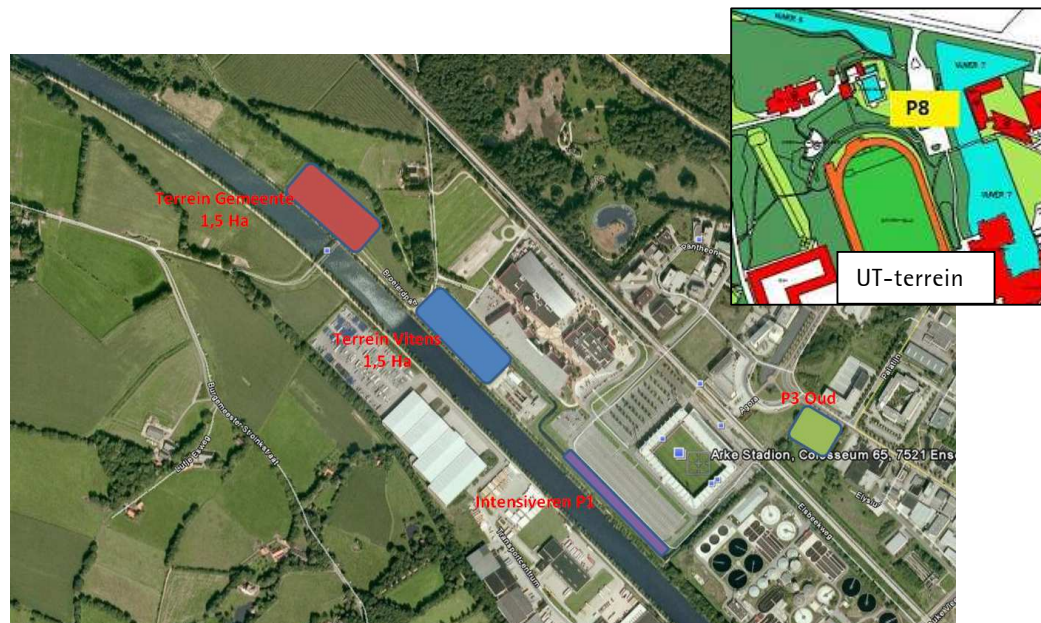
Dit betekent dat er in het Havengebied nog 80 plaatsen op loopafstand ongebruikt en nog niet als capaciteit meegerekend zijn. En daarnaast kunnen nog 350 plaatsen in het havengebied gebruikt worden in combinatie met een shuttleservice. In bijlage 3 zijn kaarten opgenomen van het Havengebied. De eerste twee overzichten geven de parkeerplaatsen aan op loopafstand, de laatste twee overzichten tonen parkeerplaatsen die in aanmerking komen in combinatie met een shuttleservice. Door de derde ontsluiting rijden de bezoekers van P1 en P2 niet meer via de Elsbeekweg. Hiermee ontstaat meer ruimte om de bezoekersstromen op de Elsbeekweg in goede banen te geleiden.

Naast het intensiveren wordt binnen dit alternatief ook extra parkeer capaciteit gevonden op loopafstand van het stadion. De volgende terreinen komen hiervoor in aanmerking (zie ook figuur 4.1):

- Terrein gemeente. Dit terrein is 1,5 hectare, maar valt voor een deel binnen de ecologische zone, waardoor hier maximaal 250 auto's geparkeerd kunnen worden².
- Intensiveren P1. Op dit stuk grond dat beschikbaar komt door herinrichting van de doorgaande weg in verband met de derde ontsluiting, ontstaat parkeerruimte voor 200 auto's of 120 auto's en 20 bussen. Van het eerste wordt uitgegaan.
- Terrein Vitens. Dit terrein is 1,5 hectare en is beschikbaar voor een periode van 5 jaar. Hier kunnen 600 parkeerplaatsen worden gecreëerd. Na 5 jaar kan een beroep worden gedaan op de nieuw aan te leggen terreinen in het B&S³.
- P3 oud. Op deze locatie zijn 300 plaatsen beschikbaar op een braakliggend terrein. Deze locatie is voor een tijdelijke periode bruikbaar. Voor de toekomst zijn er geen garanties te geven voor beschikbaarheid van dit terrein. Wel is de verwachting dat hier bedrijven met parkeerruimte komen die tijdens wedstrijden van FC Twente gebruikt kan worden. Vooralsnog zijn deze plaatsen niet meegenomen.
- Op het UT-terrein zijn 90 extra plaatsen beschikbaar bij het zwembad (P8). Deze plaatsen liggen op loopafstand van de pendelbusroute naar het stadion (zie ook bijlage 3 voor een overzicht van de parkeerplaatsen bij de UT).

² Voor dit terrein dient definitieve beschikbaarheid nog vastgesteld te worden, hierop wordt teruggekomen in het operationele plan.

³ Idem.



Figuur 4.1: Mogelijke uitbreidingslocaties voor parkeren op loopafstand van het stadion en op het UT-terrein

In tabel 4.2 zijn de belangrijkste kenmerken van dit scenario weergegeven.

draaiknop	ja/nee	toelichting
extra parkeeraanbod op loopafstand	ja	intensiveren gebruik bestaande parkeerterreinen door inzet extra verkeersregelaars, gebruik van het havengebied, inzet extra terreinen op loopafstand, inzet extra terrein op UT
derde ontsluiting	ja	noodzakelijk, ter verbetering van de bereikbaarheid van Go Planet
parkeeraanbod i.c.m. buspendel (extra)	nee	alleen huidige buspendel naar UT-terrein. Op termijn met laag tarief
fietsparkeren	ja	stimuleren fietsgebruik
inzet busvervoer	nee	minimaal stimuleren huidige busdiensten

Tabel 4.2: Kenmerken scenario 1: Intensiveren huidige terreinen en extra terreinen op loopafstand

Mogelijk resultaat

Door intensiveren van de huidige terreinen wordt een extra parkeercapaciteit van circa 380 plekken verwacht. Intensiveren van het havengebied levert 430 extra parkeerplaatsen op. In totaal worden er met intensiveren 810 plaatsen extra benut.

Naast het intensiveren is er de mogelijkheid om 1.140 extra parkeerplaatsen op loopafstand te creëren.

Voor de nabije toekomst wordt hiermee met **1.950 parkeerplaatsen** ruim aan de vraag voldaan. In de minder nabije toekomst kan het parkeeraanbod minder ruim uitvallen.

Voordeel:

- geen grote investeringskosten;
- voldoende parkeercapaciteit.

Nadeel:

- kosten voor extra inzet verkeersregelaars;
- beschikbaarheid P3 oud en Vitens op langere termijn onzeker, circa 900 plaatsen.

Optimaliseren:

- Mogelijk kan ook op de parallelbaan van de Hengelosestraat (B&S oost) geparkeerd worden in combinatie met eenrichtingsverkeer.

4.4 Scenario 2: Realiseren van extra parkeerplaatsen op korte loopafstand

Dit scenario gaat uit van het realiseren van extra parkeeraanbod op korte loopafstand in de vorm van een parkeerdek (naast het stadion). Voor de bereikbaarheid hiervan is de derde ontsluiting van het stadion noodzakelijk. Hierdoor ontstaan tevens mogelijkheden de bestaande parkeerplaatsen bij de IJsbaan beter te benutten. Op het openbaar vervoer wordt in dit scenario niet grootschalig ingezet, anders dan het kenbaar maken van de mogelijkheden van de reguliere buslijnen. Wel wordt ingezet op het stimuleren van fietsgebruik door kwalitatieve stallingsvoorzieningen en fietsroutes aan te bieden. Dit scenario kan indien nodig worden uitgebreid met de inzet van busvervoer vanuit de woonkernen (zie scenario 3). In tabel 4.3 zijn de belangrijkste kenmerken van dit scenario weergegeven.

<u>draaiknop</u>	<u>ja/nee</u>	<u>toelichting</u>
extra parkeeraanbod op loopafstand	ja	parkeerdek van een laag met circa 1.000 pp naast stadion en intensiveren bestaande parkeerterreinen
derde ontsluiting	ja	noodzakelijk, eventueel extra uitbreiding infrastructuur
parkeeraanbod i.c.m. buspendel (extra)	nee	alleen huidige buspendel naar UT-terrein, op termijn met laag tarief
fietsparkeren	ja	stimuleren fietsgebruik
inzet busvervoer	nee	minimaal stimuleren huidige busdiensten

Tabel 4.3: Kenmerken scenario 2: Realiseren van extra parkeerplaatsen op korte loopafstand

Mogelijk resultaat

Door dit scenario kunnen circa 1.000 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Hiermee wordt nog niet aan de volledige vraag voldaan.

Voordelen:

- eenvoudig te realiseren;
- geen hoge jaarlijkse exploitatiekosten (geen openbaar-vervoerpand).

Nadelen:

- bereikbaarheid komt nog meer in het geding, alleen mogelijk met een derde ontsluiting en eventueel uitbreiding op de ontsluitingsroute;
- hoge investeringskosten (circa 15.000 euro per parkeerplaats).

4.5 Scenario 3: Sternet bus

Dit scenario gaat ervan uit dat het openbaar vervoer een grote rol gaat spelen in de bereikbaarheid van de Grolsch Veste. Door middel van een sternet worden bezoekers van FC Twente uit woonwijken van Enschede (het gebied ten oosten van de Tubantiasingel) en grotere woonkernen opgehaald en direct vervoerd naar het stadion. Het aantal parkeerplaatsen bij de Grolsch Veste wordt niet uitgebreid. Ingeschat wordt dat het betalen bij de instaphaltes in de wijken ten koste gaat van de snelheid van het vervoer. Mogelijk kunnen deze kosten worden verrekend met de seizoenskaart, waarmee iedereen een bijdrage doet voor een betere bereikbaarheid van het stadion. Ongeacht of de bezoeker met de auto komt of met het openbaar vervoer. Net als in scenario 1 wordt ingezet op het stimuleren van het fietsgebruik.

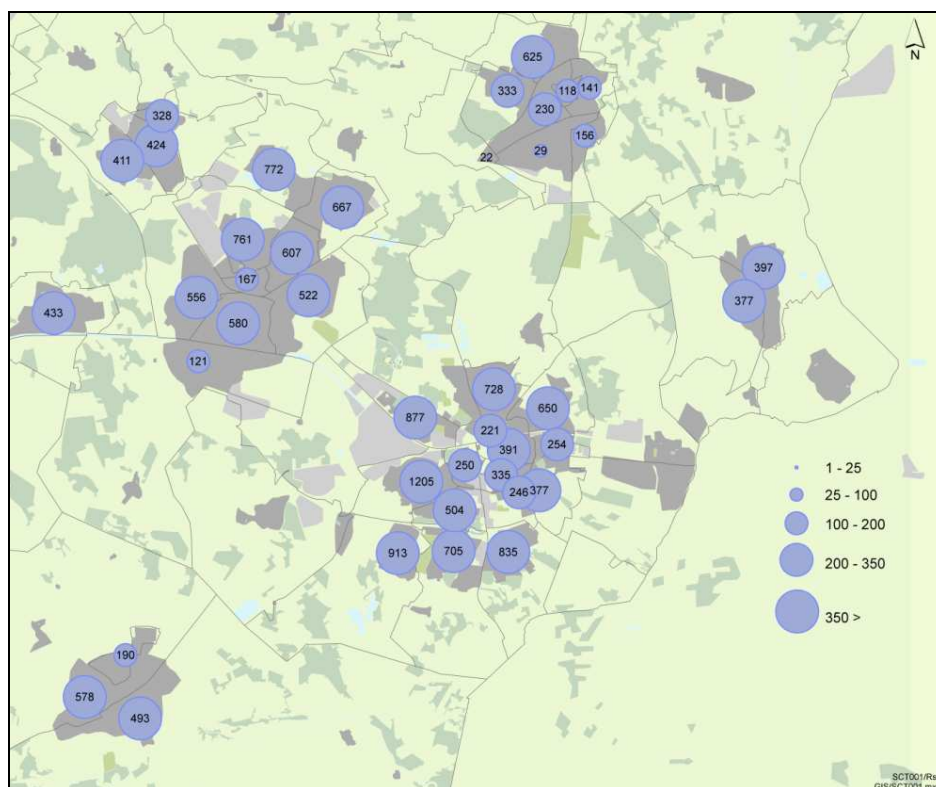
Als indicatie voor het bedienen van de woonwijken in Enschede kan worden uitgegaan van vier buslijnen waarvoor circa vijftien bussen nodig zijn. De bussen rijden dan circa anderhalf uur van tevoren tot 20 minuten voor de start van de wedstrijd. Eventueel uitbreidbaar naar woonkernen die binnen circa 20 minuten reistijd van het stadion liggen (zoals Hengelo, Borne, Delden, Oldenzaal, Losser en Haaksbergen). In tabel 4.4 zijn de uitgangspunten van dit scenario weergegeven.

<u>draaiknop</u>	<u>ja/nee</u>	<u>toelichting</u>
extra parkeeraanbod op loopafstand	nee	
	ja	noodzakelijk, ter verbetering van de bereikbaarheid van
derde ontsluiting		GO-Planet
parkeeraanbod i.c.m. buspendel (extra)	nee	alleen huidige buspendel naar ut terrein
fietsparkeren	ja	stimuleren fietsgebruik
inzet busvervoer	ja	vanuit verschillende woonwijken en -kernen bus inzet

Tabel 4.4: Kenmerken scenario 3: Sternet bus

Mogelijk resultaat

De bus is een interessante optie voor supporters als deze een sneller alternatief biedt dan de auto (inclusief parkeren en lopen). Binnen Enschede hebben supporters uit Enschede West en Centrum een goed alternatief voor de auto (fiets en/of trein). De overige delen van Enschede zijn interessant om met bussen langs te gaan. Voor Hengelo zijn met name de wijken ten noorden van de A1 interessant. Supporters uit de overige kernen (Borne, Delden, Oldenzaal, Losser en Haaksbergen) zijn door ligging van de kernen ten opzichte van het stadion potentiële busreizigers. Indien er een goede busverbinding wordt gerealiseerd wordt verwacht dat voor de supporters uit bovengenoemde kernen circa 20-30% met de bus gaat. Alleen voor Borne en Delden is uitgegaan van 10% omdat zij ook een goede treinverbinding hebben. In figuur 4.1 zijn de verwachte supporters per postcode 4-gebied weergegeven die op maximaal 20 minuten reistijd met de bus van het stadion wonen. Dit is een extrapolatie van de seizoenkaarthouders zoals deze nu bekend zijn naar de situatie met 32.000 bezoekers. De aantallen supporters uit figuur 4.1 voor de genoemde kernen en wijken worden vermenigvuldigd met het percentage van het aandeel bezoekers dat voor de bus kiest. Dit komt neer op een reizigerspotentieel van circa 2.000 tot 3.000 supporters. Met 3,1 bezoeker per auto, betekent dit een besparing van 700 tot 1.000 benodigde parkeerplaatsen.



Figuur 4.1: Verwachte aantal supporters per postcode 4-gebied op afstanden tot het stadion die interessant zijn voor de inzet van Sternetbussen.

Voordelen:

- parkeertekort wordt opgelost (geen extra parkeerplaatsen nodig);
- minder autoverkeer rond het stadion, betere bereikbaarheid stadion en Go Planet.

Nadelen:

- jaarlijkse kosten voor inzet openbaar vervoer (circa 3-3,5 euro per reiziger);
- effect op benodigd aantal parkeerplaatsen onbekend;
- parkeerruimte rond het stadion nodig voor de bussen.

Optimalisaties:

- mogelijkheid tot meebetalen Regio Twente aan financiering;
- mogelijke lagere kosten door reclame/naamsbekendheid voor busmaatschappij Twents/Connexxion;
- mogelijk lagere kosten als buschauffeurs toegang krijgen bij de wedstrijden.

4.6 Scenario 4: Uitbreiden parkeren op grotere afstand van het stadion in combinatie met buspendel

Dit scenario gaat ervan uit dat de bezoekers parkeren op goed bereikbare locaties op grotere afstand van het stadion, zoals dat ook voorgesteld is in het plan van Connexxion. De bezoekers worden met pendelbussen vervoerd naar het stadion. Het aantal parkeerplaatsen bij de Grolsch Veste wordt niet uitgebreid. Een mogelijk beschikbaar terrein is het vliegveld Twente. Dit terrein wordt momenteel niet gebruikt, waardoor er dan ook voldoende ruimte is om 1.900 auto's te parkeren. Dit aantal is bovendien ook dusdanig dat een buspendel met hoge frequentie (circa 8 à 9 bussen) zou kunnen rijden. De buspendel rijdt door het buitengebied over het UT-terrein naar het stadion. Om de bezoekers te geleiden naar deze parkeerplaatsen is minimaal een verwijzing op het rijkswegennet voor aanvang van wedstrijden nodig. Voor bezoekers uit Hengelo, Enschede en het gebied rond Haaksbergen is dit echter geen goed alternatief. Deze bezoekers zullen gebruik blijven maken van het B&S en UT-terrein. Voor een goede verdeling van de parkeerlocaties is het voor bezoekers niet meer mogelijk het UT-terrein via de Horstlindelaan te benaderen, deze bezoekers worden verwezen naar het vliegveld. Een nadere analyse moet uitwijzen of een aanvullende parkeerlocatie op grotere afstand tussen het stadion en de A35 noodzakelijk is. In tabel 4.5 zijn de uitgangspunten van dit scenario weergegeven.

draaiknop	ja/nee	toelichting
extra parkeeraanbod op loopafstand	nee	
derde ontsluiting	ja	noodzakelijk, ter verbetering van de bereikbaarheid van GoPlanet
parkeeraanbod in combinatie met buspendel (extra)	ja	gebruik vliegveld als parkeerruimte en inzet pendelbussen, circa 1.900 pp
fietsparkeren	ja	stimuleren fietsgebruik
inzet busvervoer	nee	minimaal stimuleren huidige busdiensten

Tabel 4.5: Kenmerken scenario 4: Sernet bus

Mogelijk resultaat

In dit scenario wordt met name gezocht naar grote parkeerterreinen op de aanrijdroutes van de bezoekers van FC Twente. Uit een eerste inventarisatie blijkt dat er voldoende parkeerterreinen om aan de vraag van 1.725 parkeerplaatsen te voldoen.

Voordelen:

- voldoende ruimte om aan de resterende parkeervraag te voldoen;
- locatie is vanuit het noorden en westen goed bereikbaar;
- betaling voor het gebruik van de bus.

Nadelen:

- Dit scenario is gericht op bezoekers die van ver komen. Als deze op afstand parkeren, wordt er extra parkeerruimte bij het stadion gerealiseerd voor mensen uit de directe omgeving. Dit zijn juist de bezoekers die ook een goed alternatief hebben voor de auto of die een goed alternatief geboden kan worden (bus). Verkeerskundig is dit geen wenselijke situatie.
- Tijdelijk gebruik vliegveld Twente.
- Exploitatiekosten voor buspendel.
- Parkeerruimte rond het stadion nodig voor de bussen.
- Toestemming nodig van vliegveld.

Optimalisaties:

- bezoekers laten betalen voor buspendel;
- mogelijke lagere kosten door reclame/naamsbekendheid voor busmaatschappij Twents/Connexxion;
- mogelijk lagere kosten als buschauffeurs toegang krijgen bij de wedstrijden;
- combinaties zoeken met scenario 3.

5 Oplossingsrichting

Op zowel korte als langere afstand van het stadion is voldoende parkeercapaciteit om de toenemende vraag naar parkeerplaatsen die samenhangt met de groei van het aantal bezoekers, volledig op te kunnen vangen. Verkeerskundig zijn de locaties op langere afstand van het stadion niet het meest wenselijk. De investeringen in een parkeergarage brengen hoge kosten met zich mee. Het Sternet bus kan alleen in combinatie met een ander scenario voldoende bijdragen aan het mobiliteitsvraagstuk. De oplossingsrichting wordt daarom gevonden in scenario 1, het intensiveren van de huidige terreinen en creëren van nieuwe terreinen op loopafstand.

Parkeervraag

De uitbreiding van het stadion naar 32.000 bezoekers brengt een parkeervraag met zich mee van 6.900 parkeerplaatsen. In de huidige situatie zijn er 4.900 parkeerplaatsen beschikbaar. Na realisatie van P4 bij Defensie (+100 pp) en de betere bereikbaarheid van de parkeerplaatsen bij de IJsbahn door de aanleg van de derde ontsluiting (+200 pp) en door herindeling van de parkeerterreinen P1 en P2 nabij het stadion (-100 pp), niet eerder geïdentificeerde plaatsen B&S-terrein (+75 pp) zijn er 5.175 parkeerplaatsen beschikbaar, zie tabel 5.1. Dit betekent dat nog gezocht wordt naar 1.725 parkeerplaatsen.

Locatie	Aantal parkeerplaatsen
Huidige situatie	4.900
P4 Defensie	100
IJsbahn beter bereikbaar	200
Herindeling P1 en P2 nabij stadion	-100
Nieuw geïdentificeerde plaatsen B&S	75
Totaal	5.175

Tabel 5.1: Aantal parkeerplaatsen beschikbaar na uitbreiding stadion

Oplossing: Intensiveren huidige terreinen en extra terreinen op loopafstand

Aan de parkeervraag is te voldoen door het intensiveren van bestaande parkeerterreinen en de realisatie van extra parkeerplaatsen in het gebied rond het stadion. Een deel van de oplossing wordt gevonden door de resterende vrije parkeerplekken optimaal te benutten.

Dit gebeurt door de inzet van extra verkeersregelaars. Daarnaast worden in de nabijheid van het stadion, op loopafstand van maximaal 1 km van het stadion extra parkeerterreinen gerealiseerd. Ten aanzien van het openbaar vervoer wordt in dit scenario niet grootschalig ingezet, anders dan het kenbaar maken van de mogelijkheden van de reguliere buslijnen. Wel wordt ingezet op het stimuleren van fietsgebruik door kwalitatieve stallingsvoorzieningen en goede fietsroutes (fiets snelweg) aan te bieden.

Binnen scenario 1 kunnen maximaal 1.950 parkeerplaatsen worden gevonden; 810 door intensivering en inzet van een shuttleservice naar het Havengebied en 1.140 door realisatie van extra parkeerplaatsen. Hiermee wordt ruim aan de vraag van 1.725 extra parkeerplaatsen voldaan. Een overzicht van de nieuwe parkeerlocaties is weergegeven in tabel 5.2.

Locatie	Aantal parkeerplaatsen
Intensiveren bestaande terreinen	380
Havengebied loopafstand	80
Havengebied shuttleservice	350
Terrein gemeente	250
Intensiveren P1	200
Terrein Vitens	600
UT zwembad	90
Totaal	1.950

Tabel 5.2: Aantal parkeerplaatsen extra scenario 1

Het huidige aanbod van 4.900 parkeerplaatsen plus de 275 parkeerplaatsen die beschikbaar zijn/komen na de uitbreiding (tabel 5.1) en de 1.950 die gerealiseerd kunnen worden middels scenario 1 (tabel 5.2), resulteert in 7.125 parkeerplaatsen.

Om geen grote overstap van fiets en openbaar vervoer naar de auto te krijgen is het belangrijk dat deze ruime parkeersituatie niet ontstaat en er een zekere krapte behouden blijft. Geadviseerd wordt daarom niet alle parkeergelegenheid ineens te realiseren, maar in eerste instantie uit te breiden tot de 6.900 benodigde parkeerplaatsen (inclusief intensiveren). Over enkele terreinen bestaat onzekerheid over de beschikbaarheid in de toekomst (Vitens). Ten behoeve van het operationele plan worden hierover nadere afspraken gemaakt.

Om de Grolsch Veste en Go Planet bereikbaar te houden is een derde ontsluiting noodzakelijk.

Parkeren op langere afstand verkeerskundig niet gewenst

De oplossing met parkeren op grotere afstand van het stadion is autogericht. Parkeren op afstand wordt gedaan door bezoekers van ver. De bezoekers van ver parkeren hierdoor niet in de nabijheid van het stadion. Gevolg hiervan is dat er ruimte ontstaat in de nabijheid van het stadion, die met name door bezoekers uit Enschede en Hengelo zal worden gebruikt. Voor deze doelgroep zijn juist de meeste alternatieven voorhanden. Zij kunnen de reis ook met de fiets, trein en bus maken. Verkeerskundig gezien is dit daarom niet het meest wenselijke scenario.

Treinvervoer

Als oplossingsvoorstel voor knelpunten die ontstaan bij ProRail (lees station Drienerlo) en NS (negatieve business case) in verband met de beoogde uitbreiding van de Grolsch Veste van 24.000 naar 32.000 plaatsen worden maatregelen aanbevolen zoals het aanbrengen van beveiligingstourniquets, extra hekwerken, readers installeren, uitbreiding perron deel 1, taludtrap (kan smaller) en eventueel het verbreden van de supporters tunnel (optioneel).

Vervolg in operationeel mobiliteitsplan

Dit mobiliteitsplan zal worden opgevolgd door een operationeel mobiliteitsplan, waarin de maatregelen uit het mobiliteitsplan verder worden uitgewerkt. Hierin worden onder andere het parkeren voor auto en fiets verder uitgewerkt. De definitieve beschikbaarheid van parkeerterreinen wordt nader bekeken. Ook de routes van de bussen naar de UT, de shuttlebussen naar het Havengebied en de bussen van supportersverenigingen worden dan nader uitgewerkt. Het operationele mobiliteitsplan wordt bovendien concreter inclusief een draaiboek met daarin afzettingen en de inzet van verkeersregelaars.

Bijlage 1: Modal split

Uitgangspunten modal split huidige situatie:

- treingebruik tussen 4.500 en 5.500 afhankelijk van weer, gemiddelde 5.000, bij slecht weer 4.500;
- fietsgebruik als restpost (wordt in nieuwe seizoen geteld);
- busgebruik van de tegenpartij maximaal 1.000 supporters (circa 20 bussen);
- besloten busvervoer 12 bussen, capaciteit per bus 50 personen, circa 600 personen met bus;
- lopend 1% aannname zoals ook gebruikt bij vorig mobiliteitsplan;
- aantal personen per auto 3,1 op basis van parkeeronderzoeken in 2000 zoals ook gebruikt bij vorig mobiliteitsplan;
- aantal gebruikte parkeerplaatsen bij mooi weer 4.680 (op basis van tellingen bij mooi weer 2009 (geen regen), en daarbij opgeteld Tweekelo en Tweekelveld);
- aantal personen per auto circa 14.500 bij mooi weer (3,1 * 4.680);
- bij slecht weer circa 10% meer autoverkeer, hoofdzakelijk ten koste van de fiets en voor een klein deel ten koste van de trein:
 - . 16.000, 3,1 personen per auto bij slecht weer in huidige situatie (=5.160 parkeerplaatsen).

bezoekers	absoluut	relatief
trein	2.000	15%
fiets	500	4%
bus (tegenpartij)	1.000	7%
besloten busvervoer	300	2%
lopend	200	1%
auto	9.350	70%
totaal	13.350	100%

Tabel B1.1: Modal split bezoekers 2000 slecht weer

bezoekers	absoluut	relatief
trein	3.600	15%
fiets	900	4%
bus (tegenpartij)	1.800	7%
besloten busvervoer	500	2%
lopend	400	1%
auto	16.800	70%
totaal	24.000	100%

Tabel B1.2: Vooraf verwachte modal split bezoekers 2009 slecht weer

bezoekers	absoluut	relatief
trein	5.000	21%
fiets	2.500	10%
bus (tegenpartij)	1.000	4%
besloten busvervoer	600	3%
lopend	400	1%
auto	14.500	61%
totaal	24.000	100%

Tabel B1.3: Modal split bezoekers 2009 mooi weer

bezoekers	absoluut	relatief
trein	4.500	19%
fiets	1.500	6%
bus (tegenpartij)	1.000	4%
besloten busvervoer	600	3%
lopend	400	1%
auto	16.000	67%
totaal	24.000	100%

Tabel B1.4: Modal split bezoekers 2009 slecht weer

Uitgangspunten toekomstige situatie:

- totaal bezoekersaantal verhoogd naar 32.000;
- modal split gelijk aan huidige situatie, alleen busvervoer tegenpartij groeit niet mee;
- busvervoer van de tegenpartij maximaal 1.000;
- trein maximaal 6.500 personen;
- besloten busvervoer volgend seizoen voor 800 bezoekers op basis van liggende aanvragen, heeft wijziging modal split tot gevolg, na uitbreiding afgerond 1.100 bezoekers, door afronding drie modaliteiten 100 minder te weten auto, fiets en trein;
- 21.500 bezoekers met de auto bij slecht weer betekent circa 6.900 auto's/parkeerplaatsen (3.1 bezoekers per auto).

bezoekers	absoluut	relatief
trein	6.000	19%
fiets	1.900	6%
bus (tegenpartij)	1.000	3%
besloten busvervoer	1.100	4%
lopend	500	1%
auto	21.500	67%
totaal	32.000	100%

Tabel B1.5: Modal split bezoekers na uitbreiding U-ring en gracht slecht weer

Bijlage 2: Kruispunten

	parkeerterrein	reële capaciteit	aandeel per parkeerterrein	voertuigen per parkeerterrein	aantal voertuigen eerste 30 minuten (35%)	ontsluiting					
1	Stadion/Kanaalzone	1031	20%	1400	490	Kan/Auk	0%	Cap/Hen	45%	Par/Auk	55%
2	B&S west	644	12%	900	315	Cap/Hen	100%				
3	B&S oost	1378	26%	1800	630	Cap/Auk	100%				
4	B&S Hengelsestraat	531	10%	700	245	Hen/Hen	90%	Hen/Auk	10%		
5	UT	874	17%	1200	420	Par/Dri	7%	Par/Dri+Hen/Auk	33%	60Hor/Hor	60%
6	Havengebied	320	6%	400	140	Kan/Auk	30%	Par/West	70%		
7	Ijsbaan	250	5%	300	105	Cap/Auk		Cap/Hen	0%	Par/Auk	100%
	Twekkelo	70	1%	100	35						
	Twekkelveld	150	3%	200	70	Cap/Auk	100%				
totaal		5248	100%	7000							

Tabel B2.1: Bepaling belasting van kruispunten met derde ontsluiting

Bijlage 3: Overzichtskaarten

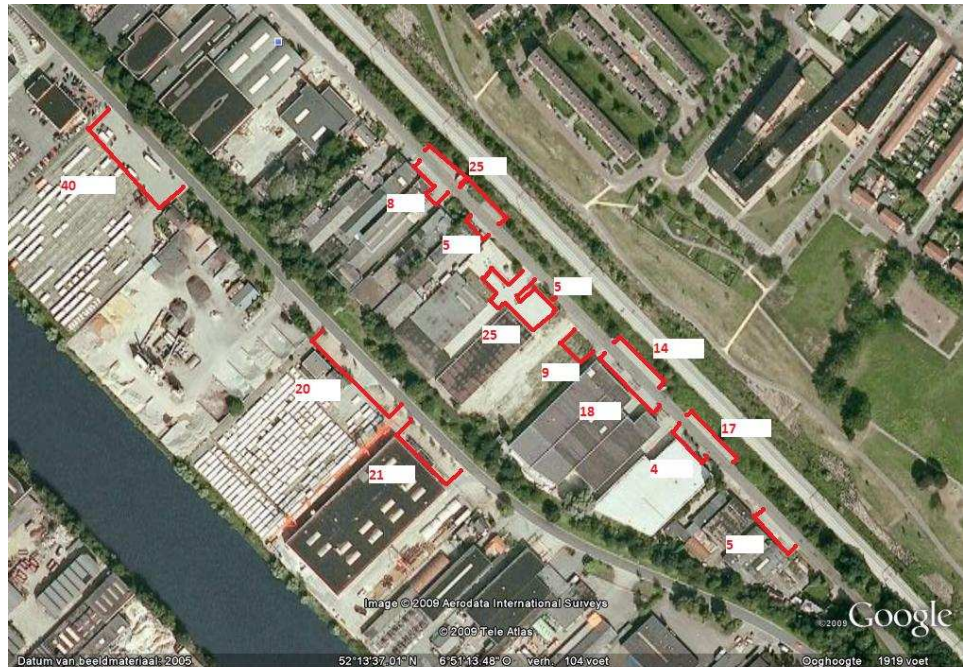
Alleen de vrij toegankelijke parkeerplaatsen zijn meegenomen en in onderstaande figuren met rood aangegeven. Afgesloten bedrijfsterreinen zijn niet meegenomen bij het bepalen van de parkeercapaciteit.



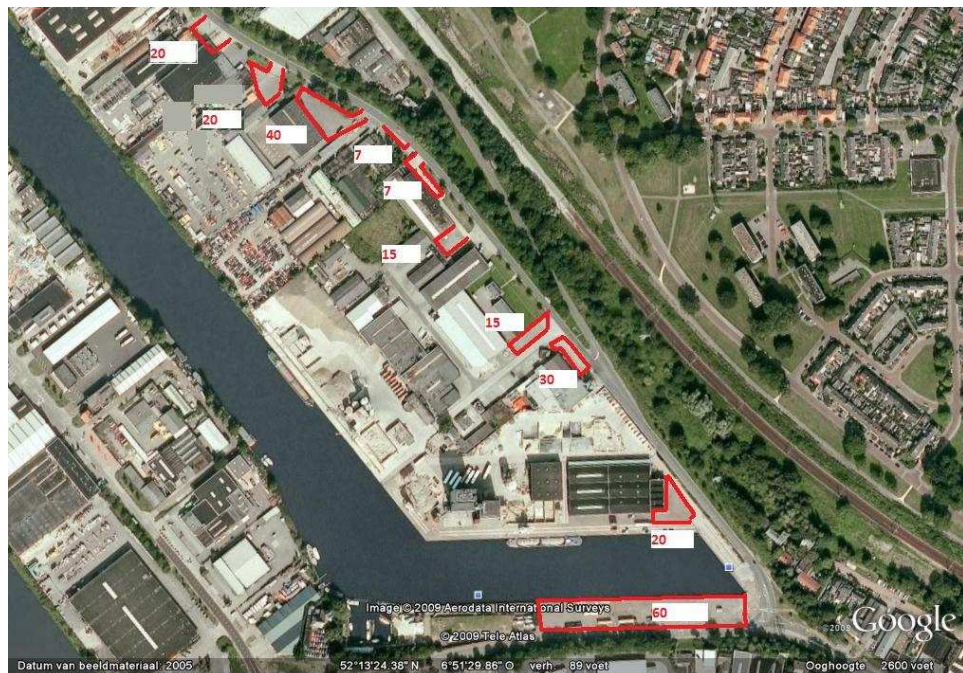
Havengebied 1 (loopafstand)



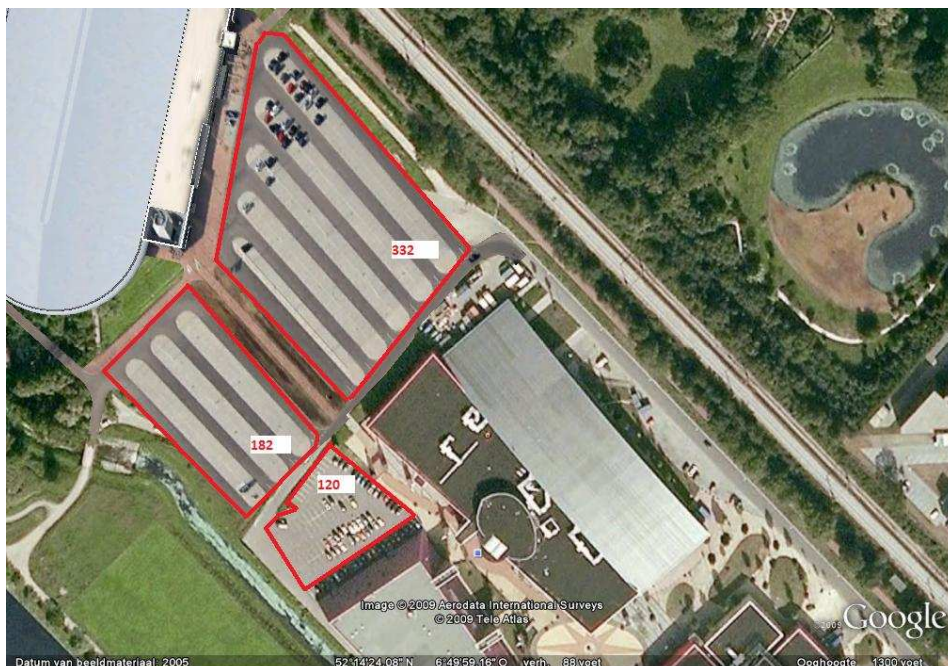
Havengebied 2 (loopafstand)



Havengebied 3 (optie met pendelbus)



Havengebied 4 (optie met pendelbus)



Ijsbaan



UT-terrein

Parkeerterrein	P Nr	Aantal parkeerplaatsen
P1	1	152
P2	2	396
Hogekamp kant Bunker	6	63
Hogekamp kant Vrijhof	6	78
Vrijhof	7	66
Paviljoen	5	60
Dienstweg bij Garage	5	17
Langezijde	4	54
De Spiegel + Bestuursvleugel	3	135
Zwembad	8	90
TOTAAL		1.111