Bewoners Team Boswinkel

Wijkverkeersplan – Boswinkel

VERKEERSATELIER

Wijkverkeersplan – Boswinkel

Documentatiepagina

Opdrachtgever:	Bewoners Team Boswinkel
Titel:	Wijkverkeersplan – Boswinkel
Kenmerk:	2017/04/WVPBE
Versie:	3.0 (DEFINITIEF)
Projectteam(s) opdrachtgevers:	S. Rychtarski e.a.
Projectteam Verkeersatelier B.V.:	ing. N.A. (Nico) Molenaar mr. drs. ing. S.M. (Sander) van Barneveld
Projectomschrijving: vervoer Boswinkel.,	Wijkverkeersplan Boswinkel i.s.m. werkgroep verkeer en
Trefwoorden:	Wijkverkeersplan, Boswinkel, bewoners, Enschede, wijk, interactief, participatie, belanghebbenden
Datum:	6 april 2018

Inhoudsopgave

1 INLEIDING 1
1.1 Doel 1
1.2 Leeswijzer 2
2 WERKPROCES VAN HET WIJKVERKEERSPLAN 3
2.1 De vijf processtappen 3
2.2 Randvoorwaarden 4
3 VERKEERSPROBLEMEN 7
3.1 Fysieke inrichting 7
3.2 Routes 9
3.3 Cijfers 11
3.4 Huidige snelheidsremmende maatregelen 12
3.5 Probleeminventarisatie op basis van reacties uit de wijk 13
3.6 Probleemanalyse 15
4 OPLOSSINGSRICHTINGEN 20
4.1 Fysieke inrichting 20
4.2 Gedrag 32
5 HET TOETSEN VAN HET WIJKVERKEERSPLAN 35
5.1 Toets bovenwijkse belangenvertegenwoordigers 35
5.2 De reacties uit de wijk 35
6 PRIORITEITSSTELLING EN HET VERVOLG VAN HET WVP 37
REFERENTIES 39
BIJLAGEN 41
Bijlage 1: Randvoorwaarden gemeente – Wijkverkeersplan Boswinkel 43
Bijlage 2: Probleeminventarisatie 45
Bijlage 3: Verkeersongevallen 49
Bijlage 4: Intensiteiten gemotoriseerd verkeer 53
Bijlage 5: Fietspadennetwerk – Gemeente - Enschede 55
Bijlage 6: Snelheidsgegevens gemotoriseerd verkeer 57
Bijlage 7: Verhardingstype – 2017 59
Bijlage 8: Verhardingstype – Wensbeeld 61
Bijlage 9: Snelheidsremmende maatregelen – 2017 63
Bijlage 10: Snelheidsremmende maatregelen – Wensbeeld 65
Bijlage 11: Totaalbeeld maatregelen – Wensbeeld 67
Bijlage 12: Notulen bijeenkomsten – Wijkverkeersplan Boswinkel 69
Bijlage 13: Resultaten toetsronde – Bovenwijkse belangenorganisaties 87
Bijlage 14: Reactienota 2e-wijkbijeenkomst belanghebbenden Boswinkel 99
Bijlage 15: Resultaat van de prioriteitsstelling van de 2e inloopavond 113
Bijlage 16: Verloop van het proces 115
COLOFON 117

1 Inleiding

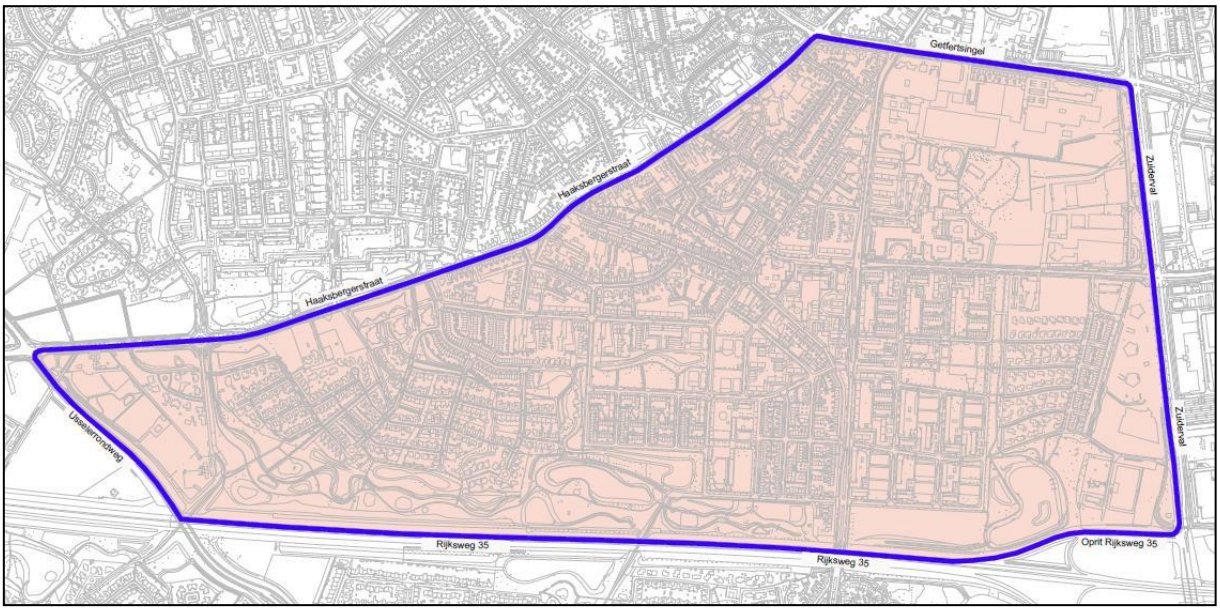
1.1 Doel

Voor de wijk Boswinkel hebben de gemeente Enschede en het Bewoners Team Boswinkel (BTB) Verkeersatelier gevraagd om op interactieve wijze met belanghebbenden uit de wijk een wijkverkeersplan op te stellen.

De gemeente Enschede richt zijn wegen zo in dat deze voldoen aan de landelijke richtlijnen voor een Duurzaam Veilige inrichting en aan het vigerende gemeentelijke mobiliteitsplan. Vanuit het vigerende beleid is voor veel wijken van de gemeente Enschede inmiddels een wijkverkeersplan opgesteld. Deze wijkverkeersplannen vormen de basis voor de verkeersinrichting van de wijk en worden gebruikt bij (herinrichtings)werkzaamheden.

Voor de volgende wijken in Enschede is reeds op interactieve wijze een wijkverkeersplan gemaakt:
1. Wooldrik
2. Ribbelt en Stokhorst
3. Hogeland-Zuid (buiten de singels)
4. Velve – Lindehof
5. Hogeland-Noord/'t Getfert-Perik
6. Stadsveld

De interactieve werkwijze houdt in dat een wijkverkeersplan wordt gemaakt door een werkgroep van belanghebbenden uit de wijk. De werkgroep wordt begeleid door een verkeerskundige van Verkeersatelier. Na vaststelling vormt dit wijkverkeersplan de basis voor alle toekomstige reconstructies en aanpassingen van de wegen in de wijk Boswinkel. Voordat een maatregel in werking treedt is er vooraf altijd overleg met de wijkraad en/of omwonenden. Het werkgebied van het wijkverkeersplan Boswinkel is in figuur 1.1 weergegeven.



Figuur 1.1: Boswinkel e.o.[1]

[1] Gemeente Enschede 2017

1.2 Leeswijzer

Het wijkverkeersplan voor Boswinkel bevat zes hoofstukken. Hoofdstuk één is de inleiding.
In hoofdstuk twee staat het proces beschreven over hoe het wijkverkeersplan tot stand is gekomen. In hoofdstuk drie worden de belangrijkste verkeersproblemen in Boswinkel beschreven op basis van een uitgevoerde probleeminventarisatie. De oplossingsrichtingen voor het wijkverkeersplan zijn in hoofdstuk vier opgenomen. Hoe het plan ontvangen is bij belanghebbenden binnen en buiten de wijk is te lezen in hoofdstuk vijf. Tot slot volgt in hoofdstuk zes de prioriteitsstelling van de opgenomen verkeersmaatregelen en het vervolg van het proces.

Naast de zes hoofdstukken bevat het rapport een lijst van gebruikte referenties en bijlagen. De bijlagen omvatten onder andere de probleeminventarisatie onder bewoners en andere belanghebbenden, de aangereikte gemeentelijke cijfers en een overzicht van de huidige (geplande) en voorgestelde verkeersmaatregelen.

2 Werkproces van het wijkverkeersplan

Het wijkverkeersplan is opgesteld op grond van een interactief en open planproces. De gehanteerde methode kent vijf stappen. Aan de hand van deze vijf stappen wordt het werkproces toegelicht. Na de stappen volgt een toelichting op de randvoorwaarden waaraan het werkproces zich dient te houden. In bijlage 16 staat een weergaven van het verloop van het proces opgenomen.

De vijf stappen zijn:
1. Probleeminventarisatie en -analyse
2. Oplossingen genereren en bespreken in de werkgroep
3. Toets door bovenwijkse belangenvertegenwoordigers
4. Concept-wijkverkeersplan
5. Opstellen van het definitieve wijkverkeersplan en aanbieden aan de gemeente

2.1 De vijf processtappen

2.1.1 Stap 1: Probleeminventarisatie en -analyse

De eerste stap bestond uit het maken van een goed overzicht van de verkeersproblemen die bewoners en gebruikers ervaren in de wijk Boswinkel. Hiervoor is op 23 maart 2017 een inloopavond georganiseerd voor belanghebbenden.

Naar aanleiding van de opgegeven verkeersproblemen via het uitgereikte formulier zijn de problemen in de wijk in kaart gebracht. Op het formulier stonden de volgende vragen geformuleerd:
1. Waar is er een probleem?
2. Wat is het probleem?
3. Voor wie is het een probleem?
4. Wie veroorzaakt het probleem?

Tijdens de inloopavond is aan aanwezige bewoners gevraagd of zij zich wilden opgeven voor de werkgroep. Daarnaast zijn apart een aantal partijen uit de wijk uitgenodigd omdat deze niet aanwezig waren tijdens de inloopavond. Dit waren ondernemers, zoals winkeliers, instellingen en scholen.

Naar aanleiding van de inloopavond en de uitnodigingen is de werkgroep samengesteld. De werkgroep bestaat uit vijftien leden. Voor OBDS Europa geldt dat zij net een proces hebben doorlopen om aan de verkeersveiligheid te werken. De directie van de school is daarom agendalid van de werkgroep.

Tot slot is voor deze fase van het proces een overzicht gemaakt van de bestaande verkeersgegevens, zoals intensiteiten en ongevallen. De cijfers zijn aangeleverd door de gemeente Enschede.

2.1.2 Stap 2: Oplossingen genereren en bespreken

Het bedenken, bespreken en beoordelen van de oplossingen vindt in twee fasen plaats. Allereerst is 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. De bouwstenen zijn besproken in de werkgroep. Tijdens de werkgroepbijeenkomsten is bepaald welke oplossingsrichtingen goed zijn en op draagvlak kunnen rekenen in de wijk. Op basis van feedback uit de werkgroepbijeenkomsten is het concept-wijkverkeersplan opgesteld.

2.1.3 Stap 3: Toets door bovenwijkse belangenvertegenwoordigers

Het concept-wijkverkeersplan wordt aan bovenwijkse belangengroepen 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 van het concept-wijkverkeersplan te toetsen op effectiviteit en draagvlak. De gemeente Enschede is in deze ronde een van de bovenwijkse belanghebbenden die wordt gevraagd het plan te toetsen. De gemeente toetst in deze ronde of het concept-wijkverkeersplan aan de vooraf gestelde

randvoorwaarden voldoet. De resultaten van de toetsronde worden aan de werkgroep voorgelegd. Waar mogelijk en/of gewenst zijn adviezen overgenomen in het concept-wijkverkeersplan.

2.1.4 Stap 4: Concept-wijkverkeersplan aan de wijk voorleggen

Op 11 januari 2018 is de 2e-inloopavond georganiseerd. Hiervoor zijn alle bewoners en andere belanghebbenden uit de wijk uitgenodigd om hun visie over het concept-wijkverkeersplan te geven. Op grond van de resultaten van de 2e-inloopavond wordt het concept-wijkverkeersplan afgerond en definitief gemaakt.

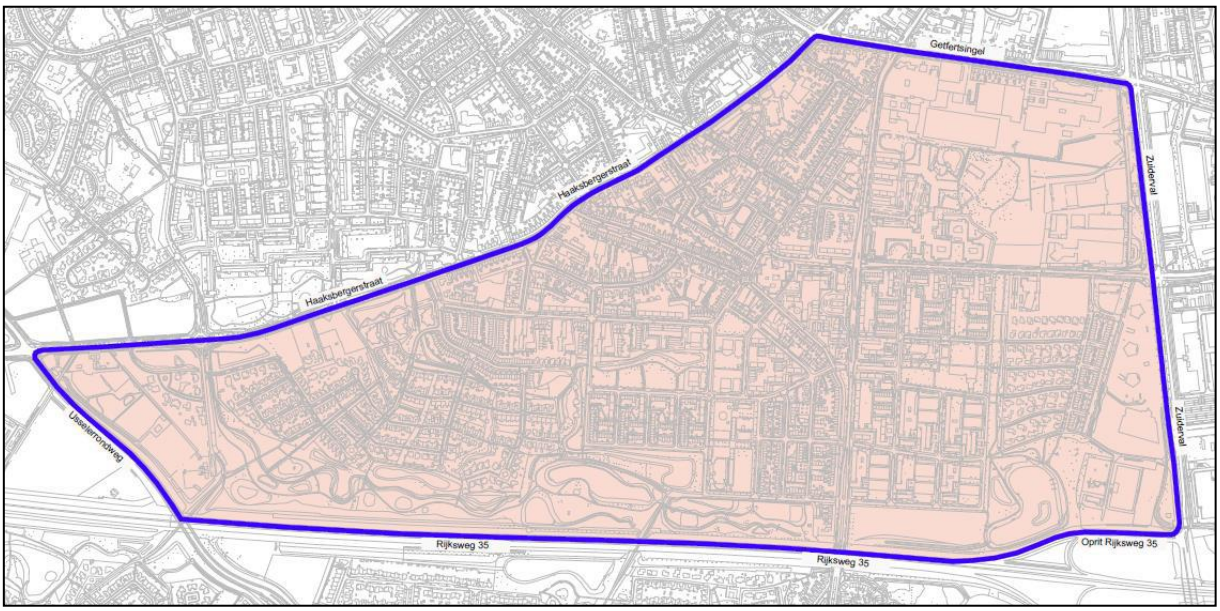
2.1.5 Stap 5: Definitief wijkverkeersplan

Het definitieve wijkverkeersplan 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 er een planning worden opgesteld voor het uitvoeren van genoemde maatregelen. Dit wordt gedaan door de gemeente Enschede zelf.

2.2 Randvoorwaarden

De basis voor het wijkverkeersplan vormt het vigerende Mobiliteitsplan 2004 – 2015 voor Enschede. Hierin is vastgelegd welke wegen de hoofdwegenstructuur vormen en hoe er met mobiliteit en verkeer wordt omgegaan. De belangrijkste randvoorwaarde uit het Mobiliteitsplan 2004 – 2015 die van toepassing is op dit wijksverkeersplan is de indeling in hoofdwegen en verblijfsgebieden.

Daarnaast zijn nog een aantal andere gemeentelijke randvoorwaarden van kracht. Deze zijn als volgt:
- Wegencategorisering
- Routes voor de hulp- en nooddiensten
- Fietsvisie 2012 – 2020 en het fietsnetwerk
- Busroutes
- Onderzoek- en werkgebied in Boswinkel[2]
- Watervisie 2012
- Toetsingskader openbare ruimte 2017
- Soorten drempels.



Figuur 2.1: Werkgebied wijkverkeersplan Boswinkel e.o.

[2] Zoals weergegeven in figuur 2.1

Het werkgebied van het wijkverkeersplan is afgebakend door de volgende wegen:
1. Rijksweg A35
2. Zuiderval
3. Getfertsingel
4. Haaksbergerstraat
5. Usselerrondweg

De genoemde wegen vormen de harde grens van het wijkverkeersplan en zijn geen onderdeel van het plan. Figuur 2.1 geeft de genoemde grens en het werkgebied van het wijkverkeersplan weer.
In bijlage 1 worden de genoemde gemeentelijke randvoorwaarden verder toegelicht.

3 Verkeersproblemen

3.1 Fysieke inrichting

3.1.1 Kenmerken

De wijk Boswinkel bestaat uit de volgende buurten:
1. Boswinkel – De Braker
2. Ruwenbos
3. Cromhoffsbleek – Kotman

De wijk Boswinkel heeft diverse gezichten. Zo wordt de buurt Cromhoffsbleek – Kotman grootschalig gerenoveerd met sloop- en nieuwbouwprojecten. De buurt Ruwenbos heeft verkeerskundig gezien de vormgeving van een woonerf. Kenmerkend daar zijn de smalle straatjes met hier en daar keermogelijkheden voor het gemotoriseerd verkeer. De buurt Ruwenbos is onderdeel van een 30 km/u-zone. De buurt Boswinkel – De Braker stamt uit de jaren dertig van de vorige eeuw. Straten hebben hier een smal profiel. Zo is er bijvoorbeeld net voldoende ruimte voor langsparkeren en zijn de stoepen relatief smal.

Het winkelcentrum aan de Wethouder Gerbertstraat heeft voornamelijk een functie voor bewoners uit de wijk. De Jumbo wordt daarentegen ook bezocht door bewoners uit de omliggende wijken. Een andere belangrijke functie in Boswinkel heeft het zorgcentrum Livio aan de Burgemeester van Veenlaan. Het ROC van Twente, ODBS Europa en de Basisschool St. Jan zijn de scholen in de wijk.

3.1.2 Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig is een landelijk initiatief om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het doel van Duurzaam Veilig is het voorkomen van ongelukken. Dit uit zich in het treffen van preventieve verkeersmaatregelen. De gedachte achter een Duurzaam Veilige inrichting is dat een weg zo is ingericht dat duidelijk is wat van de weggebruiker wordt verwacht om verkeersfouten te voorkomen. Daarbij is de insteek dat dit gebeurd door gebruik te maken van een sobere inrichting, welke wordt uitgevoerd in verloop van tijd wanneer een weg wordt (her)ingericht.

Conform Duurzaam Veilig zijn de wegen in Nederland gecategoriseerd in drie wegcategorieën, namelijk:
1. Stroomwegen
2. Gebiedsontsluitingswegen
3. Erftoegangswegen

Wegen worden gecategoriseerd naar gewenste functie en weggebruik, alhoewel beide zaken lang niet altijd overeenkomen. Daarnaast maakt Duurzaam Veilig onderscheid tussen wegen buiten de bebouwde kom en wegen binnen de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom volgen de drie wegcategorieën de snelheidslimieten van respectievelijk 60, 80 en 100 km/u.[3] Binnen de bebouwde kom worden alleen de categorieën gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg onderscheiden.

Het doel van gebiedsontsluitingswegen is om zowel verkeer te laten doorstromen als uit te wisselen. Zo zorgen gebiedsontsluitingswegen ervoor dat woonwijken, bedrijventerreinen en winkelcentra bereikbaar zijn. In de regel is binnen de bebouwde kom sprake van gesloten verharding, zoals asfalt en passende snelheidsremmende maatregelen.[4]

Erftoegangswegen dienen om toegang te verschaffen tot bestemmingen in verblijfsgebieden, zoals woonwijken en rondom winkelcentra. Op erftoegangswegen mengt het gemotoriseerde verkeer zich

[3] De autosnelweg is een speciale categorie stroomweg en valt hiermee buiten Duurzaam Veilig en kan een maximale snelheid hebben van 130 km/u.
[4] CROW 2012b, p. 49

met kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers en fietsers. Het verblijf van langzaam verkeer staat hier centraal en gemotoriseerde verkeer is hier te gast. Dit vraagt om een eigen inrichting.

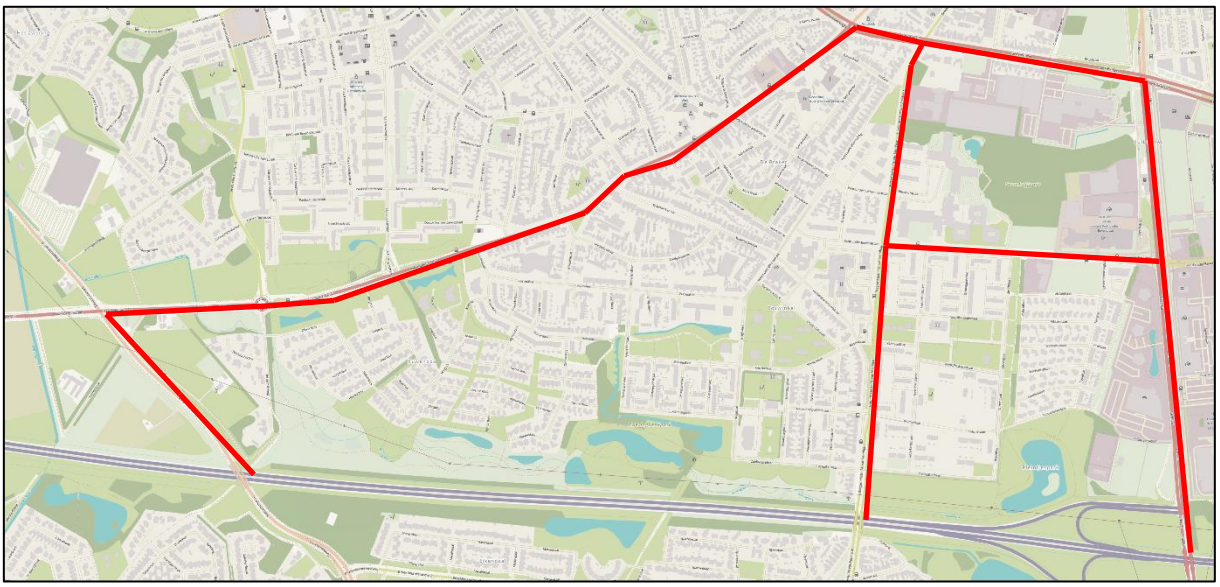
Omdat de verblijfsfunctie het belangrijkst is van erftoegangswegen moet de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaag. Om een gepaste lage snelheid af te dwingen worden in de regel snelheidsremmende maatregelen toegepast en is er binnen de bebouwde kom sprake van open verharding, zoals klinkers.[5]

Voor een Duurzaam Veilig inrichting geldt tevens dat er sprake is van een minimale en een ideale inrichting. De ideale inrichting is de uitgangspositie van Duurzaam Veilig, maar soms is een minder ideale inrichting enkel mogelijk. Dit vanwege bijvoorbeeld beperkte ruimte voor de verkeerskundige (her)inrichting, of een beperkte hoeveelheid aan financiële middelen. In dit wijkverkeersplan wordt uitgegaan van de ideale inrichting van Duurzaam Veilig.[6] Het wijkverkeersplan geeft zo richting aan verkeerskundige oplossingen. Een nadere detaillering dient bij uitvoering van een verkeersinrichting te volgen.

3.1.3 Wegencategorisering

De wijk Boswinkel ligt in de bebouwde kom en heeft de genoemde gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Het merendeel van de wegen in de wijk zijn te classificeren als erftoegangswegen. Voor een aantal wegen geldt dat het gebiedsontsluitingswegen zijn. De gebiedsontsluitingswegen die binnen het wijkverkeersplan vallen zijn de Burgemeester van Veenlaan en de Wethouder Beversstraat, tussen de Zuiderval en (net voor de) Drentestraat. Voor deze wegen geldt een snelheidsregime van 50 km/u en worden door Buslijn 1 gebruikt.

De wegen rondom de wijk, welke buiten het wijkverkeersplan vallen, zijn ook te classificeren als gebiedsontsluitingswegen, met uitzondering van de Rijksweg A35. De Rijksweg A35 is een stroomweg. Figuur 3.1 geeft de gebiedsontsluitingswegen weer in het rood in de wijk Boswinkel, alsmede de gebiedsontsluitingswegen rondom de wijk Boswinkel.



Figuur 3.1: Gebiedsontsluitingswegen in en rondom de wijk Boswinkel aangegeven in het rood

[5] CROW 2012b, p. 46
[6] Met daarbij wel uitgaande van het feit dat een nuancering soms van toepassing is tussen de gewenste Duurzaam Veilige inrichting en de meest haalbare.

3.2 Routes

3.2.1 Vracht- en bevoorradingsverkeer

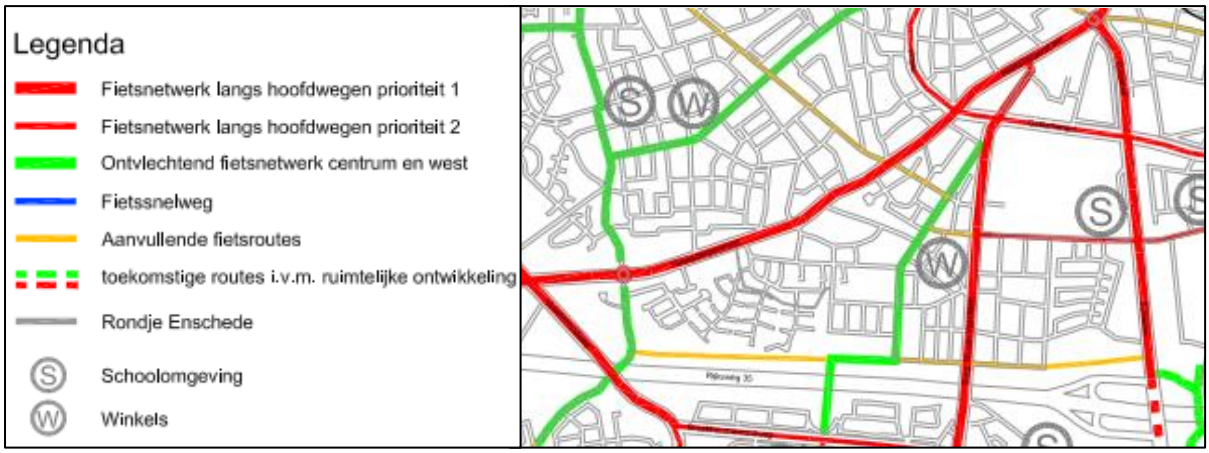
Bevoorradingsverkeer vindt hoofdzakelijk plaats via de hoofdroutes die de wijk Boswinkel ontsluiten. Dit zijn grotendeels de gebiedsontsluitingswegen, zoals de Haaksbergerstraat, Burgemeester van Veenlaan, Wethouder Beversstraat en de Zuiderval.

Daarentegen vindt ook een deel van de het vrachtverkeer zijn route door de Ypkemeulestraat en de Europalaan. Deels vanwege het feit dat in de aanliggende straten bedrijven zijn gevestigd en deels vanwege de kortere rijafstanden naar het centraal gelegen winkelcentrum. Wel blijft de verhouding vrachtverkeer die gebruik maakt van deze routes binnen reële marges van rond de ± 3%, zoals blijkt uit de aangereikte gemeentelijke cijfers.

3.2.2 Fietsverkeer

In de wijk Boswinkel zijn op grond van het gemeentelijke beleid drie categorieën fietsroutes aangewezen:

1. Gebundelde routes. De routes langs de hoofdwegen voor het autoverkeer blijven voor veel fietsers de meest logische route naar hun bestemming. Voor Enschede worden voor hoofdroutes 1 en 2 zowel fietsstroken als vrijliggende fietspaden als goede oplossingen gezien, waarbij voor nieuwe situaties de voorkeur uitgaat naar vrijliggende fietspaden. De fietsroutes langs hoofdwegen zijn:
   - Prioriteit 1: de Burgemeester van Veenlaan
   - Prioriteit 2: de Wethouder Beversstraat tussen de Zuiderval en Burgemeester van Veenlaan
2. Ontvlechtend fietsnetwerk. Het netwerk van fietsvoorzieningen die juist losgekoppeld zijn van de hoofstructuur van het gemotoriseerd verkeer. Dit is in Boswinkel de reeds vormgegeven fietsstraat via de Wethouder Elhorststraat en de Belgiëlaan.
3. De aanvullende fietsroutes zijn aan de zuidkant door en langs het park, de Wethouder Beversstraat tussen de Burgemeester van Veenlaan en Wethouder Elhorststraat (fietsstraat) en de Burgemeester Jacobsstraat. De aanvullende routes hebben tot doel om wijken en voorzieningen aan te sluiten op de ontvlochten en gebundelde fietsroutes. Daarnaast vormen de aanvullende routes verbindingen tussen wijken en voorzieningen onderling. Aan de inrichting van deze routes worden geen extra eisen gesteld, een goed ingerichte erftoegangsweg volstaat om deze functie te vervullen.

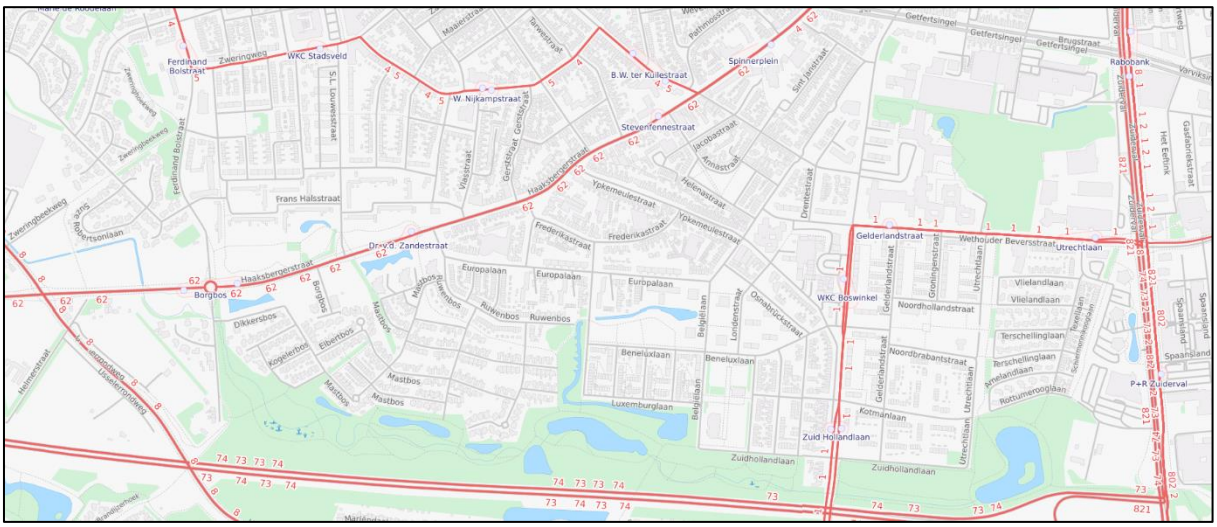


Figuur 3.2: Uitsnede fietspadenplan gemeente Enschede

In figuur 3.2 staat een uitsnede van de fietsroutes om en rondom de wijk Boswinkel weergegeven. In bijlage 5 is het fietspadenplan van Enschede opgenomen.

3.2.3 Busroutes

Als randvoorwaarde aan het plan is meegegeven dat de busroutes intact moeten blijven. Door de wijk loopt één busroute, namelijk Buslijn 1. Figuur 3.3 geeft de busroute van Buslijn 1 weer, alsmede de omliggende busroutes van de wijk Boswinkel.



Figuur 3.3: Busroutes door en rondom de wijk Boswinkel

3.2.4 De calamiteitenroutes

In de wijk Boswinkel worden twee soorten calamiteitenroutes onderscheiden, namelijk:

- De rode routes: Burgemeester van Veenlaan en de Wethouder Beversstraat;
- De blauwe route: Wethouder Elhorststraat vanaf de Wethouder Beverstraat tot de Europalaan en de Europalaan zelf.

Figuur 3.4: Calamiteitenroutes

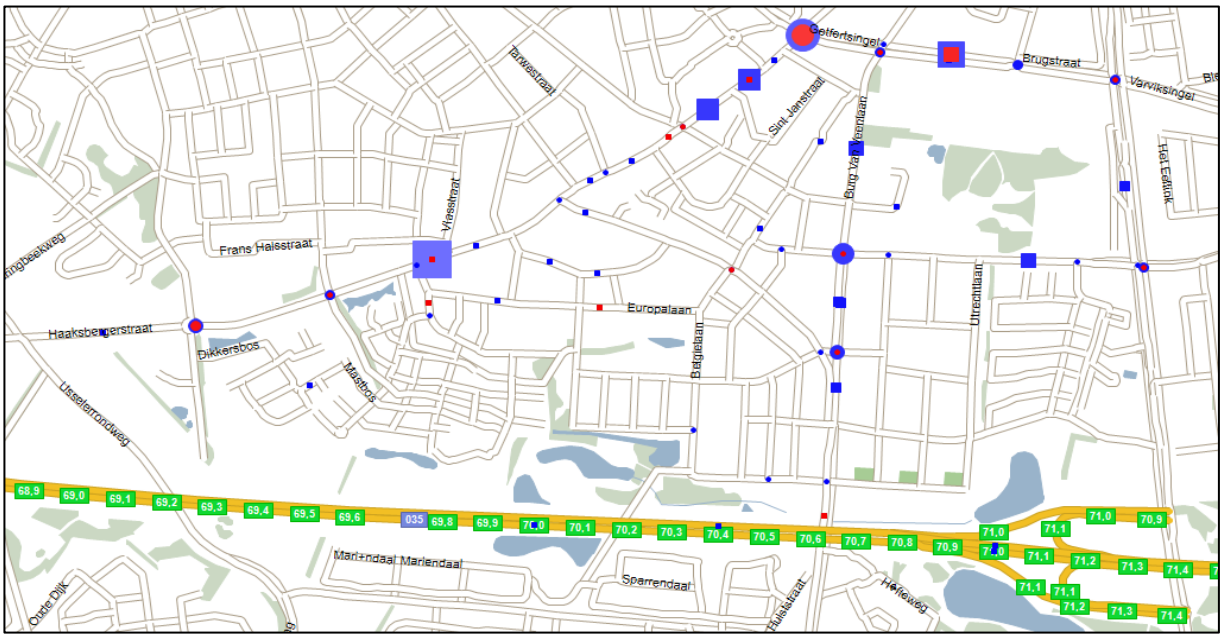
Beide calamiteitenroutes (rood en blauw) zijn weergegeven in figuur 3.4. Op deze wegvakken moet bij de inrichting rekening worden gehouden met het feit dat de voertuigen van de hulp- en nooddiensten snel en ongehinderd kunnen rijden. Het maatgevend voertuig hiervoor is een grote brandweerauto (tankautospuit of ladderwagen). Indien een groot brandweervoertuig een bepaalde route kan rijden, kunnen andere voertuigen van de hulp- en nooddiensten dat namelijk ook.

De Wethouder Beverstraat en Burgemeester van Veenlaan zijn gebiedsontsluitingswegen waar hulp- en nooddiensten wat dat betreft de verkeersinrichting probleemloos kunnen doorrijden. De Wethouder Elhorststraat vormt als fietsstraat ook geen probleem. Voor de Europalaan moet wel een afweging worden gemaakt. Deze laan heeft nu asfaltverharding en lange rechtstanden. Dit past niet bij de ideale inrichting van Duurzaam Veilig voor een erftoegangsweg.

3.3 Cijfers

3.3.1 Verkeersongevallencijfers

De verkeersongevallen worden in principe door de politie geregistreerd. Maar niet bij alle ongevallen wordt ook daadwerkelijk de politie ingeschakeld. Parkeerschades e.d. worden door de betrokken in de regel zelf afgehandeld. Ook zijn er landelijk gezien ongevallen vanaf 2010 door de politie minder goed vastgelegd. Vanaf 2015 worden ongevallen weer beter door de politie geregistreerd.



(W) Totaal ongevallen	(W) Slachtoffer ongevallen	(K) Totaal ongevallen	(K) Slachtoffer ongevallen
1, 2, 3, 5, 6	1, 2, 3, 5, 6	1, 2, 3, 5, 6	1, 2, 3, 5, 6

Totaal slachtoffers	Overleden	Ziekenhuisgewond	Overig gewond
23	1	11	11

Figuur 3.5: Overzichtskaart verkeersongevallen 2011 – 2015

De ongevalsgegevens zoals door de gemeente aangeleverd moeten als indicatie worden gezien hoe het met de verkeersveiligheid staat op bepaalde wegvakken en kruisingen. Voor Boswinkel heeft de gemeente de gegevens aangeleverd van de jaren 2011 tot en met 2015, zoals in figuur 3.5 te zien is.

In de periode van 2011 - 2015 zijn er letselslachtoffers geweest op de:

- Burgemeester van Veenlaan (3x)

- Ruwenbos (1x)
- Europalaan (1x)
- Kruising Ypkemeulestraat - Wethouder Elhorststraat (1x)

Verder blijkt uit het overzicht van de verkeersongevallen (figuur 3.5) dat de volgende zeven wegen regelmatig terugkomen:
1. Burgemeester van Veenlaan
2. Europalaan
3. Frederikastraat
4. Ruwenbos
5. Ypkemeulestraat
6. Wethouder Beversstraat
7. Wethouder Elhorststraat

3.3.2 Intensiteiten

De gemeente Enschede voert met regelmaat verkeerstellingen en -metingen uit. In bijlage 4 staan de intensiteiten die voor het wijkverkeersplan voor Boswinkel van toepassing zijn. De intensiteiten voor zover bekend voor 2015 en 2016 zijn weergegeven in tabel 3.1. Het betreffen de motorvoertuigen per etmaal.

Tabel 3.1: Intensiteiten

Straat	Mvt/e – tweerijrichtingen	Opmerking
Burgemeester van Veenlaan	7.420	ten zuiden van Wethouder Beversstraat
Burgemeester van Veenlaan	5.420	ten noorden van Wethouder Beversstraat
Wethouder Beversstraat	5.650	Ten oosten van Burgemeester van Veenlaan
Wethouder Beversstraat	3.005	Ten westen van Burgemeester van Veenlaan
Europalaan	3.443	
Ypkemeulestraat	2.148	
Wethouder Elhorststraat	3.100	Ten noorden van de Ypkemeulestraat
Wethouder Elhorststraat	1.900	Ten zuiden van de Ypkemeulestraat

3.3.3 Snelheden

In de wijk zijn door de politie snelheidsmetingen gehouden. Om te bepalen wat de mate van ernst is van de gemeten snelheid wordt niet naar de gemiddelde snelheid gekeken maar naar de snelheid van het gemotoriseerd verkeer dat 85% wordt gereden. Dit wordt de V85 genoemd. Als de V85 het geldende snelheidsregime nadert dan voldoet de weginrichting verkeerskundig gezien. In bijlage 6 staan de snelheidsmetingen die in de wijk zijn gehouden opgenomen.

Tabel 3.2: Snelheidsregime

Straat	V85	Opmerking
Ypkemeulestraat	34 km/u	Ten westen van de Frederikastraat
Ypkemeulestraat	35 km/u	Ten oosten van de Frederikastraat
Europalaan	35 km/u	
Zuidhollandlaan	45 km/u	
Haaksbergerstraat	45 km/u	Ter vergelijking – hier geldt 50 km/u

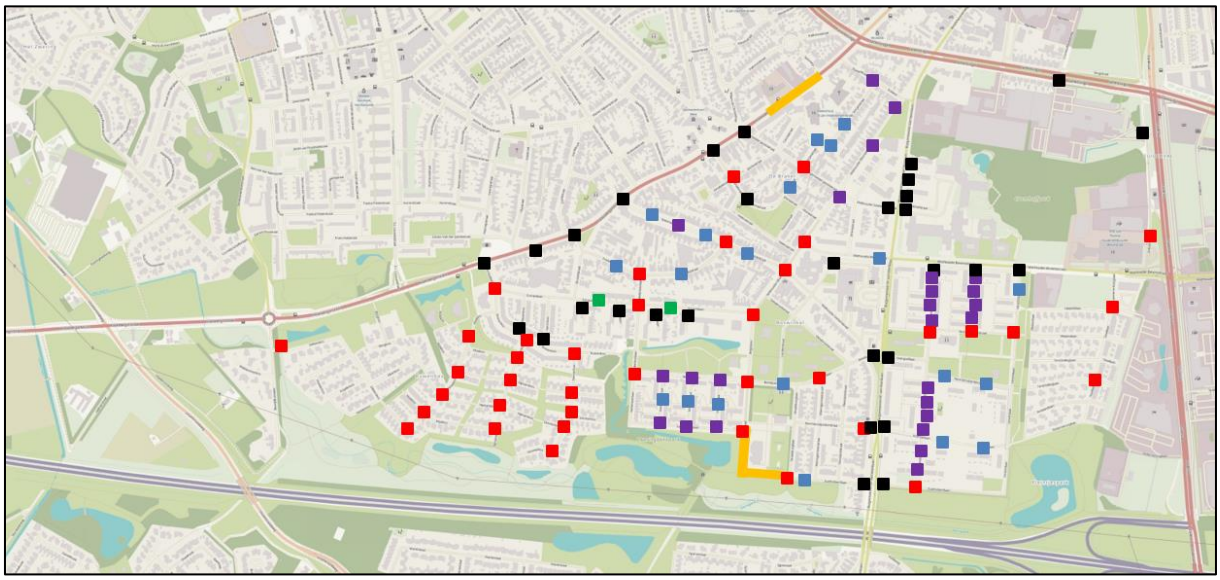
3.4 Huidige snelheidsremmende maatregelen

Figuur 3.6 laat zien dat veel wegen in de wijk Boswinkel zijn voorzien van één of meerdere snelheidsremmende maatregelen.

Wat blijkt uit het overzicht zijn specifieke snelheidsremmende maatregelen, zoals busvriendelijke drempels waar voor automobilisten in de regel voor moeten stoppen, maar bussen geen last van hebben. Daarnaast zijn recent schoolzones gerealiseerd om de attentiewaarde ter hoogte van de OBDS Europa te verhogen en de Basisschool St. Jan.

De snelheidsremmende maatregelen bestaan uit de volgende type maatregelen:

1. Plateau (rood)
2. Drempel (blauw)
3. Busvriendelijke drempels (groen)
4. Versmalling (paars)
5. Inrit- of poortconstructie (zwart)



Figuur 3.6: Snelheidsremmende maatregelen in Boswinkel (Bijlage 9 laat de maatregelen in het groot zien, incl. legenda)[7]

3.5 Probleeminventarisatie op basis van reacties uit de wijk

3.5.1 Wegen waar de verkeersproblemen zich voordoen

Op 23 maart 2017 is de eerste informatieavond gehouden. Tijdens deze avond konden de belanghebbenden hun verkeersproblemen aanreiken. Naar aanleiding van de bewonersavond, brieven en media-aandacht zijn er via in totaal 186 meldingen van verkeersproblemen verzameld. Deze meldingen zijn vervolgens verwerkt en geanalyseerd.

Uit de analyse van de inventarisatie blijkt dat de volgende straten het meest worden genoemd:
1. Burgemeester van Veenlaan
2. Europalaan
3. Flevolandstraat
4. Frederikastraat
5. Haaksbergerstraat
6. Helenastraat
7. Texellaan
8. Wethouder Beversstraat
9. Ypkemeulestraat

Er zijn op grond van de inventarisatie verschillende niveaus aan te wijzen in de wijk waar verkeersproblemen spelen. Zo zijn er op wijkniveau verkeersproblemen die overal terugkeren maar ook lokale (specifieke) verkeerproblemen. Als het gaat over het niveau van het verkeersprobleem is het volgende onderscheid gemaakt:

[7] De snelheidsremmende maatregelen zijn vastgesteld op grond van de inventarisatie van werkgroepleden en nagelopen middels Google Streetview. Omdat de wijk veel nieuwbouw en herontwikkeling kent kan het zijn dat na publicatie van dit wijkverkeersplan snelheidsremmende maatregelen deels zijn gewijzigd.

Niveau	Aantal meldingen
1. Wijkniveau (algemeen)	19
2. Locatie (specifiek)	13
3. Straat (specifiek)	117
4. Kruising (specifiek)	37

Het overzicht verkeersproblemen per niveau laat zien dat de verkeersproblemen op straatniveau het meeste terugkomt in de inventarisatie. Hierna volgen de specifieke verkeersproblemen rondom kruisingen in de wijk.

3.5.2 Soorten van de verkeersproblemen

Op grond van de geïnventariseerde meldingen worden ook categorieën verkeersproblemen onderscheiden. Uit de inventarisatie blijkt dat veel problemen zich richten op snelheid, sluipverkeer en eenrichtingsverkeer. Deze drie categorieën verkeersproblemen hebben vaak met elkaar te maken. Daarnaast zijn er veel problemen op het gebied van parkeren en verkeersveiligheid.

Categorie probleem (wat)	Aantal meldingen
1. Eenrichtingsverkeer	11
2. Geen probleem	3
3. Snelheid	50
4. Sluipverkeer	34
5. Overlast	20
6. Parkeren	24
7. Vrachtverkeer	2
8. Voorrang	3
9. Verkeersveiligheid	42

Naast meldingen gerelateerd aan verkeer zijn er ook de meldingen gedaan van zaken die niet zo zeer te maken hebben met verkeer en/of verkeersveiligheid. Dit zijn meldingen die zich vooral richten op afval en slechte verlichting in de wijk.

3.5.3 De oorzaken en veroorzaker van de verkeersproblemen

Uit de inventarisatie blijkt dat de oorzaak van de verkeersproblemen in de wijk veelal liggen bij bewoners zelf of een bovenwijkse oorsprong hebben in de vorm van doorgaand verkeer. Naast de veroorzakers hebben wijkbewoners ook hoofdzakelijk zelf last van de verkeersproblemen.

Oorzaak:	Aantal meldingen
1. Bovenwijks	34
2. Fysieke inrichting	46
3. Gedrag	103
4. Geen probleem	3

Categorie probleem (door wie):	Aantal meldingen
1. (Brom)fietser	2
2. Autoverkeer	32
3. Bewoners	144
4. Fysieke inrichting	10
5. Ouders	1

Ter illustratie, de verkeersproblemen bestaan veelal uit overlast van de buurman of buurvrouw die te snel de hoek om rijdt. De achterliggende oorzaak van het verkeersprobleem bestaat daarmee hoofdzakelijk in de wijk Boswinkel uit niet passend verkeersgedrag. Sluipverkeer bijvoorbeeld wordt veroorzaakt door de fysieke inrichting van de wijk, de inrichting biedt namelijk veel ruimte voor doorgaand verkeer.

3.5.4 Degene die het probleem ervaren

Op grond van de inventarisatie kan gesteld worden dat de verkeersproblemen hoofdzakelijk van invloed zijn op bewoners uit de wijk Boswinkel. Deze hoofdgroep is onder te verdelen in subgroepen, welke bestaan uit kinderen, ouderen, fietsers en weggebruikers in algemene zin.

Categorie probleem (voor wie):	Aantal meldingen
1. Bewoners	130
2. Fietsers	20
3. Kinderen	29
4. Ouderen	4
5. Weggebruikers	3

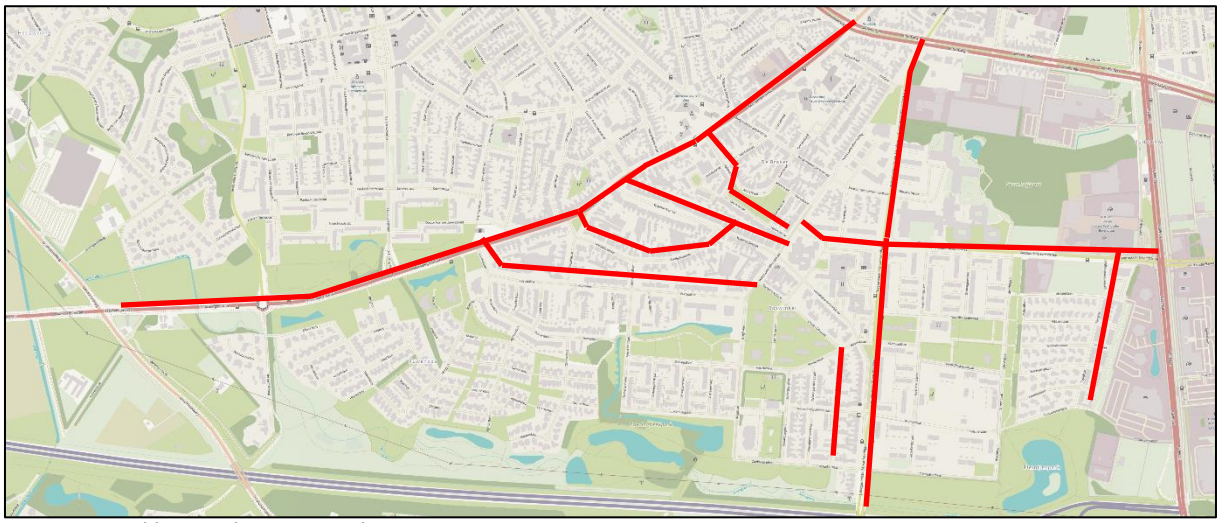
Bij de opsomming ouderen of kinderen is vaak voor kinderen gekozen, maar worden ook vaak ouderen getroffen. Daarnaast valt op dat de fietser op een aantal plekken problemen ondervindt.

3.6 Probleemanalyse

Voor de probleemanalyse wordt gekeken naar de onderwerpen die uit de probleeminventarisatie komen, de subjectieve veiligheid, en de objectieve verkeersgegevens. Deze gegevens bieden een totaalbeeld van hoe het met de verkeersveiligheid in de wijk gaat.

Hierbij kunnen gegevens elkaar 'op het oog' tegenspreken maar dat betekend niet dat ze onjuist zijn. Verkeerssituaties kunnen minder veilig beleefd worden dan uit de feitelijke gegevens blijkt. Dit houdt niet in dat er dan niets aan de weg of kruising veranderd kan of mag worden. Het kan wel een rol spelen in de prioriteitsstelling.

Aan de hand van de probleeminventarisatie van bewoners is te stellen dat er drie centrale problemen terugkeren op veelal dezelfde wegen. De kernproblemen zijn:
1. Snelheid
2. Sluipverkeer
3. Verkeersonveiligheid



Figuur 3.7: Probleemanalyse – overzicht van wegen

Figuur 3.7 laat zien waar deze drie kernproblemen conform de inventarisatie van bewoners zich met regelmatig voordoen. De wegen aangegeven in figuur 3.7 zijn in alfabetisch volgorde hieronder opgenomen:
1. Burgemeester van Veenlaan

2. Europalaan
3. Flevolandstraat
4. Frederikastraat
5. Haaksbergerstraat
6. Helenastraat
7. Texellaan
8. Wethouder Beversstraat
9. Ypkemeulestraat

3.6.1 Snelheid

Veelvuldig komt uit de inventarisatie van bewoners naar boven dat er klachten zijn over snelheid. Daarbij blijkt dit vooral te worden veroorzaakt door bewoners. Uit deze meldingen springt de Ypkemeulestraat eruit bij de bovengenoemde klachten.

Tabel 3.2, opgenomen in paragraaf 3.3.3, laat zien dat uit metingen blijkt dat de V85 van de Ypkemeulestraat de snelheid van 30 km/u nadert. Verkeerskundig gezien is dit in lijn met een 30/km uur weg. Dit neemt niet weg dat dit door bewoners anders beleefd wordt. Een oorzaak van deze ervaring kan zitten in de beleving van het verkeersgedrag of de inrichting van de wegen. Zo kan de snelheid van 30 km/u voor een bestuurder van een motorvoertuig anders worden beleefd dan door een voetganger die wil oversteken.

3.6.2 Verkeersveiligheid

Uit de verkeersveiligheidscijfers uit paragraaf 3.3.2 blijkt dat in de periode van 2011 tot en met 2015 er ongevallen met letselslachtoffers zijn geweest op de volgende wegen in de wijk Boswinkel:
- Burgemeester van Veenlaan (3x)
- Ruwenbos (1x)
- Europalaan (1x)
- Kruising Ypkemeulestraat - Wethouder Elhorststraat (1x)

Hierbij is de kanttekening gemaakt dat mogelijkerwijs niet alle ongevallen zijn geregistreerd. Door het mogelijk ontbreken van een volledig beeld moet voorzichtig worden omgegaan met het trekken van conclusies. Wel kan gesteld worden dat de ongevalslocaties overeenkomen met de wegen die ook door bewoners zijn genoemd als locaties waar verkeersproblemen zich voordoen.

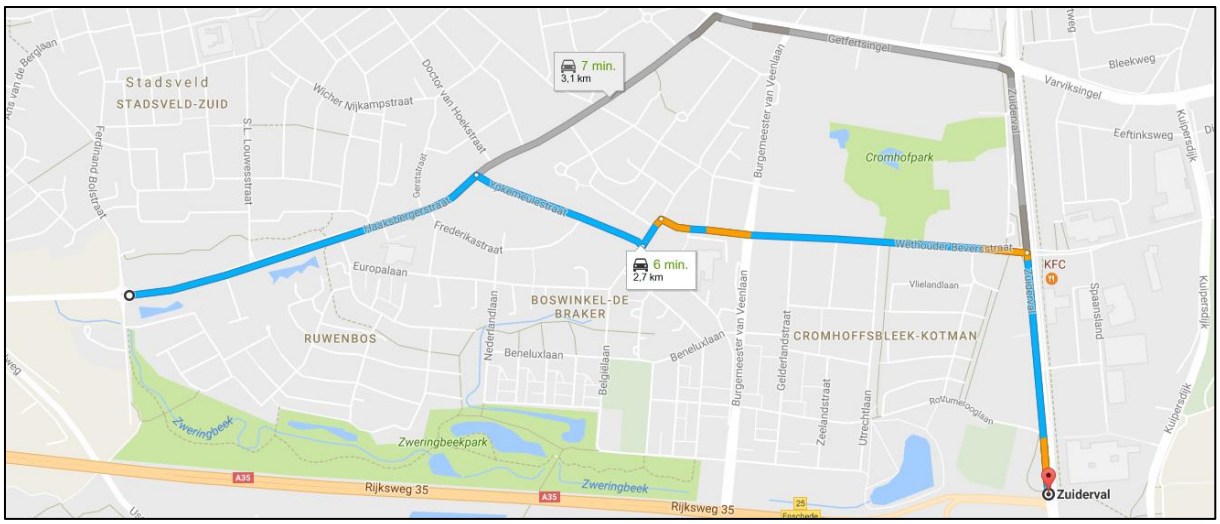
3.6.3 Sluipverkeer

Het verkeer dat via de route Haaksbergerstraat – Getfertsingel – Zuiderval (en vice versa) rijdt heeft in tijd en afstand gezien een langere route dan wanneer er door Boswinkel wordt gereden. Met name de route via de Ypkemeulestraat – Wethouder Beversstraat, maar ook via de andere straten zoals de Europalaan zijn korter. Dit wordt ook weergegeven in figuur 3.8.

Dit komt goed overeen met de problemen die door bewoners en belanghebbenden zijn genoemd. In tegenstelling tot de signalen uit de probleeminventarisatie is de genoemde problematiek verkeerskundig echter niet als een probleem te kwantificeren. Cijfermatig ligt het aantal gemotoriseerde voertuigen in de Ypkemeulestraat rond de 2.100 mvt/etmaal voor twee rijrichtingen samen. Gezien het effect van de aansluiting met de N18 op de Westerval wordt dit aantal zo'n 14% lager en komt daarmee op zo'n 1.800 mvt/etmaal.

In het verleden waren er richtlijnen voor erftoegangswegen waarin gesteld werd dat 3.000 tot 4.000 mvt/etmaal acceptabel is afhankelijk van de inrichting van de weg. Tegenwoordig geldt voor CROW-richtlijnen dat intensiteiten niet meer gekoppeld zijn aan wegcategorieën. De reden is dat de acceptabele hoeveelheid verkeer op een weg sterk afhankelijk is van onder andere de omgeving,

kruispunten en de functie van de weg in het hele netwerk.[8] Wordt er getoetst aan richtlijnen uit het verleden dan blijkt dat de intensiteiten acceptabel is voor de straten in Boswinkel, inclusief de straten waar nu veel meldingen over bekend zijn, zoals de Ypkemeulestraat en de Europalaan.



Figuur 3.8: Rijroute om of door de wijk Boswinkel qua tijd en afstand (Google.com)

In 2018 wordt de N18 aangesloten op de Westerval. Dit zal van invloed zijn op het verkeersbeeld in en rondom Boswinkel. In de huidige situatie loopt de verbinding vanuit de Achterhoek via de Haaksbergerstraat vanuit Haaksbergen naar Enschede. Het logische vervolg om het centrum van Enschede te bereiken is door de route via Haaksbergerstraat door Enschede te volgen.

In de toekomst loopt de verbinding naar Achterhoek via de nieuwe N18.
De N18 sluit dan aan in het verlengde van de Westerval ter hoogte van Grolsch Brouwerij.
In de toekomst is de logische route om het centrum van Enschede te bereiken via de Westerval en deze te volgen tot aan de Singels. Het resultaat van deze ontwikkeling is dat het deel van de Haaksbergerstraat dat langs het plangebied van het wijkverkeersplan loopt veel minder verkeer zal hoeven te verwerken.

Uit de verkeersberekeningen van deze toekomstige situatie blijkt dat de Haaksbergerstraat, en ook andere belangrijkere wegen in Boswinkel, rustiger worden. De gegevens van het verkeersmodel zijn verwerkt in tabel 3.3.

Tabel 3.3: Verschil intensiteiten na opening aansluiting N18

	2014			2030			Afname totaal	Afname procentueel
	1 ri	1 ri	2 ri	1 ri	1 ri	2 ri	2 ri	2 ri
Haaksbergerstraat	4.200	5.410	9.610	3.290	3.860	7.150	-2.460	25,60%
Europalaan	1.760	1.870	3.630	1.560	1.540	3.100	-530	14,60%
Wethouder Beverstraat	1.120	1.750	2.870	1.090	1.400	2.490	-380	13,24%

Uit de verkeersgegevens in tabel 3.3, is op te maken dat de Haaksbergerstraat, ten opzichte van 2014, in 2030 ± 25% minder verkeer te verwerken krijgt. Dit komt de oversteekbaarheid van de Haaksbergerstraat ter hoogte van de aansluiting met de Europalaan ten goede. Voor de doorgaande routes in Boswinkel kan op basis van deze gegevens in de regel aangenomen worden dat het doorgaand verkeer met zo'n 14% afneemt.

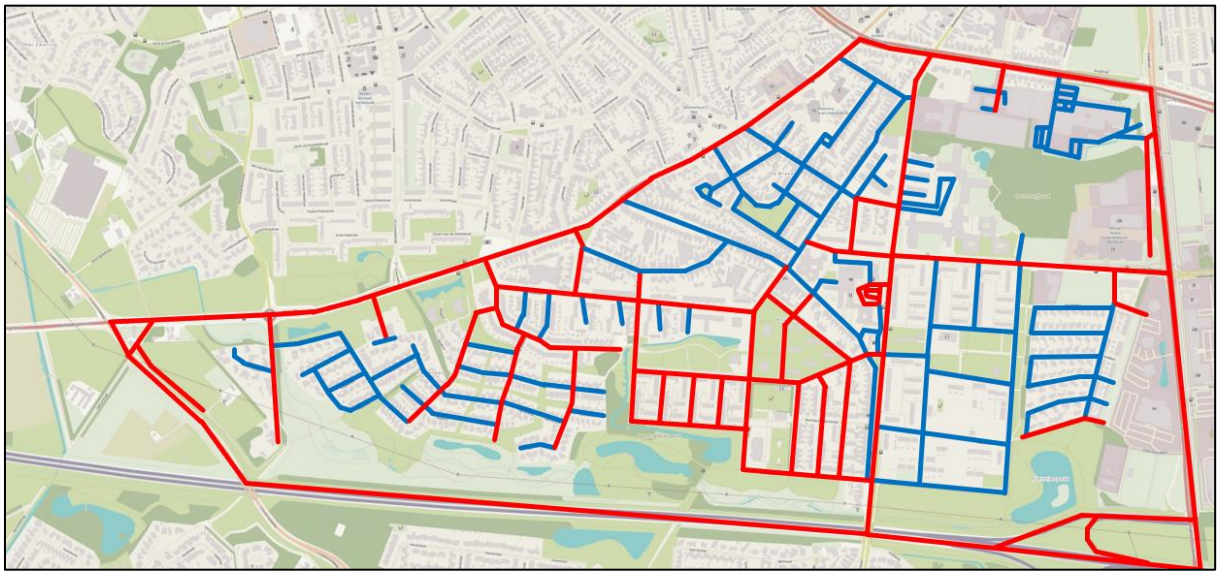
[8] In CROW-richtlijnen, zoals het ASVV 2012, zijn intensiteiten niet meer gekoppeld aan wegcategorieën. De reden is dat de acceptabele hoeveelheid verkeer op een weg sterk afhankelijk is van onder andere de omgeving, kruispunten en de functie van de weg in het hele netwerk. Ook is de maximaal aanvaardbare intensiteit sterk afhankelijk van bijvoorbeeld de aanwezigheid en hoeveelheid erfaansluitingen en parkeren (al dan niet op de rijbaan). Bron: Crow.nl.

Geconcludeerd wordt dat de hoeveelheid verkeer in lijn is met de functie van de wegen in Boswinkel en dat doordat de route 'binnendoor' aanmerkelijk sneller is dan via de Singels er sprake is van sluipverkeer. Daarnaast worden de Haaksbergerstraat en de wegen in Boswinkel rustiger door de aansluiting van de N18 op de Westerval maar wordt de reden van het sluipverkeer niet of nauwelijks weggenomen. Het verbeteren van de doorstroming op de Singels en het onaantrekkelijker maken van de wijk voor sluipverkeer kan dit probleem wel verminderen.

3.6.4 Overige zaken

Voor gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom geldt in de regel dat gekozen wordt voor gesloten verharding, zoals asfalt. Daarentegen wordt voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom geadviseerd te kiezen voor open verharding, zoals klinkers. Dit past bij de functie en uitstraling van een verblijfsgebied,

Figuur 3.9 geeft weer dat veel wegen in Boswinkel nu zijn uitgevoerd met asfalt als verhardingstype. Dit zijn niet alleen wegen die zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg, maar ook veel erftoegangswegen zijn voorzien van asfaltverharding. Hiermee wijken de erftoegangswegen af van de richtlijnen van de ideale variant van een Duurzaam Veilige weginrichting.



Figuur 3.9: Verharding in Boswinkel (rood is asfaltverharding en blauw klinkerverharding)[9]

Tot slot is uit de inventarisatie van problemen op te maken dat veel van de aangegeven problemen, zoals snelheid, verkeersveiligheid of sluipverkeer voor een groot gedeelte veroorzaakt wordt door bewoners uit de wijk.

3.6.5 Samenvatting probleemanalyse

De verkeersproblemen die door bewoners en belanghebbenden zijn genoemd komen deels overeen met de objectieve gegevens. Echter, er kan niet gesteld worden dat de wegen te druk zijn in relatie met de richtlijnen, ook niet dat er veel te hard wordt gereden. De aanwezigheid van sluipverkeer valt te verklaren gezien het feit dat de omrijdroute via de Singels aanmerkelijk langer is. Ook is het ongevallenbeeld van de beschikbare ongevalscijfers in lijn met de wegen die door bewoners en belanghebbenden zijn aangegeven. Verder kunnen de wegen in Boswinkel nog beter ingericht worden conform de gewenste Duurzaam Veilig inrichting.

[9] De verhardingstypen, asfalt en klinkers, zijn vastgesteld op grond van de inventarisatie van werkgroepleden en nagelopen middels Google-Streetview. Omdat de wijk veel nieuwbouw en herontwikkeling kent kan het zijn dat na publicatie van dit wijkverkeersplan de verhardingstype (asfalt of klinkers) deels gewijzigd zijn.

4 Oplossingsrichtingen

In hoofdstuk 3 zijn de verkeersproblemen geïnventariseerd en geanalyseerd. In hoofdstuk 4 komen de oplossingsrichtingen aan de orde die door de werkgroep zijn gekozen. De oplossingen in het wijkverkeersplan worden bij de realisatie door de gemeente Enschede nader uitgewerkt tot een ontwerp, een kostenraming en een uitvoeringsplanning. De bewoners zullen voorafgaand aan de uitvoering nader worden geïnformeerd.

4.1 Fysieke inrichting

4.1.1 Gebiedsontsluitingswegen

Uit de analyse blijkt dat de gebiedsontsluitingswegen in en rondom de wijk Boswinkel nog niet zijn ingericht conform de ideale inrichting van Duurzaam Veilig. De gebiedsontsluitingswegen rondom de Boswinkel behoren niet tot het wijkverkeersplan. De gebiedsontsluitingswegen in de Boswinkel behoren hier wel toe.

In het geval van gebiedsontsluitingswegen worden de verkeersstromen van elkaar gescheiden door het toepassen van vrijliggende fietspaden daar waar dat fysiek inpasbaar is. Op dit moment zijn er langs de Burgemeester van Veenlaan en Wethouder Beversstraat fietsstroken toegepast. Vanuit de werkgroep wordt geadviseerd hier fietspaden aan te leggen en waar mogelijk het profiel van de wegen krapper vorm te geven, rekening houdend met de maatvoering van vrachtverkeer en hulpdiensten. De werkgroep is zich in dit advies bewust van het feit dat het gemeentelijke beleid omtrent dit standpunt anders is. Het toepassen van een smalle rijloper, in combinatie met een overrijdbare bolbestrate middengeleider, is hiervoor een passende vorm. Door het toepassen van deze maatregelen krijgt de fietser een veilige plek en wordt de snelheid op deze wegen in verhouding gebracht met de toegestane maximumsnelheid.

Een specifiek aandachtspunt is de oversteek van de Wethouder Beversstraat voor het ROC van Twente. Nu zijn er twee oversteeksituaties vlak bij elkaar:
1. Ter hoogte van de ingang van de fietsenstalling, waarbij een middengeleider is gemaakt
2. Ter hoogte van de T-kruising met de Texellaan

Voorgesteld wordt de twee oversteeksituaties terug te brengen tot één veilige oversteekplaats, ter hoogte van de fietsenstalling.

Aanvullend wordt voorgesteld de oversteek voor het fietsverkeer, ter hoogte van de Texellaan, te verplaatsen naar de Zuiderval. Bij de Texellaan wordt daarvoor aan de zuidzijde van de Wethouder Beversstraat een tweerichtingsfietspad tussen de Texellaan en de Zuiderval opgenomen in het plan. Aan de noordzijde van de Wethouder Beversstraat wordt voorgesteld een 'harde' afscheiding te maken tussen de fietsstrook en het wegvak zodat oversteken fysiek onmogelijk wordt.

Voor het verbeteren van de oversteekvoorziening naar het ROC wordt geadviseerd om de middengeleider te vergroten. De weg voldoet nu aan de minimale maten van het CROW maar gezien de ligging bij de school past een forser profiel voor de middengeleider. Daarbij wordt geadviseerd een lange drempel (60 km/u) toe te passen: lichte verhoging met de 'striping' van een drempel. De aanwezige bushalte kan in dit voorstel nog steeds halteren. Met het toepassen van een drempel kan de snelheid van het verkeer enigszins getemperd worden ter hoogte van de oversteek en heeft de fiets een veilige plek. Met de vormgeving van deze lage drempel ondervinden hulp- en nooddiensten, evenals Buslijn 1, niet of nauwelijks hinder.

Vanuit de tweede inloopavond zijn ook de oversteeklocaties van de Burg. Van Veenlaan met de Zuidhollandlaan en Noordoostpolderweg genoemd als onveilig. De maatregelen die daarvoor worden voorgesteld zijn niet van fysieke aard en staan beschreven in paragraaf 4.3.1. Handhaving.

Tot slot is het van belang om mee te gaan met de ontwikkelingen dat mensen steeds meer en langer zelfredzaam zijn. Ouderen, mensen met een handicap of fysieke beperking wonen langer zelfstandig. Zelfredzaamheid en een zelfstandige mobiliteit zijn belangrijke voorwaarden geworden om aan het maatschappelijk verkeer deel te kunnen nemen. Het is daarom van belang dat bij de (her)inrichting van wegen van de wijk Boswinkel er rekening gehouden wordt met deze groepen in de maatschappij en gebruik wordt gemaakt van richtlijnen, zoals die van het CROW.[10]

4.1.2 Erftoegangswegen

De drie grootste problemen in de wijk zoals genoemd in de probleeminventarisatie zijn:
1. Sluipverkeer
2. Snelheid van het gemotoriseerde verkeer
3. Verkeersonveiligheid

De verkeerscirculatiemaatregelen tegen sluipverkeer zijn apart verwoord omdat dit aparte en soms stevige maatregelen vereist. Daarentegen kunnen snelheid van het verkeer en verkeersveiligheid goed worden aangepakt met behulp van fysieke inrichting.

Zoals eerder aangegeven gebruikt men in Nederland de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig.

Door de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig toe te passen, past de weggebruiker zijn gedrag aan naar gelang de inrichting van een weg. Zo neemt de snelheid af en wordt de attentiewaarde van het verkeer afgestemd op de te verwachte verkeersdeelnemers. Dit heeft als resultaat dat er voor de wegen een passende inrichting gecreëerd wordt waarmee de genoemde problemen in de wijk Boswinkel worden aangepakt. Nu geldt voor de wijk Boswinkel dat veel wegen nog niet zijn ingericht conform de ideale inrichting van Duurzaam Veilig.

In een goed ingerichte wijk wordt in de ideale situatie niet te hard gereden. Zoals uitgelegd bij de snelheidsmetingen van de Ypkemeulestraat dient de V85 in de buurt liggen van 30 km/u. Om in de buurt te komen van deze 30 km/u voor 85% van de automobilisten wordt voorgesteld om snelheidsremmende maatregelen toe te passen, vooral in de vorm van drempels en plateaus, dit zijn de meest effectieve maatregelen. Veel snelheidsremmende maatregelen hebben voor- en nadelen. Bij tweezijdige versmallingen moeten er bijvoorbeeld voldoende tegenliggers zijn om te functioneren als snelheidsremmer en bij maatregelen waar geslingerd wordt moet goed rekening worden gehouden met het veiligheidsrisico van de fietser.

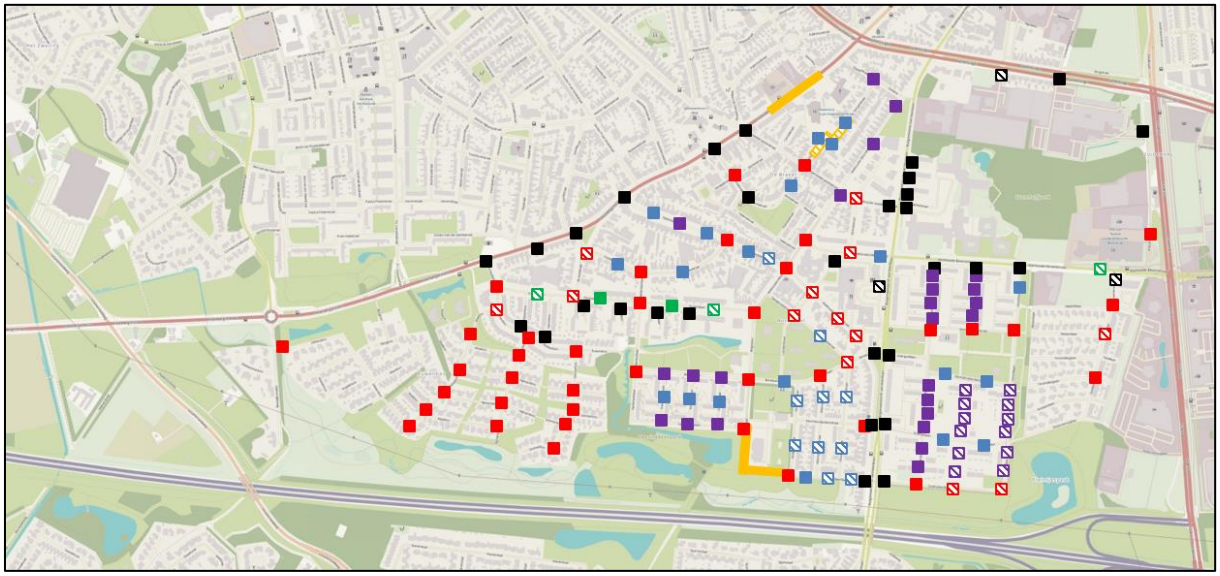
De 30 km/u wegen maken gezamenlijk onderdeel uit van het verblijfsgebied. Hier moet duidelijk zijn dat verblijfsactiviteiten, zoals wonen, spelen, naar school gaan en winkelen, de boventoon voeren. De verkeersfunctie is ondergeschikt in een verblijfsgebied. De wegen behoren zo ingericht te zijn dat het logisch is om niet harder te rijden dan 30 km/u. In Boswinkel zijn al diverse maatregelen genomen om de verblijfsgebieden vorm te geven. De maatregelen zijn inritconstructies tussen de gebiedsontsluitingswegen (50 km/u) en erftoegangswegen (30 km/u), drempels, plateaus en versmallingen. Tijdens de probleeminventarisatie en tweede inloopavond kwam naar voren dat de inrichting nog te optimaliseren valt. Daarom wordt voorgesteld de huidige drempels en plateaus bij twijfel te controleren op de juiste hoogte.

[10] De CROW-richtlijn *'Richtlijn toegankelijkheid voor inrichting van looproutes bushaltes, parkeerplaatsen en reis- en route-informatie'* uit 2014 is hier een goed voorbeeld van.

Vanuit de richtlijn Duurzaam Veilig wordt voorgesteld de volgende verkeersmaatregelen verder toe te passen in de wijk:

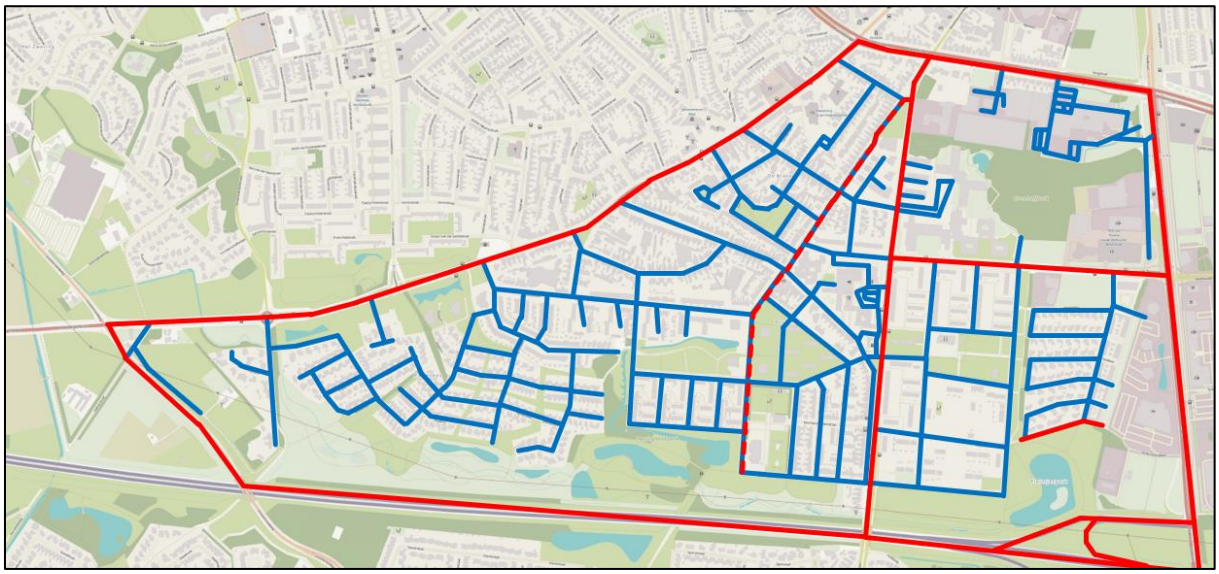
1. Verkleinen van te grote kruisingsvlakken
2. Aanleggen en/of aanpassen van inritconstructies
3. Toepassen van plateaus op de kruisingen
4. Tussen de kruisingen af en toe een drempel plaatsen (150 meter)
5. Het toepassen van open verharding
6. Waar nodig het wegprofiel te versmallen

De maatregelen zijn op hoofdlijnen verwoord. Nadere detaillering wordt bij de uitvoering meegenomen. In aanvulling op de bestaande snelheidsremmende maatregelen in de wijk Boswinkel adviseert de werkgroep om de volgende aanvullende snelheidsremmende maatregelen te realiseren, zoals opgenomen in figuur 4.1. In bijlage 7 tot en met 10 zijn de genoemde figuren in het groot weergegeven, inclusief bijbehorende legenda.



Figuur 4.1: Aanvullende snelheidsremmende maatregelen in Boswinkel, in combinatie met de aanwezige maatregelen

Naast de snelheidsremmende maatregelen wordt geadviseerd om de verhardingstype van de wegen binnen de bebouwde kom van Boswinkel zoveel mogelijk overeen te laten komen met een Duurzaam Veilige weginrichting. Uitzonderingen hierop zijn de fietsstraat als onderdeel van het ontvlochten netwerk en mogelijk Ruwenbos. Deze wijk is meer als woonerf vormgegeven met zeer kleine rechtstanden waarbij de meerwaarde van elementenverharding voor een Duurzaameilige inrichting zeer beperkt is. Geadviseerd wordt om bij groot onderhoud in de toekomst de verhardingskeuze met belanghebbenden te bespreken.

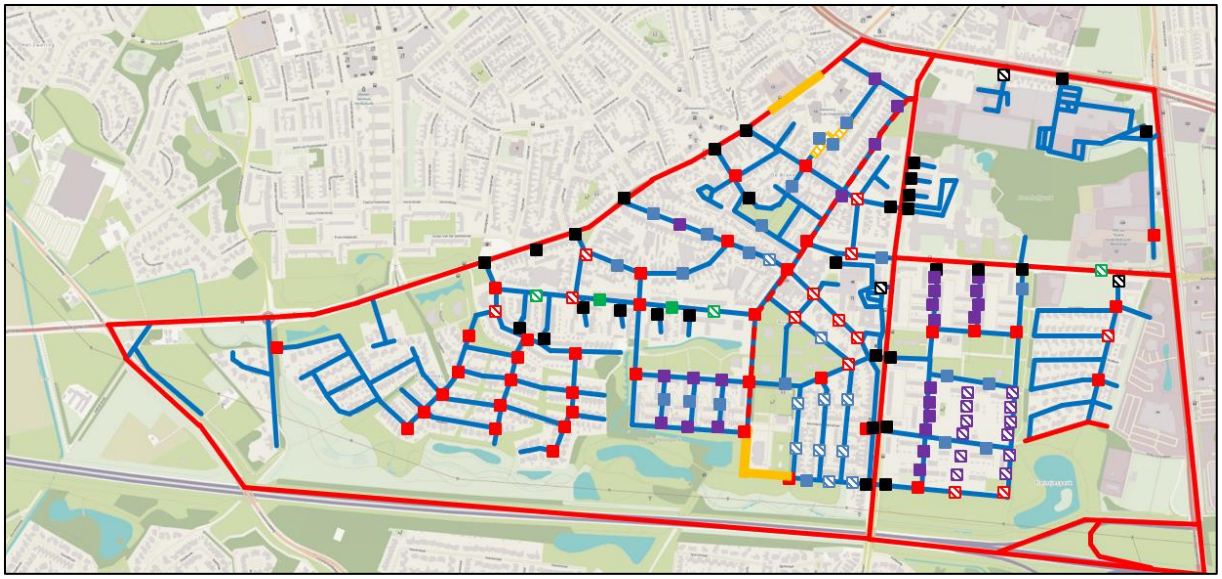


Figuur 4.2: Verharding in Boswinkel (wensbeeld werkgroep conform Duurzaam Veilig)

De werkgroep is gevraagd om mee te denken over de locatie van snelheidsremmende maatregelen. Reden hiervoor is dat het wensbeeld van aanvullende snelheidsremmende maatregelen nu meer 'mogelijke' locaties laat zien voor maatregelen dan qua afstand overeenkomt met Duurzaam Veilig. Snelheidsremmende maatregelen volgen elkaar vaak op over een afstand van 150 meter of meer. In de Texellaan zijn bijvoorbeeld nu extra aanvullende snelheidsremmende maatregelen voorgesteld. Aan de werkgroep is gevraagd om te bepalen waar de definitieve locaties dienen te komen.

De voorgestelde snelheidsremmende maatregelen en het aanpassen van verhardingstypen van de wegen kunnen veelal gecombineerd worden in de uitvoer en samengaan in werk-met-werk. Bijvoorbeeld bij het vernieuwen van een riool, tegelijkertijd kan de straat worden aangepakt conform de voorgestelde verharding in combinatie met de nodige snelheidsremmende maatregelen. Met dit soort werk-met-werk combinaties worden kosten bespaard voor de verkeersmaatregelen.

In figuur 4.3 wordt een totaalbeeld gegeven van verkeerskundige maatregelen in de wijk Boswinkel. In bijlage 7 tot en met 10 zijn de genoemde figuren in het groot weergegeven, inclusief bijbehorende legenda.



Figuur 4.3: Totaalbeeld maatregelen – Boswinkel (wensbeeld werkgroep opgenomen in bijlage 10)

Voor de Europalaan geldt dat er een spanningsveld is met de calamiteitenroutes. Hiervoor zal in samenspraak met de brandweer naar (maat)werkoplossingen gezocht moeten worden, zie ook paragraaf 4.2.4: De calamiteitenroutes.

Op de tweede inloopavond zijn een aantal in- en uitritten genoemd bij de Haaksbergerstraat en de Burg. Van Veenlaan waar het zicht wordt belemmerd door foutief parkeergedrag op de hoeken. Geadviseerd wordt nader te onderzoeken of hier inframaatregelen nodig zijn en eventueel ook op te nemen in het handhavingsplan, zie ook paragraaf 4.3.1 Handhaving.

Het Kotmanpark heeft één in-en uitgang via de Texellaan. Gevraagd wordt om nader te onderzoeken of bij werkzaamheden aan de weg de Texellaan en de Rottumerooglaan tijdelijk opgesteld zouden kunnen worden.

4.1.3 Parkeren

Het parkeren in Boswinkel is niet het grootste verkeersprobleem maar er is wel degelijk ergernis over foutief parkeergedrag in een aantal straten. De Europalaan is de enige straat die er bij de probleeminventarisatie wat dat betreft uitspringt. Het profiel van de weg en de parkeervakken is relatief krap met als gevolg dat er met twee wielen op het trottoir geparkeerd wordt. Daarnaast wordt er ook geparkeerd voor de inritten van garages.

De werkgroep stelt als oplossing voor om de Europalaan aan te pakken wanneer er een reconstructie plaatsvindt. Te denken valt aan werkzaamheden waarbij bijvoorbeeld het riool wordt vervangen. In dat geval is de voorgestelde maatregel om de parkeervakken iets breder aan te leggen. Ook wordt geadviseerd om in het geval van een reconstructie goed naar de parkeerdruk te kijken en desgewenst het aantal parkeerplaatsen (vakken) uit te breiden. Hier is op diverse plaatsen aan de Europalaan ruimte voor.

Verder geldt dat de algemene problematiek van foutparkeren een probleem is dat zich op meerdere plaatsen in de wijk voordoet. Fysieke maatregelen zijn te zware maatregelen voor dit probleem.

Voorgesteld wordt om hier, in overleg met buitengewoon opsporingsambtenaren (Boa's) van de gemeente, een handhavingsplan voor te maken en om daarnaast via voorlichting het gedrag van foutparkerende bewoners aan te pakken. Deze oplossingsrichtingen worden verder toegelicht bij het onderwerp gedrag.

4.1.4 Schoolomgevingen en -routes

Er zijn in Boswinkel twee basisscholen en een ROC. Voor het ROC is met name de fietsoversteek over de Wethouder Beversstraat van en naar de fietsenstalling van groot belang. In paragraaf 4.1.1 staat het plan verwoord om de huidige twee oversteken te combineren in één centrale oversteekplaats en deze zo veilig mogelijk vorm te geven.

Vanuit de probleemanalyse als ook bij de werkgroep zelf zijn er geen signalen binnengekomen dat er bij de Basisschool St. Jan verkeersproblemen zijn. Een groot voordeel is dat, voor het halen en brengen van de kinderen, ouders hun auto makkelijk kunnen parkeren op het naastgelegen parkeerterrein van de kerk.[11]

Voor OBSD Europa is kortgeleden een participatietraject afgerond met betrekking tot het veiliger inrichten van de schoolomgeving. Hieruit is onder andere de wens naar voren gekomen om de ingangen van de school zo te wijzigen dat de verkeerstromen beter verdeeld worden. De wens om op een deel van de Belgiëlaan eenrichtingsverkeer in te stellen heeft niet voldoende draagvlak en is als maatregel afgevallen.

Op basis van de probleeminventarisatie en naar mening van de werkgroep behoeven de schoolomgevingen van de OBSD Europa en de Basisschool St. Jan nu geen verdere aandacht. Indien op termijn blijkt dat er wel meer aandacht voor de basisscholen nodig is, wordt geadviseerd om een schoolzone toe te passen en te bekijken of er specifieke projecten van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Overijssel aansluiten op de wensen en behoeften van de school(omgeving).

In de wijk Stadsveld ligt ook een basisschool waar kinderen uit Boswinkel op zitten. Deze groep scholieren steekt daarvoor de Haaksbergerstraat over. De oversteekbaarheid hiervan werd in de probleeminventarisatie met regelmaat genoemd als problematisch. Met de aansluiting van de N18 op de Westerval wordt het rustiger op de Haaksbergerstraat. In 2030 is een afname van 25% van het gemotoriseerde verkeer geprognotiseerd. Wat de consequenties zijn voor de oversteekbaarheid van de Haaksbergerstraat voor de situatie 2030 is een berekening gemaakt.

Tabel 4.1: Gemiddelde wachttijd en oversteekbaarheid[12]

Gemiddelde wachttijd	Kwalificatie
0 - 5	Goed
5 - 10	Redelijk
10 - 15	Matig
15 - 30	Slecht
> 30 sec	Zeer slecht

Tabel 4.1 laat zien wanneer een weg qua oversteekbaarheid goed of slecht is. De oversteekbaarheid van een weg uit zich in wachttijd. De wachttijd komt tot stand door de afstand die een voetganger dient af te leggen over een weg in combinatie met de snelheid die de voetganger heeft en de intensiteit van het aantal motorvoertuigen per uur (mvt/u). In het geval van een wachttijd tot 5 seconden is de oversteekbaarheid goed. Is de wachttijd langer dan 30 seconden, dan is de oversteekbaarheid zeer slecht.

[11] Door de wegbeheerder van de gemeente Enschede worden wel klachten gemeld. Dit punt kan meegenomen worden bij het uitdragen van het wijkverkeersplan richting de omgeving en de 2e bijeenkomst voor de wijk. Ook kan de kerk en de basisschool actief worden benaderd door het bewonersteam om de meldingen te controleren.
[12] CROW 2012a, p. 471

Op grond van gegevens is een oversteekberekening gemaakt op grond van de cijfers van 2014 de prognose van 2030. Hierbij is gekeken naar diverse categorieën overstekers, namelijk:
1. Voetganger (algemeen)
2. Voetganger (volwassenen)
3. Voetganger (kind)
4. Fiets (stilstand)

Elke categorie verkeersdeelnemer steekt met een bepaalde snelheid over, wat de oversteekbaarheid van de weg beïnvloedt. De spitsintensiteiten en categorieën zijn vertaald naar tabel 4.1 welke per categorie de oversteekbaarheid van de Haaksbergerstraat ter hoogte van de aansluiting met de Europalaan weergeeft.

Tabel 4.2: Oversteekbaarheid Haaksbergerstraat ter hoogte van T-kruising Haaksbergerstraat - Europalaan[13]

Omschrijving	**2014**	**Prognose 2030**
Motorvoertuig per uur (mvt /e)	9.160	6.870
Motorvoertuig per uur (mvt/u)	916	715
Afstand (meter)	11,70	11,70
Wachttijd in seconden voetganger (algemeen)	30,00	30,00
Wachttijd in seconden voetganger (volwassenen)	30,00	13,00
Wachttijd in seconden voetganger (kind)	30,00	23,00
Wachttijd in seconden - fiets (stilstand)	13,20	3,00

Op grond van de wachttijden uit tabel 4.2 is te stellen dat de wachttijd in 2030 ten opzichte van 2014 voor fietsers en volwassenvoetgangers licht verbetert naar de categorie goed. Voor volwassen voetgangers wordt de oversteek 'matig'. Voor de kwetsbare verkeersdeelnemers blijft de oversteek slecht. Het advies is daarom om de T-kruising aan te passen in samenspraak met de omgeving. Daarnaast moet er dan ook gekeken worden naar de twee nabije gelegen oversteekpunten.
Hier is het advies hetzelfde als bij de verkeerssituatie ter hoogte van de oversteekplaatsen over de Wethouder Beverstraat, namelijk het reduceren van meerdere verkeersonveilige oversteeksituaties tot één veilige oversteekplaats voor voetgangers en fietsers.

4.1.5 Verkeerscirculatie

De probleemanalyse laat zien dat vanuit bewoners een probleem wordt ervaren met betrekking tot het sluipverkeer over de Ypkemeulestraat en de Europalaan. Echter, vanuit de cijfers is verkeerskundig niet af te leiden dat er sprake is van sluipverkeer.

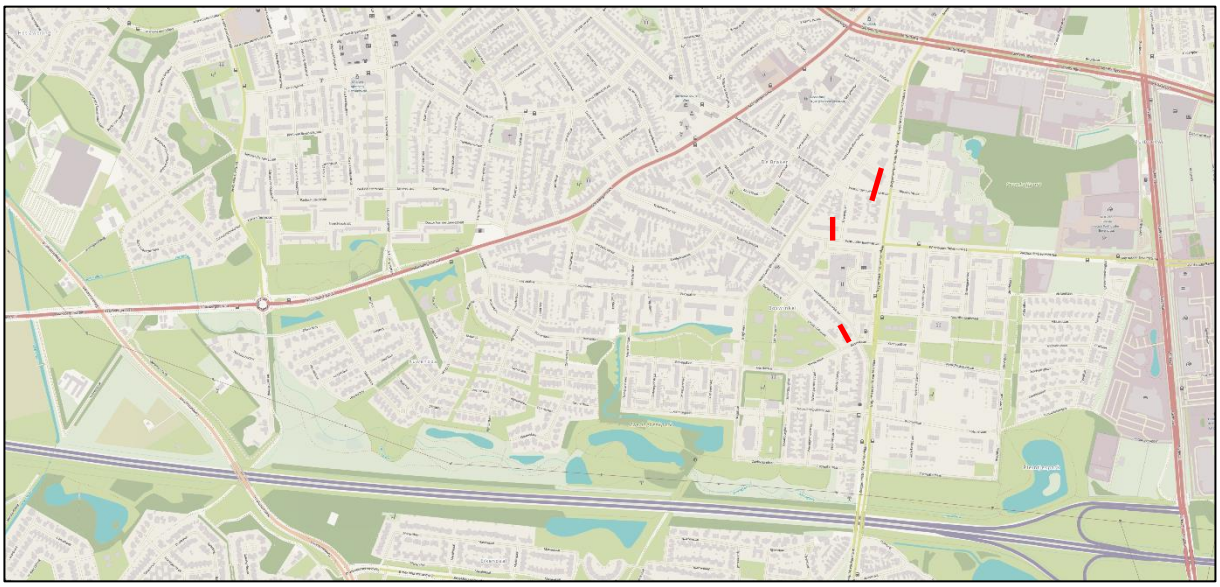
In de werkgroep zijn voor de verkeerscirculatie verschillende opties genoemd en besproken. Naar aanleiding hiervan zijn er drie varianten uitgewerkt, namelijk:
1. Het knippen van de wijk zodat er geen doorgaand verkeer meer door de wijk kan sluipen
2. Het instellen van eenrichtingsverkeer in een aantal straten zodat het verkeer verdeeld wordt
3. Geen directe circulatiemaatregelen maar de route minder aantrekkelijk maken voor doorgaand verkeer in combinatie met het instellen van verplichte routes voor vrachtverkeer

Een variant waarbij al het verkeer via de Europalaan wordt afgewikkeld is niet uitgewerkt. Reden hiervoor is dat in dat geval het probleem niet wordt opgelost maar naar een andere straat wordt verplaatst.

[13] Voor de berekening is gebruik gemaakt van Capacito 2017 (zie Trenso.nl 2017)

4.1.5.1 Variant 1: het knippen van wegen

Voor de variant 'knippen' is een voorbeeld gemaakt. Je kunt dit alleen goed toepassen of niet. Anders verplaatst het probleem zich.



Figuur 4.3: Voorbeeld variant knippen van wegen

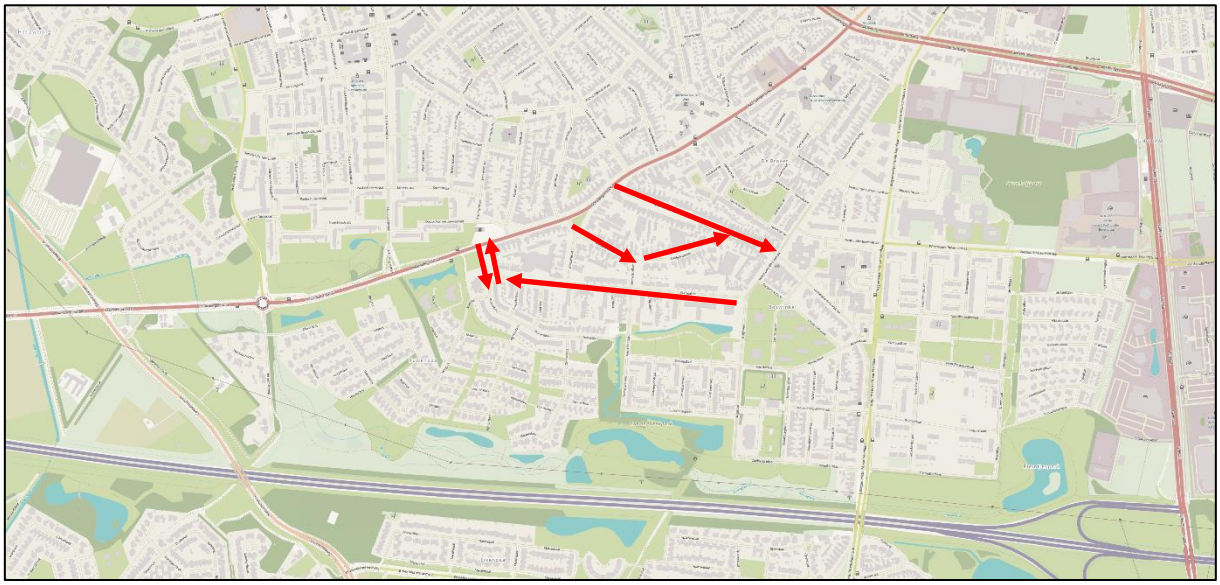
Voordelen:
- Er rijdt minder verkeer door de wijk
- De leefbaarheid wordt daarmee verhoogd

Nadelen:
- De wijk wordt fysiek in twee delen opgeknipt
- De bereikbaarheid van de bestemmingen in de wijk nemen fors af. Voor veel bestemmingen ontstaat een forse omrijdroute
- Het winkelcentrum wordt minder goed bereikbaar
- De wegen rondom de wijk, zoals de, Haaksbergerstraat – Getfertsingel en Zuiderval worden zwaarder belast zodat de wachttijd om erop te rijden en bij de kruisingen langer wordt
- Getwijfeld wordt of hier draagvlak voor is bij bewoners en specifieke belanghebbenden, zoals winkeliers
- Om een compleet sluitende knip te realiseren zullen nog meer straten moeten worden geknipt

Resultaat: verkeerskundig gezien wordt geadviseerd deze maatregel niet toe te passen omdat de nadelen te zwaar zijn ten opzichte van de voordelen. De werkgroep heeft dit advies overgenomen waardoor deze optie vervalt.

4.1.5.2 Variant 2: het instellen van eenrichtingsverkeer

Voor het toepassen van eenrichtingsverkeer is een indicatief voorbeeld gemaakt. Hier geldt dat alle wegen die van belang zijn voor het doorgaand verkeer daarin opgenomen worden, anders wordt het probleem deels verplaatst. Met het instellen van eenrichtingsverkeer wordt ervan uitgegaan dat de omvang van het verkeer niet afneemt. De mogelijkheid om een korte route door te wijk te nemen blijft bestaan.



Figuur 4.4: Voorbeeld variant instellen van eenrichtingsverkeerroutes in de wijk Boswinkel

Voor een eerlijke verdeling is het logisch om het eenrichtingsverkeer in de Ypkemeulestraat en de Europalaan tegengesteld te laten zijn. Zo wordt het verkeer zo eerlijk mogelijk verdeeld. Het probleem bij de keuze van eenrichtingsverkeer is dat de Europalaan in de huidige vorm niet geschikt is voor eenrichtingsverkeer. Indien dat nu ingesteld wordt, zonder aanvullende maatregelen, gaat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omhoog, waardoor dit een gevaarlijke weg wordt. Aanvullende maatregelen in de Europalaan zijn maar beperkt toepasbaar omdat dit een calamiteitenroute is voor de hulp- en nooddiensten.

Voordelen:
- Het verkeer wordt over de beschikbare wegen verdeeld

Nadelen:
- Het probleem van ongewenst verkeer neemt niet af
- De routes door de wijk worden iets aantrekkelijker doordat er geen tegenverkeer meer in de staten rijdt. Nu moet er in de spits met regelmaat op elkaar gewacht worden in de wat smallere straten. De totale omvang van het verkeer kan in de praktijk licht toenemen omdat de routes sneller worden
- De snelheid van het verkeer neemt toe doordat er geen tegenverkeer meer is waardoor de verkeersveiligheid afneemt
- De Europalaan is nu niet geschikt voor eenrichtingsverkeer met als gevolg dat daar de onveiligheid zal toenemen
- Omrijden leidt tot irritatie bij weggebruiker en (mogelijk) tot overtredingen (bij kortere afstanden)

Resultaat: verkeerskundig gezien wordt geadviseerd deze maatregel niet toe te passen omdat de nadelen te zwaar zijn ten opzichte van de voordelen. Een grote meerderheid van de werkgroep, uitgezonderd de afvaardiging van de Ypkemeulestraat, neemt dit advies over. Er is naar verwachting geen draagvlak voor deze variant waardoor deze afvalt.

4.1.5.3 Variant 3: de route minder aantrekkelijk maken en instellen vrachtverkeer routes

De wijk Boswinkel is nog niet geheel ingericht volgens het principe van een Duurzaam Veilige inrichting. Voor de belangrijkste routes waar het sluipverkeer gebruik van maakt ontbreken snelheidsremmende maatregelen, bijvoorbeeld in de Europalaan, Wethouder Gerbertstraat,

Wethouder Elhorststraat en Wethouder Beverstraat (tot de Drentestraat). Deze maatregelen zouden alsnog toegepast kunnen worden.

Ook is specifiek gekeken naar het vrachtverkeer in de wijk. Het instellen van een verbod voor vrachtverkeer in bijvoorbeeld de Europalaan, Frederikastraat en Ypkemeulestraat schiet zijn doel voorbij. De werkgroep vindt de hoeveelheid vrachtverkeer (3%) niet problematisch en het effect van de maatregel is zwaar. Een vrachtwagenverbod heeft namelijk als consequentie dat een groot deel van de wijk niet meer door vrachtverkeer aangedaan mag worden.[14]

Zowel een Duurzaam Veilige inrichting en het aanwijzen van vrachtverkeerroutes kunnen zorgen voor een afname van de hoeveelheid verkeer zonder de nadelen die optreden bij het knippen van wegen of het instellen van eenrichtingsverkeer.

Esso Boswinkel en Jumbo hebben al afspraken gemaakt over rijrichtingen van leveranciers. Deze afspraken zijn vastgelegd in een afsprakenlijst van het Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO). De afspraken zouden uitgebreid kunnen worden in samenspraak met andere ondernemers in de wijk Boswinkel. Ook wordt gevraagd de routes, zoals die zijn vastgelegd in de afsprakenlijst, via het bewonersteam bekender te maken in de wijk. Mocht dit niet werken dan kan vrachtverkeer geweerd worden door een ondersteunend vrachtverkeerverbod.

Voordelen:
- De wijk blijft bereikbaar
- Het doorgaand verkeer wordt deels geweerd
- Het vrachtverkeer wordt over de juiste routes geleid

Nadelen:
- Deze maatregelen leiden tot een afname van verkeer maar minder dan bij de maatregel van het knippen
- Het duurt even voordat de wijk Duurzaam Veilig is ingericht
- Naast draagvlak heb je altijd te maken met het bezorgen/afhalen van grote objecten in een woonwijk: verhuiswagens, bezorgdiensten waardoor een dergelijk verbod zeer moeilijk te realiseren is
- Ook handhaving is arbeidsintensief en ook lastig wanneer er ontheffingen verleend (moeten) worden

Resultaat: verkeerskundig gezien passen deze maatregelen bij de omvang van de problemen uit de probleeminventarisatie en de voor- en nadelen zijn met elkaar in verhouding. De werkgroep heeft dit advies overgenomen omdat verwacht wordt dat deze maatregel voldoende draagvlak heeft in de wijk.

4.1.6 Fietsnetwerk

In de paragrafen over gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen zijn maatregelen conform Duurzaam Veilig beschreven voor fietsers. In dat kader wordt voorgesteld om langs de Burgemeester van Veenlaan en Wethouder Beversstraat (tot aan de Drentestraat) fietspaden aan te leggen. Dit ten behoeve van de veiligheid en doorstroming voor het fietsverkeer. Een mogelijke variant hiervoor is het realiseren van een vrijliggend tweerichtingenfietspad al dan niet deels voor het deel tussen de Zuiderval en de Texellaan. Hiermee zou een mogelijk ruimtegebrek voor twee vrijliggende fietspaden in beide richtingen kunnen worden ondervangen. Daarnaast is dit ook een maatregel die de gebiedsontsluitingswegen een smaller profiel geven.

[14] In geval van een vrachtverkeerverbod kan een ontheffingssysteem worden geïntroduceerd. Een werkwijze van goed functionerende ontheffingen is complex. Het is een arbeidsintensief proces om voor de lagere termijn een via ontheffingen een vrachtverkeerverbod in stand te houden. Zo komen er nieuwe aanvragen bij, verdwijnen op termijn ontheffingen, voertuigen worden vernieuwd en het systeem moet vaak opnieuw worden uitgelegd.

Het ontvlochten fietsnetwerk is in de vorm van de fietsstraat al uitgevoerd.
In de probleeminventarisatie kwam naar voren dat er soms wel problemen zijn bij de voorrang die de fiets daar behoort te krijgen. Gezien de korte tijdsduur dat de fietsstraat er nu ligt wordt geadviseerd om het functioneren van de straat over ongeveer een jaar te evalueren. Indien de onduidelijkheid over de voorrangsituaties blijft bestaan kunnen aanvullende maatregelen zoals het doortrekken van het rode asfalt over het kruisingsvlak, het duidelijk aangeven van de voorrang door middel van belijning en bebording en attentie verhogende maatregelen worden overwogen. Tot slot zou de werkgroep graag zien dat de fietsstraten in open verharding worden uitgevoerd. Dit is echter niet mogelijk omdat het beleid van de gemeente Enschede is om het ontvlochten fietsnetwerk, waarvan de fietsstraat onderdeel is, uit te voeren in asfalt. Geadviseerd wordt dit in de evaluatie van de fietsstraat te bespreken.

Tijdens de tweede inloopavond is verzocht om geen fietsroute in het Zweringbeekpark evenwijdig aan de A35 te maken. Dit is mogelijk wel een wens van de gemeente.. Wanneer dit het geval is wordt geadviseerd om nader onderzoek te verrichten naar de nut- en noodzaak van de fietsroute en het draagvlak onder bewoners in de wijk.

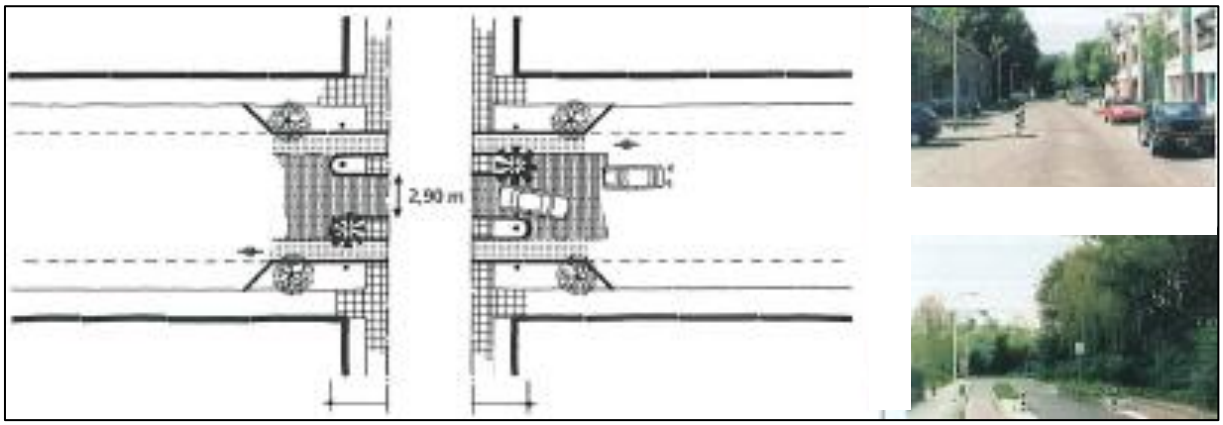
4.1.7 De busroutes

Als randvoorwaarde voor het plan is meegegeven dat de busroutes intact moeten blijven. Voor de Wethouder Beversstraat en Burgemeester van Veenlaan worden geen maatregelen voorgesteld die de doorstroming en betrouwbaarheid van het busverkeer negatief beïnvloeden. Alleen bij de oversteek van en naar de fietsenstalling van het ROC wordt voorgesteld deze te accentueren met drempelmarkering, zonder dat deze de snelheid en het comfort van de bus aantast. In overleg met de gemeente, brandweer en busonderneming wordt bepaald of hier een 60 km/u-drempel kan worden toegepast. Vanuit politie is aangegeven dat een bus niet wenselijk is op een fietsstraat.

4.1.8 De calamiteitenroutes

De Wethouder Beversstraat en Burgemeester van Veenlaan zijn gebiedsontsluitingswegen waar de hulp- en nooddiensten wat betreft de verkeersinrichting probleemloos kunnen doorrijden. De Wethouder Elhorststraat is als fietsstraat ook geen probleem. Voor de Europalaan moet wel een afweging worden gemaakt. Deze laan heeft nu asfaltverharding en lange rechtstanden. Dit is strijdig met de inrichtingseisen voor een erftoegangsweg. Klinkerverharding en snelheidsremmende maatregelen zouden hier vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid moeten worden toegepast. Dit heeft echter negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van de weg voor hulp- en nooddiensten. Nader overleg met de brandweer is hier noodzakelijk.

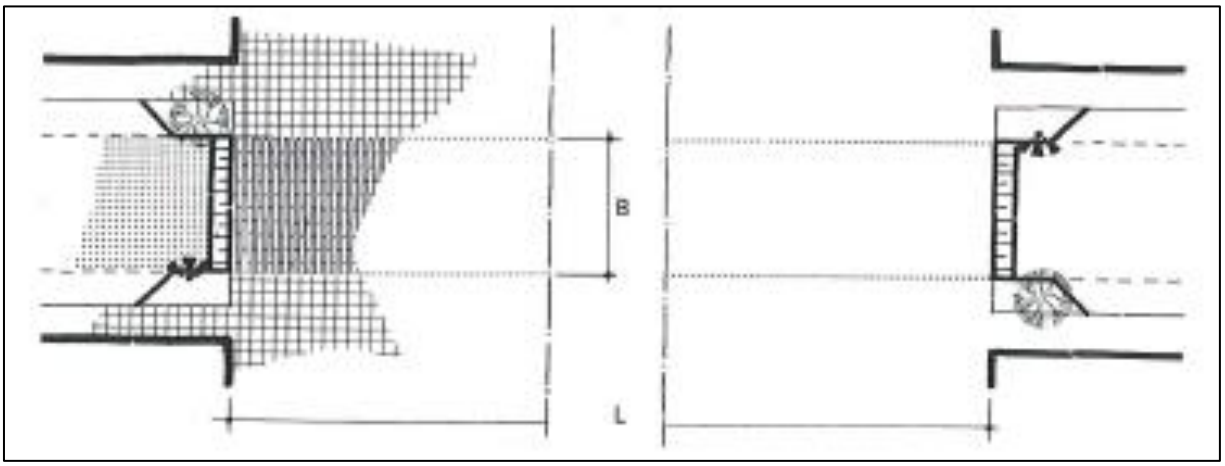
Voor de Europalaan zijn aanvullende snelheidsremmende maatregelen nodig om de weg in te richten als erftoegangsweg. Deze maatregelen mogen de doorgang van de brandweer en andere hulp- en nooddiensten echter niet te veel negatief beïnvloeden. In de richtlijn van de Brandweer wordt verwezen naar de CROW-publicatie 165 '*Hulp- en nooddiensten snel op weg'*. In deze publicatie wordt toegelicht van welke maatregelen de hulp- en nooddiensten veel hinder ondervinden en van welke maatregelen minder. Per maatregel kan dat ook verschillen voor de hulp- en nooddiensten onderling.



Figuur 4.5: Voorbeeld versmalling (hulp- en nooddienstenvriendelijk)[15]

In het algemeen ondervinden de hulp- en nooddiensten de minste hinder van een versmalling. Verkeerskundig werken deze versmallingen echter pas goed als er meer dan 4.000 motorvoertuigen per etmaal rijden in de betreffende straat. In de Europalaan rijden er minder: 3.443 mvt/etmaal.

Een tweede maatregel die ook acceptabel is voor de hulp- en nooddiensten is het toepassen van plateau's of lange drempels waarbij de op- en afgang sinusvormig is.



Figuur 4.6: Voorbeeld plateau (hulp- en nooddienstenvriendelijk)[16]

In de huidige situatie ligt er al een plateau bij de Europalaan – Elhorstlaan en Ruwenbos. Voorgesteld wordt om dit aan te vullen met een plateau ter hoogte van de kruising Brusselstraat. Daarnaast kan het aantal aanwezige busvriendelijke drempels aangevuld worden van twee naar vier over de totale lengte van de Europalaan.

4.1.9 Vrachtwagenroutes

Voorgesteld wordt om vrachtwagenroutes aan te wijzen voor de bevoorrading van de bedrijven in de wijk Boswinkel in samenspraak met ondernemers en om daarnaast aan te sluiten op de geldende afspraken voor het winkelcentrum. De Burgemeester van Veenlaan en Wethouder Beversstraat worden voorgesteld als vrachtverkeerroutes. Dit zijn de gebiedsontsluitingswegen in de wijk. Hoofdstuk zes zal een prioritering van deze maatregel aangegeven.

[15] CROW 2002
[16] CROW 2002, p.

4.2 Gedrag

4.2.1 Handhaving

Handhaving is een belangrijke aanvullende maatregel in het wijkverkeersplan. Gezien de probleeminventarisatie en het standpunt van de werkgroep dat handhaving belangrijk is, wordt voorgesteld om met de politie een plan te maken om met enige regelmaat fysiek aanwezig te zijn in de wijk en om toezicht te houden op snelheid, parkeren in de wijk en met name ook het verkeersgedrag rondom de fietsstraat. Voor de specifieke locatie wordt ook verwezen naar de reactienota naar aanleiding van de tweede inloopavond in bijlage 14. Een eerste stap hierin kan zijn een afspraak tussen het bewonersteam en politie over handhaving tijdens voorlichtingscampagnes. Zo kan handhaving in samenspraak met educatie en voorlichting een deel van de problemen in de wijk aanpakken.

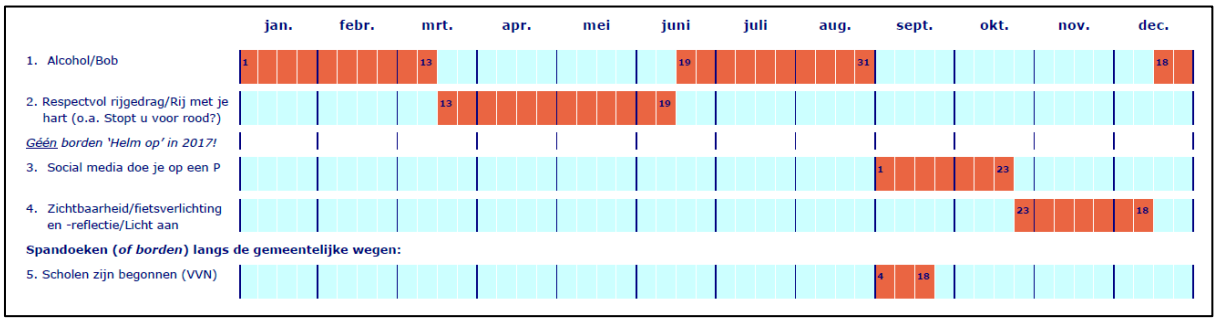
Uit de reacties van de tweede inloopavond zijn de oversteekplaatsen van de Zuidhollandlaan en Noordoostpolderweg bij de Burg. Van Veenlaan als onveilig genoemd. In de reactienota is verwoord dat aanvullende maatregel zoals zebrapaden dit naar verwachting niet veiliger maken omdat over de gehele dag genomen de oversteek te weinig wordt gebruikt. Met als gevolg dat een zebrapad tot schijnveiligheid leidt. Wel wordt geadviseerd in overleg met de school en ouders te bekijken of er draagvlak is om ouders als verkeersbrigadiers te laten fungeren op één oversteeklocatie.

4.2.2 Educatie en voorlichtingen

In paragraaf Schoolroutes en -omgeving staat verwoord dat de werkgroep inschat dat er vooralsnog geen extra aandacht hoeft te zijn voor de scholen. Indien dat in de toekomst wel aan de orde is wordt voorgesteld om per school een plan te maken waarin zowel de verkeerseducatie als de veiligheid van de schoolroutes aandacht krijgen en waarbij de actoren 'kind – ouder – onderwijzend personeel' een actieve rol spelen. Dit plan moet in samenwerking met gemeente, scholen en het bewonersteam van Boswinkel worden opgesteld. Het gaat hierbij om de verkeerseducatie van de kinderen maar ook het gedrag van de ouders bij het halen en brengen van de kinderen.

De gemeente is onderdeel van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost Nederland (ROV-ON). Het ROV-ON biedt diverse verkeersveiligheidscampagnes aan. Deze campagnes kunnen het wijkverkeersplan ondersteunen.

Figuur 4.6: Campagnes van het ROV-ON



Figuur 4.7: Campagnekalender 2017

De campagne voor te hard rijden past bijvoorbeeld goed bij de verkeersproblematiek in de wijk. Geadviseerd wordt deze campagnes in de gehele gemeente in te zetten zodat ook andere wijken er profijt van hebben en de weggebruikers er op meer plaatsen aan worden herinnerd.

Figuur 4.8: Snelheidsmeter/Smiley in Zandvoort

Een specifiek middel dat in de wijk ingezet kan worden is een 'Smiley'. Deze kunnen rouleren in de wijk zodat de attentiewaarde hoog blijft. De gemeente heeft een aantal van deze borden in het bezit die ook af en toe in Boswinkel kunnen worden ingezet. In de regel hangt een 'Smiley' een aantal weken op een locatie. De gegevens kunnen ook worden bewaard, zodat er direct een beeld is van het verkeersgedrag en het effect van de maatregel.

5 Het toetsen van het Wijkverkeersplan

5.1 Toets bovenwijkse belangenvertegenwoordigers

Het concept-wijkverkeersplan is getoetst door bovenwijkse belangenorganisaties. Het doel van deze consultatie was het toetsen van de gekozen maatregelen door een afvaardiging van een belangenvereniging of mobiliteitsactor.

Tabel 5.1: Benaderde bovenwijkse belangenorganisaties

Belangenorganisaties	**Reactie: ja/nee**
Ambulance – Oost	Nee
Brandweer – Twente	Ja
Gemeente Enschede – Verkeerskundige	Ja
Gemeente Enschede – Wegbeheerder	Ja
Kamer van Koophandel (KvK)	Nee
MKB Twente	Nee
Fietsersbond – Enschede	Ja
Politie – Twente	Ja
Ov-bedrijf – Keolis	Ja
Stichting Stedelijke Ouderverkeersraad (SOVR)	Nee
Stichting Welzijn Ouderen	Nee
Wmo-raad Enschede (rol van Gehandicaptenraad)	Ja

Uit tabel 5.1 blijkt dat niet alle gevraagde bovenwijkse belanghebbenden hebben gereageerd. De belangrijkste redenen voor partijen om niet te reageren was het gebrek aan tijd, gebrek aan expertise of het ontbreken van kennis over de locatie. De reacties van de partijen die hebben gereageerd zijn opgenomen in bijlage 11.

Per reactie is een advies gegeven aan de werkgroep voor het wijkverkeersplan van Boswinkel.
De reactie en het advies per bovenwijkse belanghebbende is gewogen door de werkgroep, waarna een besluit is genomen of de reactie en/of het advies op de reactie wel of niet over te nemen of anders te verwerken is in het wijkverkeersplan. Dit wordt verder toegelicht in bijlage 11,

5.2 De reacties uit de wijk

Op 11 januari 2018 is de tweede informatieavond gehouden waar het concept-wijkverkeersplan aan de buurt is gepresenteerd. Ook heeft het plan dan ter inzage bij de gemeente gelegen. Op grond van de informatieavond zijn de reacties van aanwezigen verwerkt in de reactienota en is een advies gegeven aan de werkgroep. De werkgroep heeft ingestemd met de reactienota en het advies. De aanvullingen zijn opgenomen in het wijkverkeersplan. De reacties, adviezen en de besluiten worden opgenomen in bijlage 13.

6 Prioriteitsstelling en het vervolg van het WVP

Voor het wijkverkeersplan voor Boswinkel is naast de voorgestelde maatregelen en acties een prioritering gemaakt. Deze prioritering is in overleg met de werkgroep opgesteld waarbij de input van de bovenwijkse toets en de reacties van de wijk naar aanleiding van de 2e-inloopavond van 11 januari 2018 de basis vormen. Hieronder staat de het resultaat van de reactie van de 2e inloopavond.

Tabel 6.1: Priortering verkeersmaatregelen – Wijkverkeersplan Boswinkel.

Maatregel	**Aantal keer genoemd**
Maatregelen voor de Burgemeester Van Veenlaan en Wethouder Beversstraat (fietspaden en bolbestrate middenas)	20
Verbeteren van de fietsoversteek ter hoogte van het ROC (Wethouder Beversstraat)	17
Aanwijzen vrachtwagenroutes	11
Beter inrichten van de Europlaan als 30 km/uur-zone	3
Klinkers toepassen in de 30 km/uur-zones	5
Snelheidsremmende maatregelen in alle straten eerlijk verdelen in de tijd	12
Snelheidsremmende maatregelen eerst aanleggen in de ……	17
Snelheidsremmende maatregelen eerst aanleggen in de ……	1
Verkeersveiligheidsmaatregelen	11
Schoolzones	4
Handhavingsmaatregelen	19
Verbeteren oversteek van de Haaksbergerstraat bij de Europalaan	24

De drie meest genoemde maatregelen voor de prioriteitsstelling van de inloopavond zijn:
1. Verbeteren oversteek van de Haaksbergerstraat bij de Europalaan
2. Maatregelen voor de Burgemeester Van Veenlaan en Wethouder Beversstraat (fietspaden en bolbestrate middenas)
3. Handhavingsmaatregelen

Een deel van de hoogste prioriteiten kunnen al snel worden meegenomen. Vanuit de afdeling wegbeheer van de gemeente Enschede is aangegeven dat de oversteek van de Haaksbergerstraat en de oversteek naar het ROC op de Wethouder Beversstraat meegenomen kunnen worden in de onderhoudswerkzaamheden in 2018.

Het herinrichten en daarmee aanpassen van het profiel van de Wethouder Beversstraat en de handhavingsmaatregelen blijven hoog op de agenda. Daarna volgt wat betreft de prioriteit de snelheidsremmende maatregelen in de straten. Op de vraag waar gestart zou moeten worden bestaat geen eenduidig antwoord. Er worden steeds verschillende straten genoemd waardoor geen enkele straat meerdere keren wordt genoemd.

In de werkgroep is ook de prioriteit besproken waarbij een voorkeur is geuit om te starten met een extra maatregel in de Ypkemeulestraat en Texelstraat. Voorgesteld wordt om, gezien het diffuse beeld voor de prioriteitsstelling uit de inloopavond en de wens vanuit de werkgroep, om één extra drempel in de Ypkemeulestraat te plaatsen en één in de Texelstraat en de overige maatregelen eerlijk te verdelen. Voor de Ypkemeulestraat zal gekeken moeten worden naar de verdeling van de maatregelen. Mogelijk zal er één maatregel verplaatst moeten worden om de extra drempel wat betreft de onderlinge afstand er goed in te passen.

Bij deze prioriteitstelling wordt de kanttekening geplaatst dat deze meer op basis van de wensen van bewoners en werkgroep is en dat de feitelijke verkeerskundige onderbouwing ondergeschikt is. Vanuit verkeerskundig oogpunt wordt geadviseerd om ook de Europlaan met prioriteit te behandelen omdat deze weg ten opzichte van ander routes door de wijk minder goed voldoet aan een duurzaam veilige inrichting. Dit werd gedeeld door de werkgroep.

Bewoners Team Boswinkel

- Oost-Boswinkel
- West-Boswinkel
- De Braker
- Park Boswinkel
- Ruwenbos
- Kotmanpark
- Cromhoffsbleek

Kleurrijk verbinden
www.bewonersteamboswinkel.nl
info@bewonersteamboswinkel.nl
Facebook

UITNODIGING

Wijkbijeenkomst donderdag 11 januari

RESULTATEN WIJKVERKEERSPLAN

- Verkeersplan met interessant pakket aan maatregelen voor de komende 10 jaar
- Je kunt nog reageren op dit verkeersplan!
- Plan inzien? Kijk op onze site

Aanvang: 19.30 uur
Waar: Livio, De Cromhoff, zaal de Binnenhof

Benut je kans!
Jij komt toch ook?

Met de groeten van Ryaaz, Johan, Anton, Sahajo, Raymond.
Onder: Aisha, Edwin, Joke.

Figuur 6.1: Flyer – Wijkbijeenkomst Wijkverkeersplan Boswinkel 11 januari 2018 verspreidt via lokale media, flyeractie en Social Media (o.a. Facebook) voorafgaande aan de inloopavond.

Referenties

Literatuur

CROW 2002
CROW (2002), *Hulp- en nooddiensten snel op weg*, Publicatie 165, CROW, Ede

CROW 2006
CROW (2006), *Ontwerpwijzer fietsverkeer*, Publicatie 230, CROW, Ede

CROW 2012a
CROW (2012) *Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom*, Publicatie 723, CROW, Ede

CROW 2012b
CROW (2012) *Basiskenmerken wegontwerp, Categorisering en inrichting van wegen*, Publicatie 315, CROW, Ede

CROW 2012c
CROW (2012), *Handboek parkeren*, Publicatie 311, CROW, Ede

CROW 2013a
CROW (2013), *Handboek wegontwerp 2013 - Erftoegangswegen*, Publicatie 261, CROW, Ede

CROW 2013b
CROW (2013), *Handboek verkeersveiligheid*, Publicatie 329, CROW, Ede

Gemeente Enschede
Gemeente Enschede (2004), Mobiliteitsplan Enschede 2004 – 2015, Gemeente Enschede, Enschede

Internet

Bewonersteamboswinkel.nl 2017
- Bewonersteamboswinkel.nl: http://www.bewonersteamboswinkel.nl/bewonersteam/thema-verkeersplan/ (2017-04-18)

Crow.nl 2017
- Bewonersteamboswinkel: http://www.crow.nl/ondersteuning/helpdesk/veelgestelde-vragen-thema-s/verkeer-en-vervoer#1 (2017-09-21)

Trenso.nl 2017
- Trenso.nl: http://www.trenso.nl/nl/capacito.html (2017-09-03)

Bijlagen

- Bijlage 1: Randvoorwaarden gemeente – Wijkverkeersplan Boswinkel
- Bijlage 2: Probleeminventarisatie
- Bijlage 3: Verkeersongevallen
- Bijlage 4: Intensiteiten gemotoriseerd verkeer
- Bijlage 5: Fietspadennetwerk – Gemeente – Enschede
- Bijlage 6: Snelheidsgegevens gemotoriseerd verkeer
- Bijlage 7: Verhardingstype – 2017
- Bijlage 8: Verhardingstype – Wensbeeld
- Bijlage 9: Snelheidsremmende maatregelen – 2017
- Bijlage 10: Snelheidsremmende maatregelen – Wensbeeld
- Bijlage 11: Totaalbeeld maatregelen – Wensbeeld
- Bijlage 12: Notulen bijeenkomsten – Wijkverkeersplan Boswinkel
- Bijlage 13: Resultaten toetsronde – Bovenwijkse belangenorganisaties
- Bijlage 14: Reactienota 2e-wijkbijeenkomst belanghebbenden Boswinkel
- Bijlage 15: Resultaat van de prioriteitsstelling van de 2e inloopavond
- Bijlage 16: Verloop van het proces

Bijlage 1: Randvoorwaarden gemeente – Wijkverkeersplan Boswinkel

Inleiding

Voor het opstellen van het wijkverkeersplan voor de wijk Boswinkel zijn randvoorwaarden aangeleverd door de gemeente Enschede. Het wijkverkeersplan dient te passen binnen de gestelde randvoorwaarden van de gemeente. De gemeente gebruikt de randvoorwaarden om het wijkverkeersplan te toetsen.

Randvoorwaarden

Vanuit de gemeente willen we graag een zo breed mogelijk gedragen wijkverkeersplan. Het is daarom van belang dat het via een open, transparant proces tot stand komt. Aangezien Boswinkel deel uitmaakt van een groter geheel waar de gemeente Enschede ook zorg voor dient te dragen zijn er vooraf een aantal randvoorwaarden opgesteld waar het wijkverkeersplan aan moet voldoen. In dit document worden deze randvoorwaarden inhoudelijk beschreven of wordt verwezen naar bestaande beleidsnotities of andere documenten.

Gebiedsafbakening

De grenzen van het wijkverkeersplan (zie bijlage 01) worden gevormd door de volgende straten: Haaksbergerstraat, Usselerrondweg, Rijksweg 35, Oprit Rijksweg 35, Zuiderval en Getfertsingel.
Het wijkverkeersplan wordt gemaakt voor de straten binnen dit gebied; de straten die de grenzen van het plangebied vormen maken geen deel uit van het wijkverkeersplan.

Busroutes

In Boswinkel loopt een buslijn (lijn 1) over de Wethouder Beversstraat en de Burg. Van Veenlaan (zie bijlage 02). Deze busroute vormt een gegeven voor het wijkverkeersplan.

Mobiliteitsplan

De gemeente Enschede heeft de visie op vervoer en verkeer vastgelegd in het mobiliteitsplan 2004 – 2015 (zie bijlage 03). In 2009 heeft een herijking plaatsgevonden (zie bijlage 04). Het mobiliteitsplan met haar herijking vormt een kader voor het op te stellen wijkverkeersplan.

Fietsvisie

Speciaal voor het fietsverkeer heeft de gemeente Enschede haar visie vastgelegd in de Fietsvisie 2012-2020 (zie bijlages 05 en 06). Hierin zijn voor het wijkverkeersplan het ontvlechtend fietsnetwerk en de aanvullende fietsroutes van belang. De volgende straten maken onderdeel uit van het ontvlechtend fietsnetwerk: Wethouder Elhorststraat, Belgiëlaan (beide inmiddels gerealiseerd) en de Helmerzijdeweg. Daarnaast maken (delen van) de volgende straten onderdeel uit van de aanvullende fietsroutes: Burg. Jacobsstraat, Wethouder Beversstraat (tussen Wethouder Elhorststraat en Burg. Van Veenlaan), Zuid Hollandlaan (met verbinding naar Zuiderval) en de route door het Zweringbeekpark. De fietsvisie dient uitgangspunt te zijn voor het wijkverkeersplan.

Wegcategorisering

In Enschede zijn de wegen ingedeeld in 30 km/uur-straten en 50 km/uur-wegen. Deze zogenaamde wegencategorisering is in 1999 vastgesteld en nadien enige malen geactualiseerd. In bijlage 07 is de actuele versie weergegeven. Voor het wijkverkeersplan is deze wegencategorisering een gegeven hetgeen betekent dat de Burg. Van Veenlaan en een deel van de Wethouder Beversstraat tot de verkeersaders (50 km-wegen) behoren en de overige wegen binnen de plangrenzen tot verblijfsgebied (30 km-wegen).

Routes Hulpdiensten

Het wegencategoriseringsplan vormt voor de hulpdiensten (ambulance, politie en brandweer) de basis voor hun aanrijtijden. Om aan de wettelijke aanrijtijden te voldoen is er door de brandweer een

aanvullende kaart gemaakt (zie bijlage 08) waarop die wegen staan aangegeven die onderdeel uitmaken van uitrukroutes en waarop aanvullende eisen ten aanzien van de weginrichting van kracht zijn. In meer algemene zin zijn de eisen voor de brandweer verwoord in bijlage 09 "Bluswatervoorziening en bereikbaarheid".

Weginrichting

Om beheer- en verkeersveiligheidsredenen heeft de gemeente een standaardisatie ingevoerd van de weginrichting en van de drempels. Deze zijn beschreven in twee documenten: TOR, Toetsingskader Openbare Ruimte 2017 (zie bijlage 10) en het Drempelkeuze en uitvoeringsdocument (zie bijlage 11).

Watervisie

De gemeente Enschede heeft in de watervisie 2013-2025 (zie bijlage 12) haar visie vastgelegd voor het water. Voor het wijkverkeersplan is met name de hierin aangegeven nieuwe waterstructuren van belang.

Lijst van bijlagen:

- Bijlage 01 "Gebiedsbegrenzing"
- Bijlage 02 "Buslijnen"
- Bijlage 03 "Mobiliteitsplan 2004-2015"
- Bijlage 04 "Herijking Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie"
- Bijlage 05 "Fietsvisie 2012-2020"
- Bijlage 06 "Fietsnetwerk"
- Bijlage 07 "Wegencategorisering"
- Bijlage 08 "Routes hulpdiensten"
- Bijlage 09 "Bluswatervoorziening en bereikbaarheid"
- Bijlage 10 "TOR 2017"
- Bijlage 11 "Drempelkeuze en uitvoeringsdocument"
- Bijlage 12 "Watervisie 2013-2025"

Bijlage 2: Probleeminventarisatie

Probleeminventarisatie

Nummer	Waar is het probleem?	Wat is het probleem?	Voor wie is het een probleem?	Wie veroorzaakt het probleem?
1	Frederikastraat - Nederlandlaan (kruising)	Hard rijden door auto's; gevaar voor bewoners, voetgangers en kinderen	Jonge kinderen bij speeltuin	Auto's (sluipverkeer)
2	Frederikastraat	Hard rijden door auto's en vrachtwagens	Jonge kinderen bij speeltuin	Auto's, sluipverkeer van Ypkemeulestraat/Europalaan
3	Ypkemeulestraat	Verkeerssnelheid	Bewoners, kinderen	Sluipverkeer, met name 's avonds en in de spits
4	Ypkemeulestraat	Sluipverkeer	Bewoners, kinderen	Sluipverkeer
5	Ypkemeulestraat	Vrachtwagens (ter bijvoorrading van o.a. Jumbo)	Bewoners, kinderen	Jumbo, Meubeldrive-in, etc. --> TomTom stuurt je door deze straat!
6	Noordoostpolderstraat	Negeren éénrichtingsverkeer	Verkeer vanaf de Burg. v. Veenlaan	Bewoners uit de eigen wijk, respecteren geen éénrichtingsverkeer
7	Gehele wijk	Er is een 30 km/u zone, maar er zijn maar weinigen die zich hieraan houden	Kinderen en fietsers	Mensen die de 30 km borden negeren
8	Wieringermeerstraat 19 t/m 29	Scooters en motoren op de stoep	Aanwonenden	2 bewoners van Wieringermeerstraat 33-35
9	Flevolandstraat	Auto's op het speelplein	Kinderen	Bewoners van de Wieringermeerstraat en de Flevolandstraat
10	Wijk Ruwenbos	Geen probleem, juist zo houden!	Soms kleine wieltjes van rolstoelen e.d.	Nieuwe bewoners die het principe niet begrijpen
11	Rand v/d wijk (Ruwenbos) bij Zweringbeekpark	Nooit verlichting aanbrengen	Hangmensen en kwaadwillenden	
12	Helenastraat/gehele Brakerbuurt	Negeren éénrichtingsverkeer	Bewoners, kinderen	Automobilisten
13	Wethouder Elhorststraat (fietsstraat)	Voorrang verlenen aan fietsers gebeurt vaak niet / hoge snelheid	Fietser, voetgangers	Scooters, auto's, vrachtverkeer
14	Wethouder Gerbertstraat	Hoge snelheid	Fietser, voetgangers	Scooters, auto's, vrachtverkeer
15	Gehele wijk	Sluipverkeer	Bewoners	Auto's, vrachtverkeer
16	Fietsstraat Boswinkel	Voorrang verlenen aan fietsers gebeurt vaak niet / hoge snelheid	Fietsers	Auto's
17	Europalaan (uitrit zijstraten van de flats)	Geparkeerde auto's pal voor de uitrit	Alle mensen die eruit rijden, geen zicht	Bewoners Europalaan
18	Luxemburglaan	Geparkeerde auto's bij aan- en uitgaan scholen	Iedereen die erdoor wil	Ouders die kinderen van school halen
19	Luxemburglaan	Verkeerd verkeersbord. Voorrangsweg loopt naar rechts onder bord	Automobilisten, bord is alleen voor fietsers	De gemeente
20	Ypkemeulestraat	Sluipverkeer	Bewoners, fietsers, kinderen	Automobilisten
21	Ypkemeulestraat	Snelheid/agressie	Bewoners, fietsers, kinderen	Automobilisten
22	Frederikastraat	Sluipverkeer van en naar de Haaksbergerstraat	Bewoners	Auto's, bromfietsers, scooters, motoren
23	Frederikastraat	Hoge snelheid	Bewoners	Auto's, bromfietsers, scooters, motoren
24	Frederikastraat	Geparkeerde auto op de stoep	Rolstoelen, voetgangers	Buurjongen nr. 18
25	Zuid-Hollandlaan - Burgemeester van Veenlaan (hoek)	Onduidelijke situatie: je kunt vanaf de Burg. Van Veenlaan niet normaal de Zuid-Hollandlaan inrijden	Alle verkeersdeelnemers	Parkerende busjes
26	Mastbos	Vandalisme: autospiegels	Geparkeerde auto's	Jeugd die uitgaat vanuit Helmerhoek op do/vr/zaterdagnacht
27	Mastbos	Hoge snelheid	Kinderen	Scooters, brommers
28	Mastbos (hoofdstraat)	Hoge snelheid	Kinderen	Koeriersdienst (PostNL, DHL, GLS etc.)
29	Mastbos 186-196	Onoverzichtelijk en hoge snelheid	Kinderen en ouderen	Scooters die vanaf de rotonde de straat inrijden
30	Europalaan - Haaksbergerstraat (uitrit)	Verkeersinfarct op spitstijden	Automobilisten die de wijk uitwillen	
31	Gehele wijk	Negeren éénrichtingsverkeer	Bewoners	De mensen
32	Texellaan	Hoge snelheid	Kinderen	Bewoners
33	Texellaan - ROC (kruising)	Stoplichten te snel op rood	Fietsers	Degene die het stoplicht afstelt
34	Texellaan - ROC (kruising)	Stoplicht fietsers groen -> busbaan rood	Fietsers en voetgangers	Degene die het stoplicht afstelt
35	Texellaan - ROC (kruising - vanaf de stad)	Je moet op het fietspad stilstaan om over te steken	Fietsers die stilstaan en die er aankomen	Degene die dit heeft aangelegd
36	Texellaan	Snelheid	Bewoners, kinderen	Bewoners
37	Texellaan	Geen speelmogelijkheid kinderen	Kinderen	
38	Wethouder Beversstraat - Zuiderval (kruising)	Stoplichten te snel op rood		De gemeente
39	Wethouder Beversstraat - Zuiderval (kruising)	Licht busbaan niet gelijktijdig op groen met fietsers/voetgangers		De gemeente
40	Wethouder Beversstraat	Oversteken naar de Texellaan op de fiets	Fietsers	De gemeente
41	Haaksbergerstraat	Verkeersdoorstroming	Bewoners Haaksbergerstraat + zijstraten	
42	Haaksbergerstraat	Deels éénrichtingsverkeer	Bewoners van de wijk	
43	Burgemeester van Veenlaan	Hoge snelheid	Kinderen, ouderen	Doorgaand verkeer (m.n. auto's)
44	Burgemeester van Veenlaan - Wethouder Beversstraat (kruising)	Te korte oversteektijden	Bewoners	Programmeur VRI
45	Ypkemeulestraat	Verbinding Burg. van Veenlaan - Haaksbergerstr.	Bewoners Ypkemeulestraat	Sluipverkeer
46	Europalaan - Haaksbergerstraat	Onoverzichtelijk	Omwonenden, fietsers	Doorgaand verkeer
47	Helenastraat	Het drempelplateau --> trillingen (graag inventariseren wat deze trillingen, op de schaal van Richter, veroorzaken!)	Huiseigenaren/bewoners	De hardrijdende eigenaren van personenauto's, maar vooral de niet-afremmende vrachtwagens.
48	Helenastraat	Het verkeer is de laatste tijd ook drukker geworden	Huiseigenaren/bewoners	
49	Jacobastraat	Verkeershinder dor automobilisten die het éénrichtingsverkeer negeren en te hard rijden	Bewoners	Automobilisten
50	Jacobastraat	Sluipverkeer naar Helenastr. door Burg. Jacobsstr. en Jacobastr.		
51	Zweringbeekpark	Fietsers en bromfietsers	Wandelaars	Fietsers en bromfietsers
52	Wethouder Elhorststraat	Snelheid	Iedereen	Auto, scooters
53	Ypkemeulestraat	Snelheid	Iedereen	Auto, scooters
54	Gehele wijk	Snelheid	Iedereen	Sluipverkeer
55	Ypkemeulestraat	Fietsen op de stoep	Bewoners	Fietsers
56	Ypkemeulestraat	Parkeren voorin	Iedereen die de straat inrijdt	De club voorin de straat
57	Europalaan	Snelheid	Iedereen	Sluipverkeer
58	Europalaan	Parkeren op niet-parkeerplaatsen	Iedereen	Bewoners
59	Burgemeester van Veenlaan	Geen voorrang op zebrapad	Kinderen die naar school gaan	Auto's, fietsers
60	Achter de Esso	Oversteken tweerichtingsverkeer te hard	Kinderen die naar school gaan	Auto's
61	Wethouder Beversstraat - Texellaan (kruising)	Oversteken (voorsorteren) is moeilijk	Fietsers	Het verkeer op de Wethouder Beversstraat
62	Vlielandlaan 19 (hoek)	Onoverzichtelijk door schutting	Verkeer (auto's/fietsers)	Schutting Vlielandlaan 19
63	Bij Van der Valkhotel	Geen fietspad naast de weg	Kinderen die naar school fietsen	
64	T.h.v. Vlielandlaan 19 en achterkant Vredenhof	Fietsbrug is weggelaten	Fietsers	
65	Ypkemeulestraat	Snelheid	Bewoners	Auto's
66	Ypkemeulestraat	Slecht wegdenk na renovatie	Bewoners	Verkeer
67	Ypkemeulestraat	Te weinig voor de kinderen	Kinderen	
68	Ypkemeulestraat	Sluiproute	Bewoners	Verkeer
69	Fietsstraat Wethouder Gerbertstraat	Sluipverkeer naar omliggende straten	Bewoners	Verkeer
70	Frederikastraat	Inrit tussen nr. 19-21 is bij vorig onderhoud versmald	Nr. 19-21	
71	Frederikastraat	Geen duidelijke afbakening parkeerplaatsen, auto's worden voor de inrit geparkeerd	Nr. 19-21	Diverse automobilisten
72	Flevolandstraat/Beneluxlaan/Osnabrückstraat	Snelheid	Bewoners, fietsers, kinderen	Automobilisten
73	Utrechtlaan (rond versmalling)	Parkeerplaatsen worden oneigenlijk gebruikt (voor handel?)	Omwonenden	Mensen die daar afspreken, wat afgeven en dan vertrekken
74	Utrechtlaan (rond versmalling)	Parkeerplaatsen worden vervuild door etenswaar	Omwonenden	Mensen die daar afspreken, wat afgeven en dan vertrekken
75	Utrechtlaan	Geen probleem, maar een aanvulling als deze straat een fietsstraat wordt	Fijn voor schoolgaande jeugd vanaf de Wesselerbrinklaan via de Zuid-Hollandlaan ook de Utrechtlaan als fietsstraat aan te leggen, ten behoeve van ROC en scholingsboulevard	
76	Kotmanpark	Snelheid	Spelende kinderen	Bezoekers, maar ook bewoners (mogelijkheid tot woonerf?)

Probleeminventarisatie

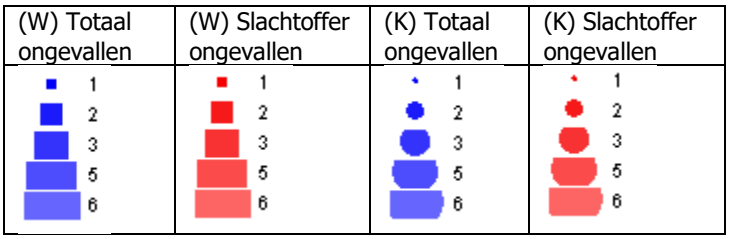
Nummer	Waar is het probleem?	Wat is het probleem?	Voor wie is het een probleem?	Wie veroorzaakt het probleem?
77	Drentestraat	Sluipverkeer, vooral in de spits	Bewoners	Niet-bewoners
78	Drentestraat	Parkeren in de Drentestraat	Bewoners	Bewoners flats Weth. Beversstraat/bezoekers winkelcentrum
79	Drentestraat	Vaak geen voorrang verleend aan verkeer komend uit de Drentestraat richting Weth. Beversstraat	Bewoners	Verkeer komend van links in de Weth. Beversstraat
80	Europalaan (uitrit vanuit nr. 62 t/m 138)	Parkeren op de stoep waardoor het zicht wordt belemmerd	Degenen die uit de uitrit rijden	Parkeerders
81	Wethouder Beversstraat	Veel verkeer	Bewoners Kotmanpark	Automobilisten, motorrijders
82	Wethouder Beversstraat	Snelheid	Bewoners Kotmanpark	Automobilisten, motorrijders
83	Rottumerooglaan	Snelheid	Kinderen	Scooters
84	Zuiderval	Verkeerslicht te snel op rood	Fietsers en auto's	
85	Zuiderval	Verkeerslichten auto's en fietsers tegelijkertijd groen	Fietsers en auto's	
86	Texellaan	Gevaarlijke situatie door geparkeerde auto's langs de huizen	Degene die vanaf de parkeerplaats de Weth. Beversstraat oprijdt	
87	Fietsstraat (na Profile)	Automobilisten trekken zich niets aan van snelheidslimiet	Fietsers, kinderen, studenten, scholieren, etc.	Automobilisten
88	Europalaan (begin)	Snelheid	Bewoners en iedereen die er rijdt	Verkeersstroom tussen Haaksbergerstr. en Burg. van Veenlaan
89	Ypkemeulestraat	Vrachtwagens die hier niet horen		
90	Ypkemeulestraat	Sluipverkeer		
91	Ypkemeulestraat	Snelheid		
92	Ypkemeulestraat	Fietsers op trottoir		
93	Ypkemeulestraat	Plastic fiesjes, blikjes en papier op groenplekken		Schooljeugd
94	Ypkemeulestraat	Trottoirbanden te hoog		
95	Ypkemeulestraat	Gepaarkeerde auto's direct na de hoek vanaf de Haaksbergerstr.		
96	Haaksbergerstraat (ter hoogte van de Stevenfennestraat)	Snelheid, veel kabaal en gevaarlijke situaties met oversteken	Omwonenden	Bestuurders van de voertuigen
97	Drentestraat	Sluipverkeer om de stoplichten van de kruising Burg. van Veenlaan - Weth. Beversstraat te omzeilen		
98	Drentestraat	Snelheid		
99	Europalaan (ter hoogte van de Brusselstraat)	Gevaarlijke situatie door geparkeerde auto's	Verkeer vanaf de Weth. Elhorstlaan	
100	Annastraat	Bezoek aan winkelcentrum Boswinkel is een omweg door veel te smalle straatjes	Bewoners Annastraat	Eenrichtingsverkeer Annastraat tussen de Mariastr. en de Helenastr.
101	Wethouder Elhorststraat (fietsstraat tussen de Wethouder Beversstraat en de Europalaan)	Sluipverkeer	Fietsers	Automobilisten
102	Wethouder Elhorststraat (fietsstraat tussen de Wethouder Beversstraat en de Europalaan)	Snelheid ("Want ik heb nu voorrang")	Fietsers, overstekende voetgangers, verkeer uit zijstraten	Automobilisten
103	Europalaan - Haaksbergerstraat (kruising)	Fietsers hebben niet de ruimte om de Haaksbergerstraat op te fietsen In de spits	Fietsers	Straat is te smal of auto's zijn te breed
104	Beneluxlaan - Haaksbergerstraat (kruising)	Gevaarlijke kruising	Alle weggebruikers, vooral fietsers	
105	Ommerbos	Bereik bij calamiteiten onvoldoende (extra ontsluiting gewenst)	Bewoners	
106	Ruwenbos	Hoge snelheid vanaf Europalaan/Haaksbergstr.	Kinderen (veel 'bijna-ongelukken')	Automobilisten gehele wijk Ruwenbos
107	De Braker	Het ontbreken van een effectief verkeerscirculatieplan in relatie tot verkeersdrukte in eenrichtingsverkeerstraten	Bewoners, verkeersdeelnemers	
108	De Braker	Agressie van sommige automobilisten die, tegen het verkeer in rijdend, niet snel genoeg een tegemoet komende auto kunnen passeren	Bewoners, verkeersdeelnemers	Sommige automobilisten
109	Annastraat - Helenastraat (aansluiting)	Verkeer dat tegen de verplichte rijrichting de Annastraat verlaat via de Helenastraat geeft bij het verlaten van de Annastraat soms geen voorrang	Kinderen	Verkeer dat tegen de verplichte rijrichting in de Annastraat inrijdt via de Helenastraat
110	Belgiëlaan, Zuid-Hollandlaan, fietspad naar fietstunnel A35	Komend vanaf de Belgiëlaan en rijdende naar de Zuid-Hollandlaan is de voorrangssituatie voor verkeer van de Belgiëlaan naar de Zuid-Hollandlaan ten opzichte van het fietspad onduidelijk	Voor fietsers die het fietspad, komende van de fietstunnel (A35), verlaten om de Belgiëlaan in te fietsen	Automobilisten
111	Annastraat, Helenastraat, Theresiastraat (parkje met speeltuin etc.)	Snelheidslimiet wordt genegeerd	Kinderen	Automobilisten
112	Annastraat, Helenastraat, Theresiastraat (parkje met speeltuin etc.)	Er wordt tegen de richting in gereden	Kinderen	Automobilisten
113	Wethouder Beversstraat - Wethouder Elhorststraat (aansluiting)	Verkeer komend vanaf de Zuiderval en de Burgemeester Van Veenlaan rijdt hier als het ware in een fuik Boswinkel-De Braker in	Fietsers	Verkeer op gedeelte Wethouder Elhorststraat tussen Helenastraat en Ypkemeulenstraat
114	Wethouder Gerbertstraat t.h.v. nr. 91-101	Gevaarlijke situaties door lange en brede busjes Kurtas Market, die vaak op bewoners parkeerplaatsen staan	Bewoners	Kurtas Market
115	Haaksbergerstraat	Smalle stoep	Kinderen	
116	Haaksbergerstraat	Snelheid	Bewoners	Automobilisten
117	Flevolandstraat - Zuid-Hollandlaan (kruising)	Onoverzichtelijk door geparkeerde busjes (eenrichtingsverkeer Zuid-Hollandlaan gewenst)	Bewoners	
118	Ruwenbos (gehele wijk)	30 km/u is te hard (woonerf gewenst)		Automobilisten
119	Zweringbeekpark, fietspad achter Mastbos/Nijmansbos	Geen verlichting	Bewoners, voelen zich niet veilig in de ochtend en late middag	
120	Nijmansbos (trottoir)	Hagen bewoners te breed; trottoir onbruikbaar		Bewoners
121	Zuiderval - Wethouder Beversstraat (kruising)	Verkeerslichten fietsers en rechtsafslaand verkeer gelijk op groen	Fietsers richting Van Deinselaan	
122	Zuiderval - Wethouder Beversstraat (kruising)	Verkeerslichten te kort op groen	Fietsers vanaf Van Deinselaan richting Weth. Beversstraat	
123	Wethouder Soetekouwstraat - Burgemeester van Veenlaan (hoek)	Scheefstaand verkeersbord (30 km/u zone), houten paaltje staat in de weg waardoor je met je fiets net over het stoeprandje gaat	Fietsers, ouderen, elektrische rolstoelen	
124	Flevolandstraat - Beneluxlaan (kruising)	Er wordt vaak geen voorrang verleend als je vanaf de Flevolandstraat komt (fietszone Flevolandstraat/Osnabrückstraat gewenst zoals in de Belgiëlaan)	Bewoners Flevolandstraat	Automobilisten en scootergebruikers
125	Straatsburglaan	Snelheid (drempels gewenst)	Kinderen die de straat oversteken om naar school of naar de speeltuin te gaan	Automobilisten
126	Verbindingen hoofdroutes (Ypkemeulestraat, Frederikastraat, Wethouder Beversstraat en andere)	Sluipverkeer dat vaak snelheidsovertredingen maakt	Bewoners	Vooral leveranciers van het winkelcentrum en brandstofwagens voor de tankstations in de omgeving

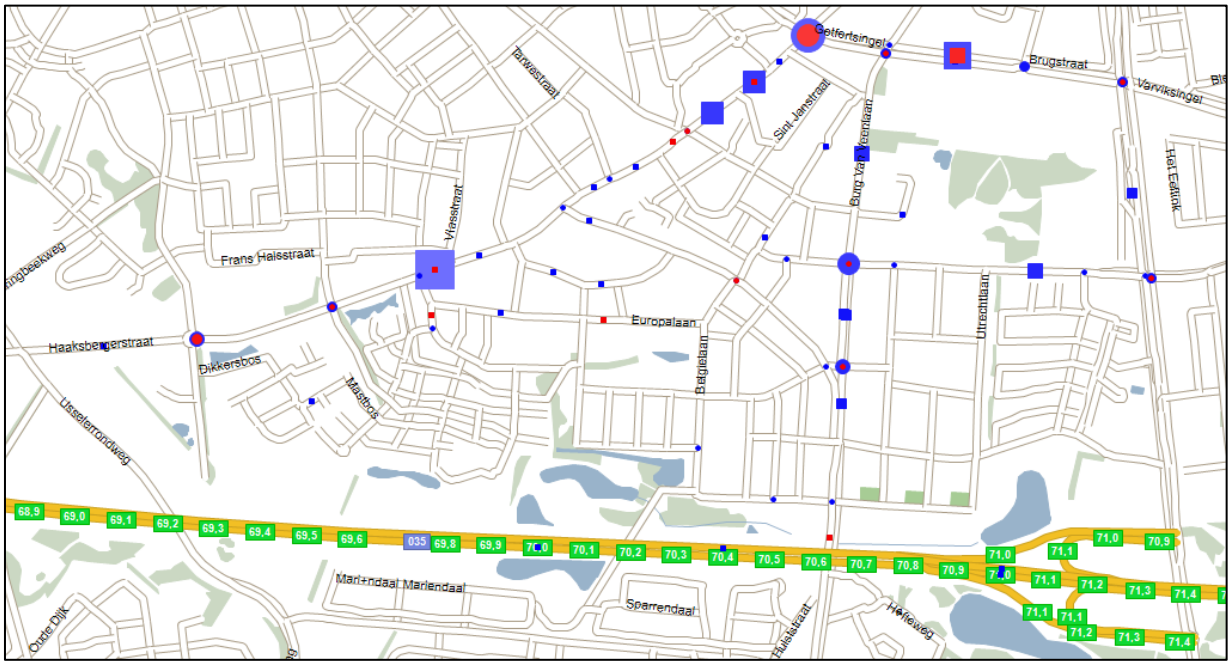
Probleeminventarisatie

Nummer	Waar is het probleem?	Wat is het probleem?	Voor wie is het een probleem?	Wie veroorzaakt het probleem?
127	Gehele wijk	Snelheid	Bewoners die dichtbij snelheidsbeperkende maatregelen wonen	Bewoners en passanten uit andere wijken
128	Europalaan 19	Hoge snelheid (drempel gewenst)	(Brom)fietsers	
129	Gehele wijk	Drugsoverlast		Dealers en hun klanten
130	Gehele wijk	Ouders die hun kinderen met de auto naar school brengen		
131	Gehele wijk	Werkauto's die dubbel geparkeerd staan		Werklui met eigen auto
132	Gehele wijk	Eenrichtingsverkeer		
133	Helenastraat	Sluipverkeer	Bewoners	Automobilisten die van de Haaksbergerstraat naar de andere kant van de wijk willen komen
134	Helenastraat	Hoge snelheid	Bewoners	Automobilisten die van de Haaksbergerstraat naar de andere kant van de wijk willen komen
135	Helenastraat	Eenrichtingsverkeer wordt genegeerd	Bewoners	Automobilisten
136	Ypkemeulestraat	Geen probleem; zo laten als het is		
137	Flevolandstraat	Te hard rijden, ondanks nieuwe drempels	Iedereen	Snelheidsmaniakken
138	Osnabrückstraat - Beneluxlaan (kruising)	Er wordt vaak geen voorrang verleend		
139	Burgemeester van Veenlaan	Hoge snelheid	Bewoners, verkeersdeelnemers, kinderen	Auto's
140	Zuid-Hollandlaan	Geen parkeerplek door geparkeerde bussen Mentink	Omwonenden	Bedrijf Mentink
141	Ypkemeulestraat	Erge verkeersoverlast	Bewoners	Automobilisten
142	Texellaan	Er wordt door bewoners vaak aan de straat geparkeerd terwijl er parkeerplaatsen zijn achter de woningen	Bewoners Kotmanpark	Bewoners Texellaan 69-79
143	Burgemeester van Veenlaan/Wethouder Beversstraat	Fietsers op trottoir	Voetgangers	Schooljeugd
144	Wethouder Soetekouwstraat/Drentestraat	Sluipverkeer	Bewoners	
145	Ypkemeulestraat	Sluipverkeer	Bewoners, kinderen	Hard rijdende auto's en vrachtwagens
146	Wethouder Elhorststraat	Sluipverkeer	Fietsers gebruikmakend van de fietsstraat	Hard rijdende auto's en vrachtwagens
147	Fietsstraat - Ypkemeulestraat (kruising)/tuintjes Ypkemeulestraat	Achterstallig onderhoud groenvoorziening	Bewoners	Gemeente
148	Fietsstraat - Ypkemeulestraat (kruising)	Te grote bomen	Bewoners, automobilisten	
149	Gehele wijk	Weinig tot geen spelende kinderen op straat	Jonge gezinnen	Het verkeer
150	Gehele wijk	Te weinig handhaving	Bewoners	
151	Bij Van der Valkhotel	Onoverzichtelijke situatie die mogelijk wordt versterkt door het vervallen van het voet/fietspad vanuit de wijk en de grote in- en uitvoegstroken van en naar de Zuiderval	Voetgangers, fietsers en auto's die in- en uitvoegen van en naar de Zuiderval	
152	Oost-Boswinkel	Nieuwe bewoners van het herbouwde deel zijn mogelijk niet op de hoogte over het nieuwe verkeersplan	Nieuwe bewoners Oost-Boswinkel	
153	Gebied Ons Huis	Wordt er ook rekening gehouden met het nieuw te ontwikkelen gebied van Ons Huis?		
154	Burgemeester van Veenlaan	Is het Bewoners Team op de hoogte van de ideeën en suggesties t.a.v. de oversteekbaarheid van de Burgemeester van Veenlaan uit de ruimtelijke verkenningen en de publicaties die daaruit volgden?		
155	Zuiderval	De mogelijke toename van het verkeer aan de Zuiderval door de toename van het aantal op en afritten, zoals opgetekend in het bestemmingsplan t.b.v. Hornbach, kan mogelijk ook van invloed zijn op de verkeersveiligheid aan de Zuiderval aan de kant van Kotmanpark e.d.		
156	Noordoostpolderstraat (kruispunten)	Hard rijden, ook in omliggende straten	O.a. spelende kinderen	auto's, brommers
157	Zuid-Hollandlaan - Burgemeester van Veenlaan (hoek)	Inrijden lastig en onovrzichtelijk door geparkeerde bedrijfsbusjes op de hoek van de straten	Alle verkeer, voetgangers	Geparkeerde bedrijfsbusjes
158	Diverse straten en plein aan Flevolandstraat	Onoverzichtelijke situatie door geparkeerde voertuigen op de stoep, vaak busjes	Voetgangers, spelende kinderen	Auto's, busjes (m.n. busjes)
159	Gehele wijk	Eenrichtingsverkeer is geen oplossing, dat geeft alleen maar meer ruimte om hard te rijden		
160	Ruwenbos/Europalaan	Hard rijden, de drempels hebben geen zin. Oplossing: hogere of meer drempels		Automobilisten
161	Ruwenbos - Europalaan (kruising)	Doordat de brievenbus op de kruising staat vaak geparkeerde auto's op de weg		Mensen die post naar brievenbus brengen
162	Gehele wijk	Er moeten meer maatregelen komen voor hardrijders (poppetjes of verkeersborden)		
163		Geparkeerde auto's op de rijbaan terwijl er vaak plek genoeg is in de parkeervakken		Mensen die hun auto op de rijbaan parkeren
164	Ruwenbos - Europalaan (kruising)	Hard rijden, onoverzichtelijk	Spelende kinderen, fietsers, automobilisten	Automobilisten
165	Ruwenbos - Europalaan (kruising)	Brievenbus staat op gevaarlijke plek	Spelende kinderen	Automoblisten
166	Ruwenbos	Hard rijden	Bewoners, kinderen	Automobilisten
167	Europalaan	Auto's geparkeerd op de rijbaan	Automobilisten, fietsers	Automobilisten, bewoners
168	Flevolandstraat (plein tegenover nr.15)	Kinderen spelen tussen geparkeerde auto's, gevaarlijke situatie	Spelende kinderen	Meerdere buurtbewoners
169	Europalaan	Racebaan	Bewoners	Auto's
170	Europalaan	Parkeren op stoep	Bewoners	Auto's
171	Winkelcentrum Boswinkel	(Brom)fietsers op de stoep	Iedereen, vooral ouderen	Jongeren, ook met losse honden. Ze letten alleen maar op hun mobieltje
172	Gehele wijk	Afval wordt in de tuintjes gegooid		
173	Beneluxlaan	Auto's op de stoep		
174	Noordoostpolderstraat - Flevolandstraat (kruising)	Te hard rijden, ondanks 30km/u zone	Weggebruikers die zich aan de snelheid houden	Mensen die zich niet aan de snelheid houden
175	Noordoostpolderstraat - Wieringermeerstraat (kruising)	Te hard rijden, ondanks 30km/u zone	Weggebruikers die zich aan de snelheid houden	Mensen die zich niet aan de snelheid houden
176	Noordoostpolderstraat - Burgemeester van Veenlaan (kruising)	Kinderen van Europaschool moeten hier oversteken, misschien zebrapad?	Kinderen en ouders	Het verkeer dat erg hard rijdt
177	Zuid-Hollandlaan - Burgemeester van Veenlaan (hoek)	Geen uitzicht vanuit Z-Hollandlaan naar Burg. van Veenlaan	Verkeer uit Z-Hollandlaan	Busjes die op de hoek geparkeerd staan
178	Flevolandstraat	Speelplein staat vaak vol met auto's	Kinderen	Auto's
179	Burgemeester van Veenlaan	Hoge snelheid, suggestie: snelheidsmeters. Ook hulpdiensten rijden soms te hard!	Overstekende voetgangers, veel voetgangers door supermarkt, en ouderen met rollator door Livio	Automobilisten
180	Burgemeester van Veenlaan	Er wordt te hard gereden, kinderen kunnen niet zelfstandig oversteken	Kinderen, ouderen	Doorgaand verkeer (m.n. auto's)
181	Burgemeester van Veenlaan - Wethouder Beversstraat (kruising)	Te korte oversteektijden	Bewoners van Livio	Programmeur VRI
182	Ypkemeulestraat	Eén verbinding Burg. van Veenlaan - H'bergerstraat	Bewoners Ypkemeulestraat	Sluipverkeer
183	Europalaan - Haaksbergerstraat (kruising)	Onoverzichtelijk	Omwonenden, fietsers	Doorgaand verkeer
184	Europalaan t.h.v. Oude Smudde	Hard rijden, drempels gewenst!	Iedereen	Automobilisten
185	Europalaan t.h.v. Oude Smudde	Parkeren van vele busjes	Bewoners	
186	Europalaan t.h.v. Oude Smudde	Eenrichtingsverkeer is geen oplossing!		

Bijlage 3: Verkeersongevallen

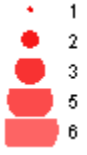
Totaaloverzicht verkeersongevallen periode 2011 t/m 2015 Boswinkel, Enschede

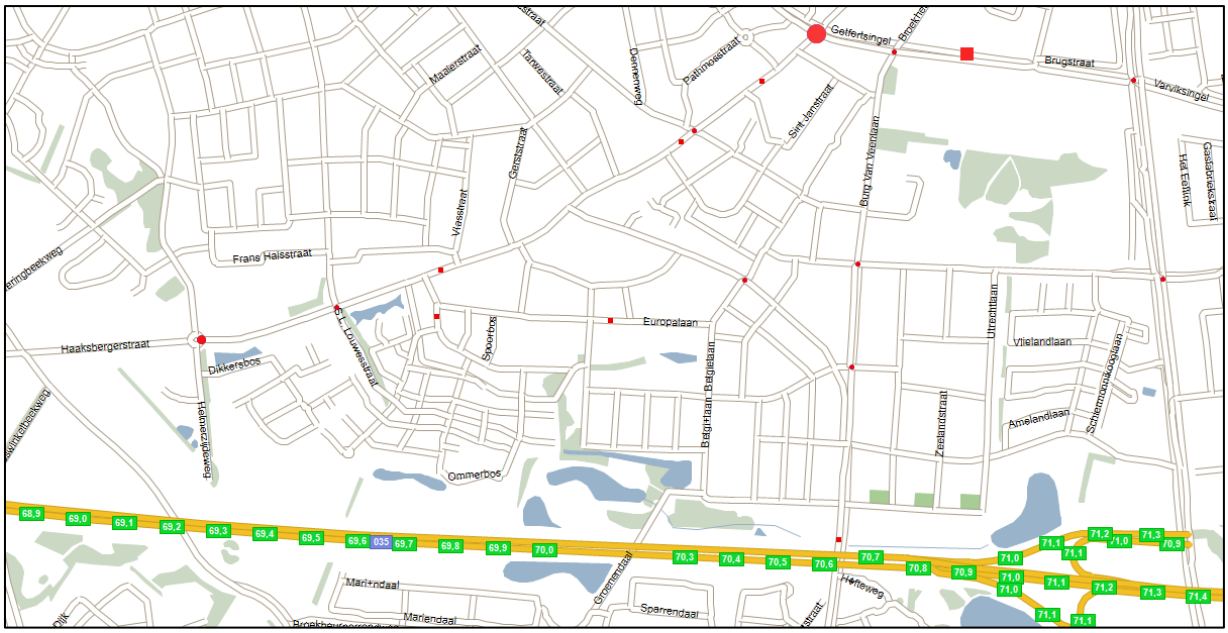




Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	Ernstige ongevallen	Dodelijke ongevallen	Ziekenhuis ongevallen	Overige gewonden ongevallen	UMS ongevallen
99	23	12	1	11	11	76

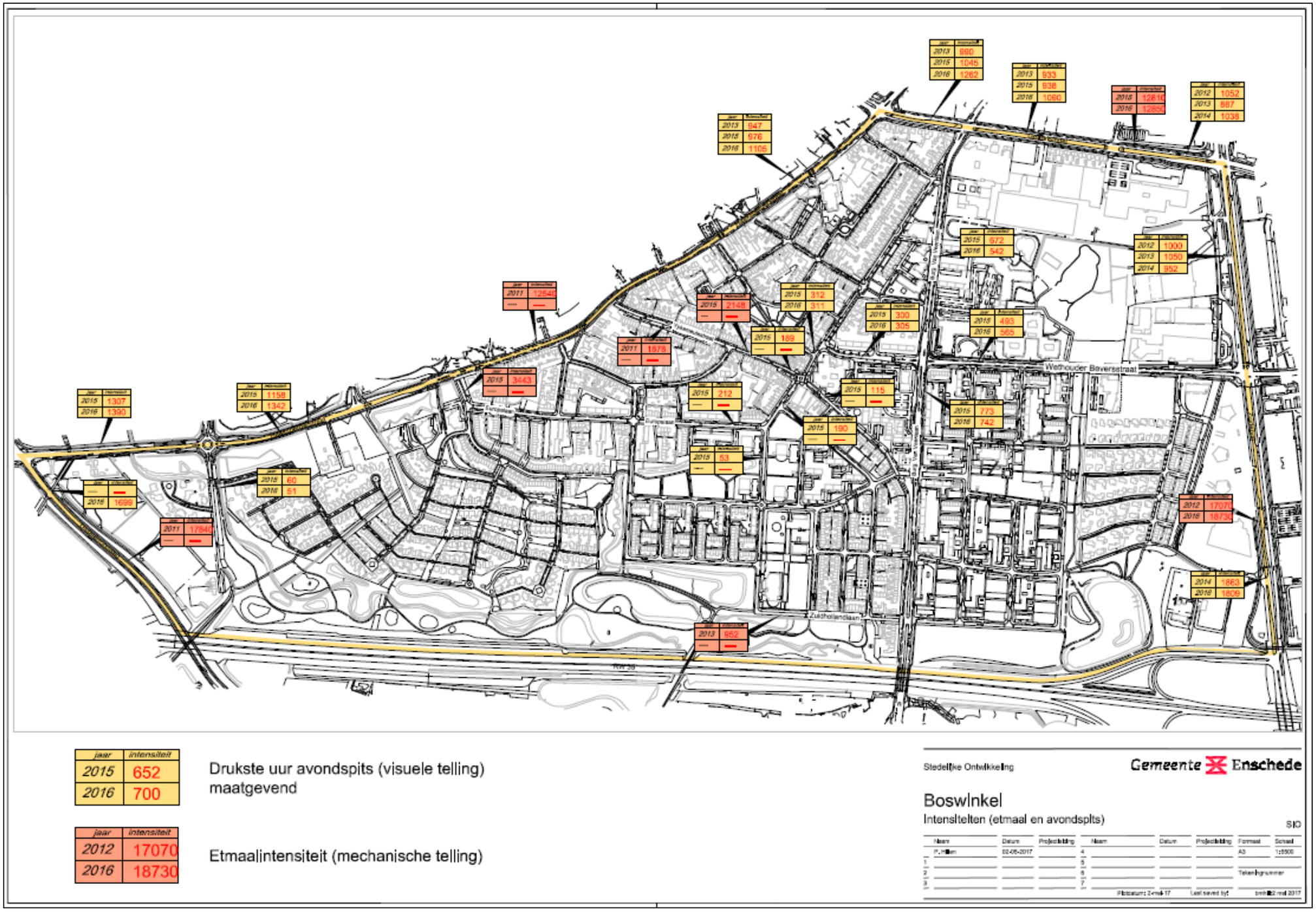
Totaaloverzicht letselongevallen periode 2011 t/m 2015 Boswinkel, Enschede

(W) Totaal ongevallen	(W) Slachtoffer ongevallen	(K) Totaal ongevallen	(K) Slachtoffer ongevallen
			



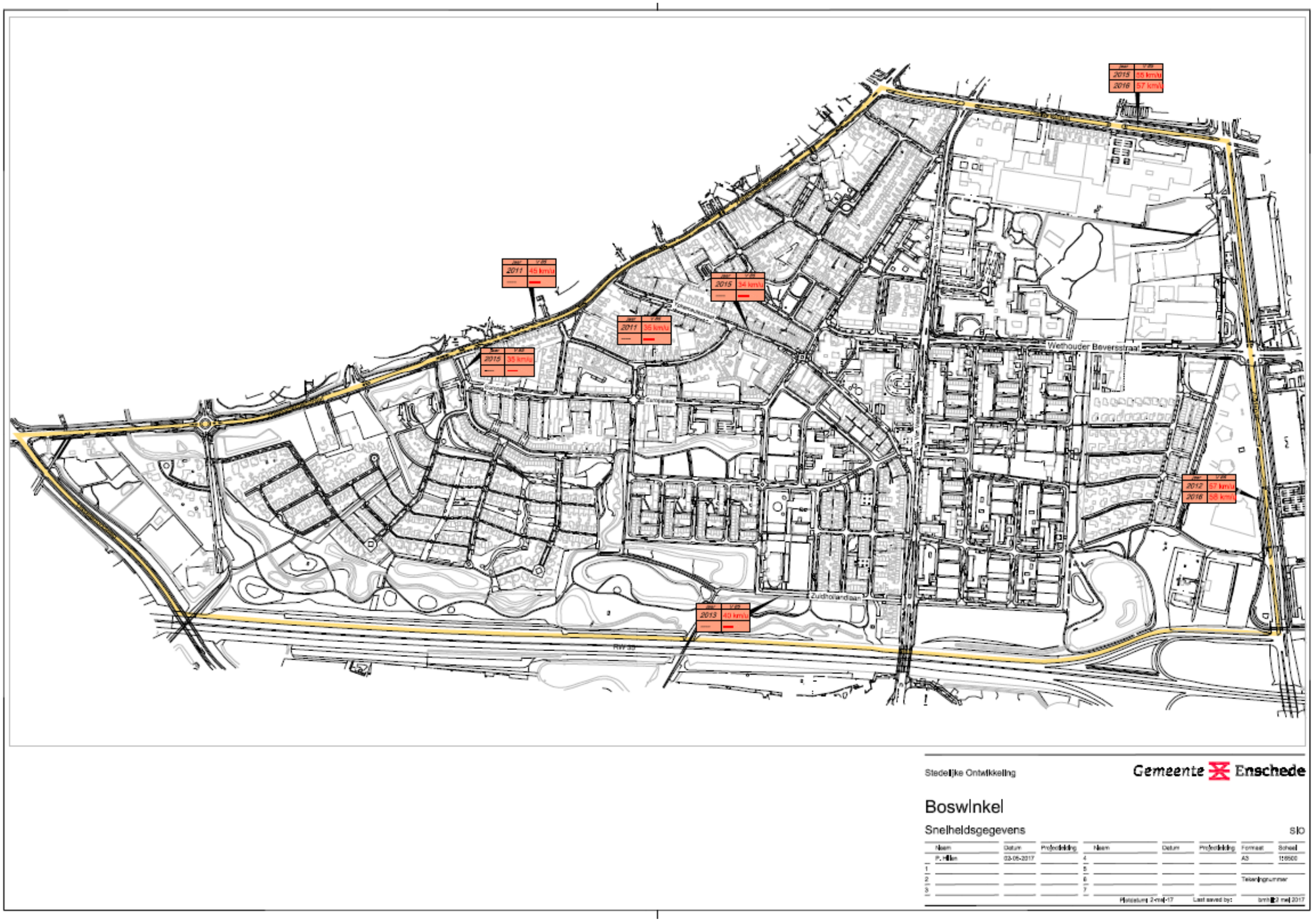
Totaal slachtoffers	Overleden	Ziekenhuisgewond	Overig gewond
23	1	11	11

Bijlage 4: Intensiteiten gemotoriseerd verkeer

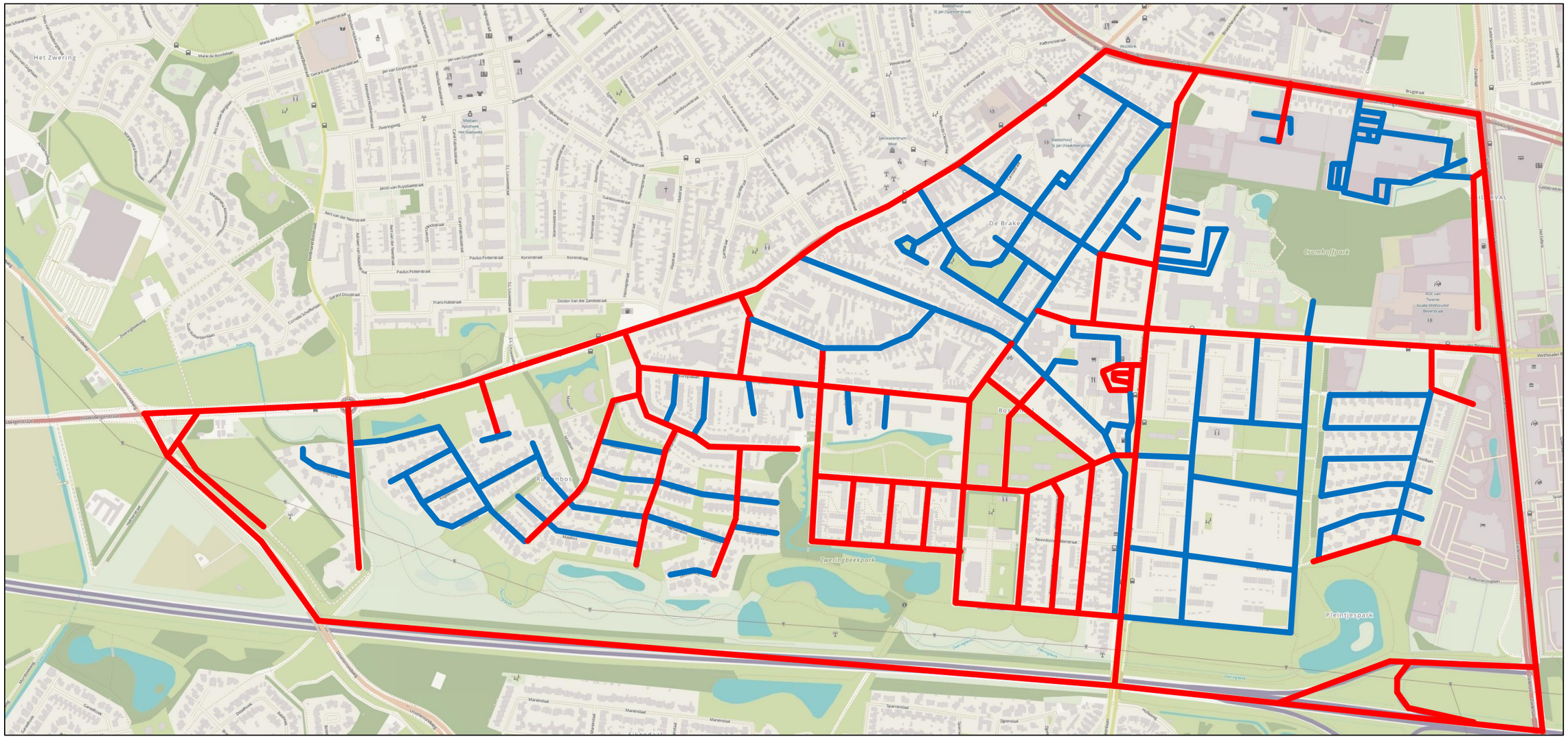


Bijlage 5: Fietspadennetwerk – Gemeente - Enschede

Bijlage 6: Snelheidsgegevens gemotoriseerd verkeer



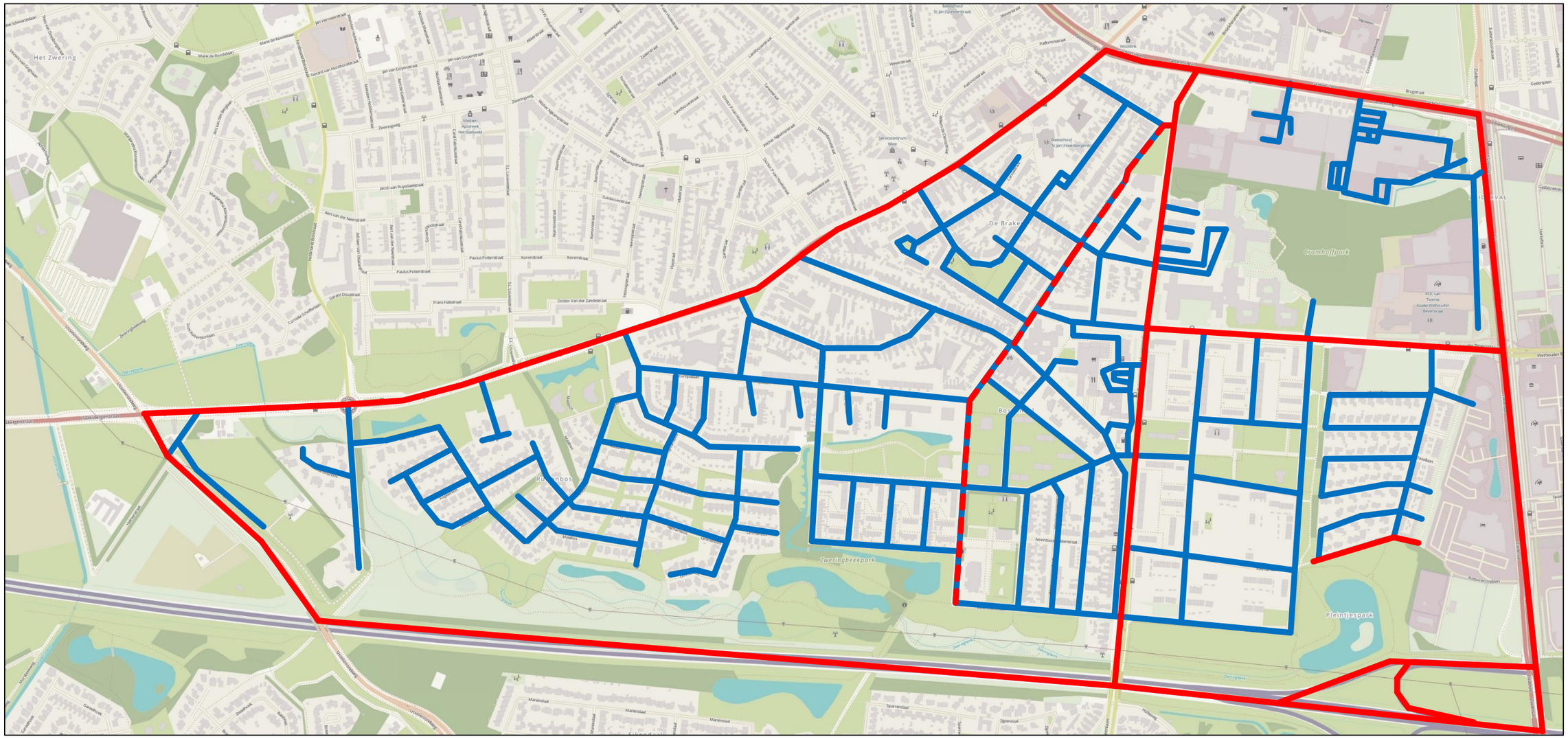
Bijlage 7: Verhardingstype – 2017



Legenda					
Teken	**Maatregel**	**Bestaand/nieuw**	**Teken**	**Maatregel**	**Bestaand/nieuw**
	Plateau	Bestaand		Versmalling	Bestaand
	Plateau	Nieuw		Versmalling	Nieuw
	Drempel	Bestaand		Schoolzone	Bestaand
	Drempel	Nieuw		Schoolzone	Nieuw
	Drempel (busvriendelijk)	Bestaand		Inrit- of poortconstructie	Bestaand
	Drempel (busvriendelijk)	Nieuw		Inrit- of poortconstructie	Nieuw

1. Asfalt –
2. Klinkers –

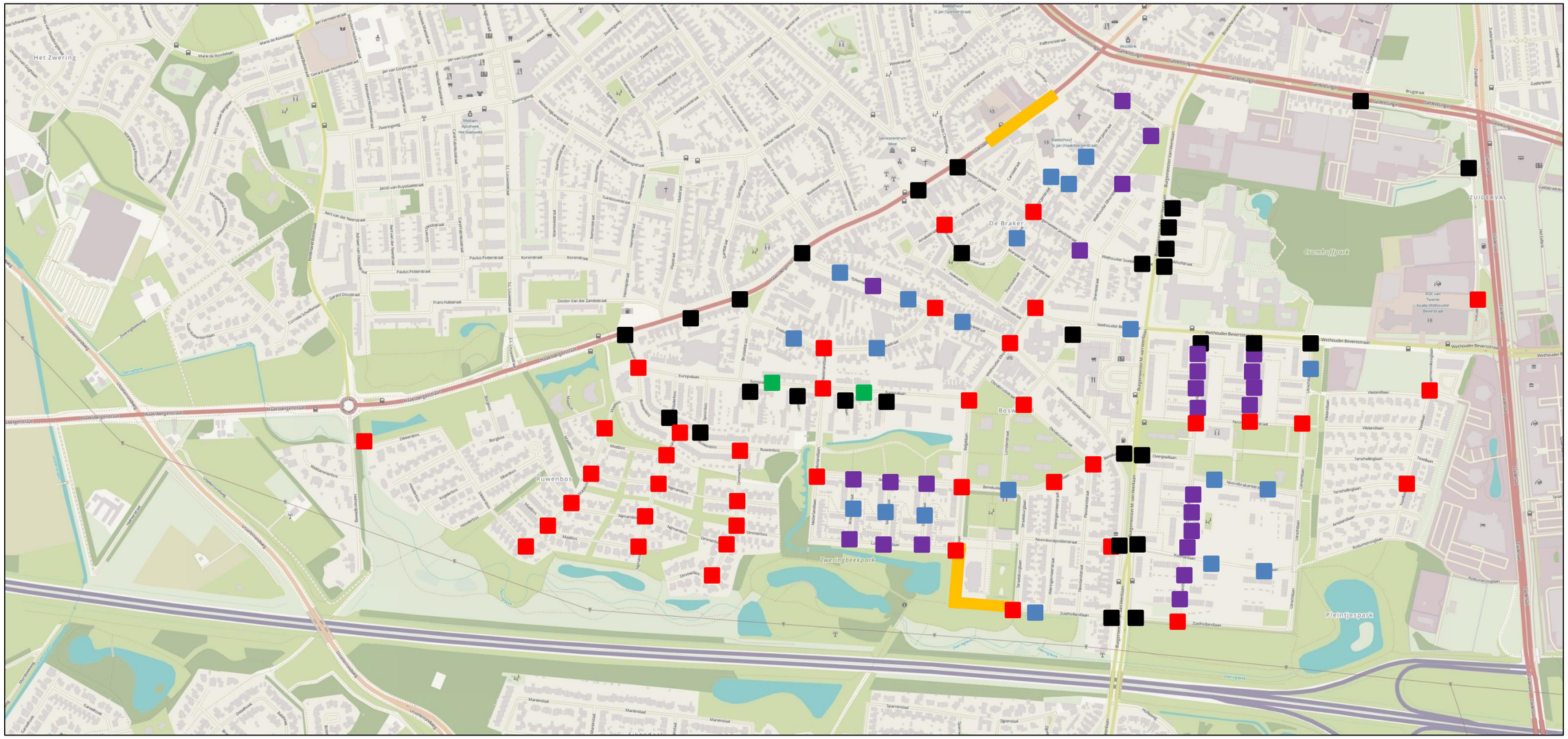
Bijlage 8: Verhardingstype – Wensbeeld



Legenda					
Teken	**Maatregel**	**Bestaand/nieuw**	**Teken**	**Maatregel**	**Bestaand/nieuw**
	Plateau	Bestaand		Versmalling	Bestaand
	Plateau	Nieuw		Versmalling	Nieuw
	Drempel	Bestaand		Schoolzone	Bestaand
	Drempel	Nieuw		Schoolzone	Nieuw
	Drempel (busvriendelijk)	Bestaand		Inrit- of poortconstructie	Bestaand
	Drempel (busvriendelijk)	Nieuw		Inrit- of poortconstructie	Nieuw

1. Asfalt –
2. Klinkers –

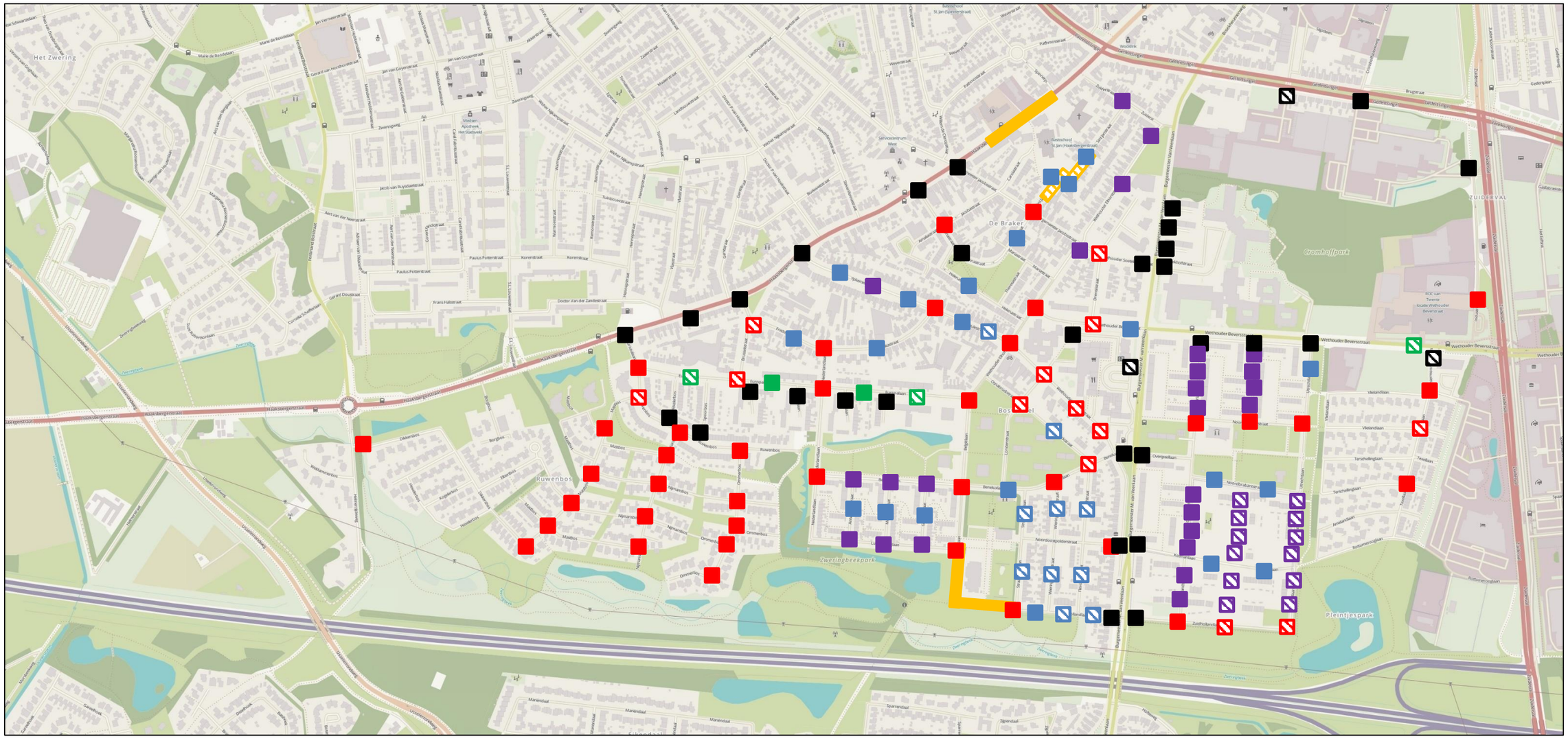
Bijlage 9: Snelheidsremmende maatregelen – 2017



Legenda					
Teken	**Maatregel**	**Bestaand/nieuw**	**Teken**	**Maatregel**	**Bestaand/nieuw**
	Plateau	Bestaand		Versmalling	Bestaand
	Plateau	Nieuw		Versmalling	Nieuw
	Drempel	Bestaand		Schoolzone	Bestaand
	Drempel	Nieuw		Schoolzone	Nieuw
	Drempel (busvriendelijk)	Bestaand		Inrit- of poortconstructie	Bestaand
	Drempel (busvriendelijk)	Nieuw		Inrit- of poortconstructie	Nieuw

1. Asfalt –
2. Klinkers –

Bijlage 10: Snelheidsremmende maatregelen – Wensbeeld

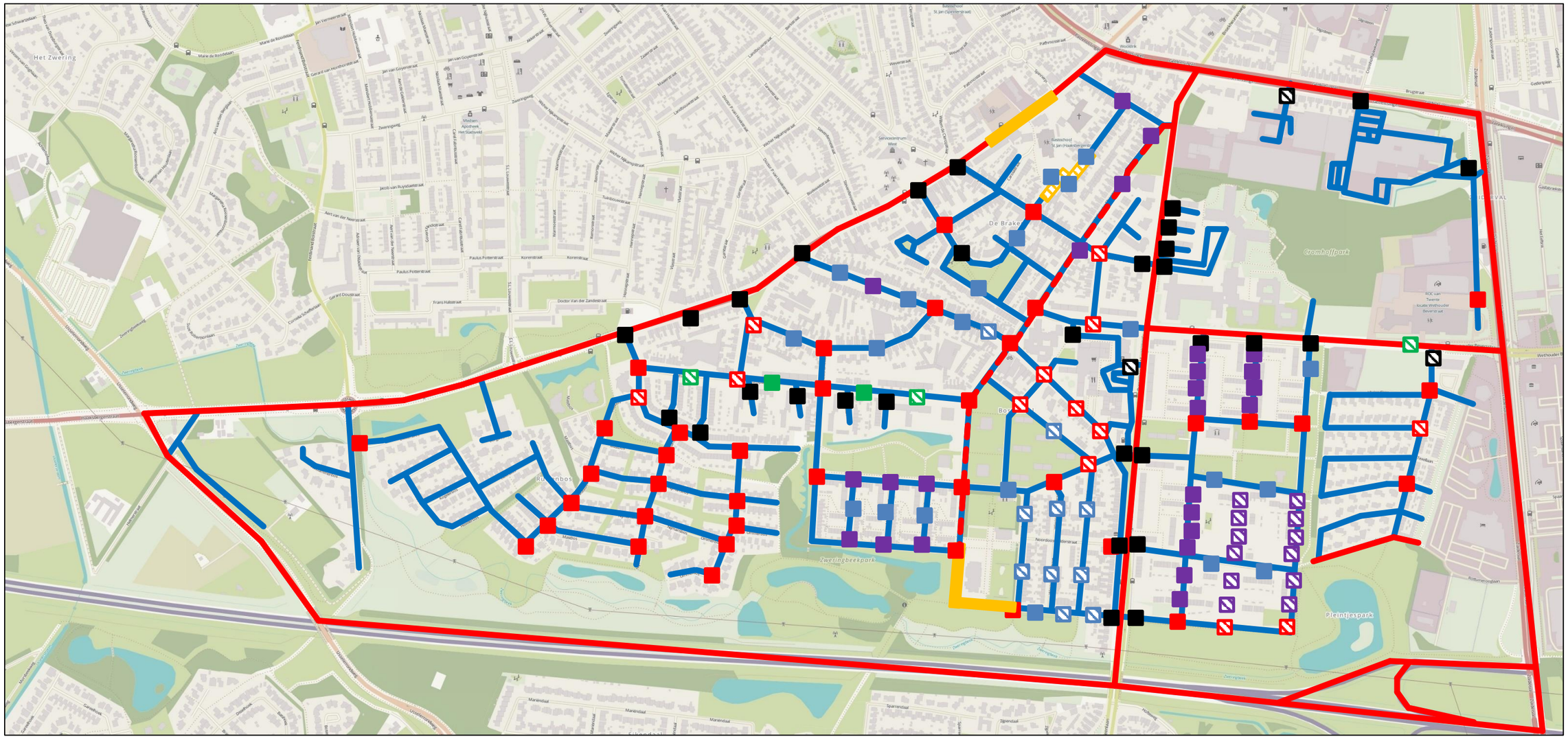


Legenda

Teken	Maatregel	Bestaand/nieuw	Teken	Maatregel	Bestaand/nieuw
	Plateau	Bestaand		Versmalling	Bestaand
	Plateau	Nieuw		Versmalling	Nieuw
	Drempel	Bestaand		Schoolzone	Bestaand
	Drempel	Nieuw		Schoolzone	Nieuw
	Drempel (busvriendelijk)	Bestaand		Inrit- of poortconstructie	Bestaand
	Drempel (busvriendelijk)	Nieuw		Inrit- of poortconstructie	Nieuw

1. Asfalt –
2. Klinkers –

Bijlage 11: Totaalbeeld maatregelen – Wensbeeld



Legenda					
Teken	**Maatregel**	**Bestaand/nieuw**	**Teken**	**Maatregel**	**Bestaand/nieuw**
	Plateau	Bestaand		Versmalling	Bestaand
	Plateau	Nieuw		Versmalling	Nieuw
	Drempel	Bestaand		Schoolzone	Bestaand
	Drempel	Nieuw		Schoolzone	Nieuw
	Drempel (busvriendelijk)	Bestaand		Inrit- of poortconstructie	Bestaand
	Drempel (busvriendelijk)	Nieuw		Inrit- of poortconstructie	Nieuw

1. Asfalt –
2. Klinkers –

Bijlage 12: Notulen bijeenkomsten – Wijkverkeersplan Boswinkel

Werkgroepbijeenkomst 1 – 17 mei 2017

VERKEERSATELIER

NOTULEN

Kenmerk	: 2017/05/NW1-Boswinkel
Memo aan	: Werkgroep Boswinkel, Enschede
Afkomstig van	: S.M. van Barneveld
Afschrift aan	: N. Molenaar
Onderwerp	: Verslag werkgroepbijeenkomst 1 - Boswinkel
Bijlage(n)	: 0

1 Algemeen

Afspraak: Werkgroepbijeenkomst 1
Datum: 17 mei 2017
Tijd: 19.30 – 21.30 uur
Locatie: Europaschool, Boswinkel te Enschede

Aanwezig Verkeersatelier:	Nico Molenaar Sander van Barneveld
Aanwezig Bewoners Team Boswinkel:	Edwin Logtenberg Ryaaz N-Koe
Aanwezig wijkbewoners:	Mauritz Acket Roland Bosman Bob van Es Roy Hannink Jasper Klootwijk Edwin Koets Marvin Rumit Marije Weterings
Afwezig wijkbewoners:	Alie van Huizen Magda Oosterloo Leo Oors Hella Honschooten (met bericht Remco Otto (met bericht) G.J. Booy (met bericht) Maikel Baars
Aanwezig gemeente Enschede:	Peter te Velde
Aanwezig Alifa:	Bertus Siemerink
Agendalid:	Openbare Dalton Basisschool Europa (ODBS Europa)

2 Agenda

- Opening en mededelingen
- Welkom en voorstelronde
- Proces
- Randvoorwaarden wijkverkeersplan
- Probleemanalyse en -inventarisatie
- Oplossingsrichtingen – bouwstenen
- Werkafspraken
- Afsluiting en rondvraag

3 Opening en mededelingen

- Tijdens de opening is gemeld dat drie werkgroepleden zich voor deze avond hebben afgemeld. De andere afwezige werkgroepleden zullen nog benaderd worden.
- Aangegeven is dat Openbare Dalton Basisschool Europa agendalid is, omdat deze recent een verkeersplan heeft gemaakt voor zijn verkeersomgeving.

NOTULEN – Verslag werkgroepbijeenkomst 1 - Boswinkel 1 - 5

- Ook medegedeeld is dat 's middags vooraf aan de werkgroep van deze werkgroepavond een kleine groep door de wijk is gefietst om de nodige verkeersproblemen buiten te zien.
- Tot slot is aangegeven dat aan de hand van de presentatie de agenda wordt doorlopen.

4 Welkom en voorstelronde

Na de opening en mededelingen werd kort een voorstelronde gehouden van de aanwezige personen, die aanwezig zijn namens de werkgroep, Verkeersatelier en de ambtelijke vertegenwoordiging namens de gemeente Enschede.

5 Proces

- Voor het proces rondom het opstellen van het wijkverkeersplan wordt aangegeven dat het plan wordt vormgegeven vanuit de geïnventariseerde problemen en daarbij behorende analyse.
- De analyse is samengesteld uit de inventarisatie, de gemeentelijke informatie (cijfers rondom snelheden, ongevallen, beleid), alsmede de aanvullingen en ervaringen vanuit de werkgroep.
- De werkgroep stelt in samenwerking met Verkeersatelier de nodige oplossingen voor en weegt af welke hiervan draagvlak genieten binnen de wijk.
- Naar aanleiding van een conceptvoorstel voor de nodige verkeerskundige oplossingen wordt aan bovenwijkse belanghebbenden gevraagd wat zij hiervan vinden.
- Na de toets door bovenwijkse belanghebbenden wordt het plan opnieuw beoordeeld door de werkgroep waarna het wordt gepresenteerd aan de wijk Boswinkel.
- Afhankelijk van de feedback uit de wijk past de werkgroep het plan nog eenmaal aan en weegt het noodzakelijke draagvlak vanuit de wijk voor het plan.
- Hierna wordt het plan afgemaakt en aangeboden aan het college van B&W van de gemeente Enschede.
- De gemeente Enschede zal, afhankelijk van het advies van de ambtelijke organisatie, besluiten om het plan wel of niet over te nemen en uit te voeren. De rol voor de werkgroep is in deze fase voltooid.

6 Randvoorwaarden

6.1 Rol werkgroep

- De werkgroep bestaat uit bewoners, leden wijkraad, winkeliers en andere instellingen.
- De gemeente zit niet in de werkgroep, maar is wel aanwezig bij de bijeenkomsten om de nodige informatie te bieden, bijvoorbeeld geplande werkzaamheden en andere verkeersvragen.
- Verkeersatelier is gevraagd het project te leiden.
- De werkgroep bestaat uit ± 15 personen.
- De rol van de werkgroep bestaat uit het controleren van de probleeminventarisatie en -analyse.
- Na het controleren en beoordelen van de probleemanalyse geeft de werkgroep richting aan:
  1. Draagt verkeerskundige oplossingen en aanpassingen aan;
  2. Schat in welke oplossingen en aanpassingen gedragen worden;
  3. Kijkt over de grenzen van de 'eigen straat' heen;
  4. Beoordeelt het concept wijkverkeersplan, dat naar aanleiding van de aangedragen oplossingen en aanpassingen wordt opgesteld;
  5. Besluit of het een rol wil spelen in het presenteren van het wijkverkeersplan aan de wijk;
  6. Biedt gezamenlijk als werkgroep het definitieve plan aan, aan het college van B&W.

6.2 Randvoorwaarden – Gebied

- Gebied betreft de wijk Boswinkel, de randen van de wijk vallen niet onder het wijkverkeersplan, dit zijn de Zuiderval, Getfertsingel, Haaksbergerstraat, Usselerrondweg, en Rijksweg A35.

6.3 Randvoorwaarden – Overige

- Routes voor hulp- en nooddiensten moeten bereikbaar blijven, net als ov-routes voor bussen.
- Beleidsstukken van de gemeente gelden als uitgangspunt.

- Geld, op dit moment zijn er geen financiële middelen voor de uitvoer van verkeerskundige aanpassingen. Hoe beter het plan, hoe meer kans op draagvlak en daarmee financieringsmiddelen.

7 Probleemanalyse

7.1 Inventarisatie

- Naar aanleiding van de wijkbijeenkomst, e-mails en brieven zijn er 186 geïnventariseerde (gemelde) verkeersproblemen binnengekomen.
- De inventarisatie is geordend naar straat en soort verkeersprobleem.
- De belangrijkste verkeersproblemen die uit de inventarisatie komen zijn:
  - Snelheid;
  - Verkeersveiligheid;
  - Sluipverkeer.
- De overige verkeersproblemen die uit de inventarisatie komen zijn:
  - Parkeren;
  - Overlast;
  - Eenrichtingsverkeer.
  - Voorrang;
  - Vrachtverkeer;
- De belangrijkste (vaakst) genoemde locaties zijn (op alfabetische volgorde):
  1. Burgemeester van Veenlaan
  2. Europalaan
  3. Flevolandstraat
  4. Frederikastraat
  5. Haaksbergerstraat
  6. Helenastraat
  7. Texellaan
  8. Wethouder Beversstraat
  9. Ypkemeulestraat

7.2 Gemeentelijke cijfers

- Het merendeel van de genoemde problemen en locaties komen overeen met cijfers van de gemeente, die terug zijn te zien in het ongevallenbeeld, de intensiteiten en de snelheid in de wijk.
- Afwijkend zijn de hoge cijfers van vrachtverkeer op de Ypkemeulestraat (20% of meer).
- Daarentegen worden soms verkeersproblemen ervaren (snelheid) die niet passen bij de cijfers van de gemeente.
- Ook wijkt de waargenomen snelheid af op de Zuidhollandlaan, waar hard wordt gereden maar geen klachten zijn.

7.3 Reacties werkgroep

- Algemeen beeld is dat de werkgroep zich kan vinden in de analyse van de reacties van belanghebbenden uit de wijk en de gegevens vanuit de gemeente.
- Ook begrijpt de werkgroep dat de gegevens van de gemeente soms niet passen bij de gevoelens van de bewoners.
- Belangrijke aanvullende feedback betreft een aantal incidenten (ongevallen) die niet zijn meegenomen in de ongevallencijfers, zoals een ongeluk op de Ypkemeulestraat waar een werkgroeplid een deur heeft verloren (2011) en een ongeval dat te recent is om meegenomen te worden in de gegevens die beschikbaar zijn (uit 2016).
- De grote hoeveelheid vrachtverkeer op de Ypkemeulestraat blijkt veroorzaakt te worden door een indraai van de laad- losplaats van het winkelcentrum in de wijk, die via de 'normale' aanrijroute niet goed is te nemen (draai is niet goed).
- De werkgroep wijst nog op de aanpassingen die volgen rondom de wijk door de aansluiting van de A18 op de Westerval. Deze invloeden worden achterhaald en in het wijkverkeersplan meegenomen.

8 Oplossingsrichtingen – bouwstenen

8.1 Bouwsteen – Verkeerscirculatie, de besproken punten

- Weren ongewenst verkeer?

  - Afsluitingen
  - Eenrichtingsverkeer
- Accepteren dat bepaalde routes meer gebruikt worden?
- Routes van en naar voorzieningen en instellingen.
- Verhoudingsgewijs veel vrachtverkeer.
- Constatering dat singels niet werken.
- Alternatieve route is dat men nu binnendoor rijdt.
- Discussie over eenrichtingsverkeer of knippen.
- Wenselijk zou zijn om mogelijk het eenrichtingsregime op de Helenastraat – Jacobstraat (deels) terug te draaien.
- Wethouder Elhorststraat nog nalopen.
- Werkgroep geeft aan dat het nu onaantrekkelijk is om over de Singel te rijden, dus gaat men via de Ypkemeulestraat en/of Europalaan.
- Mogelijkheid tot deels terugdraaien eenrichtingsverkeer Helenastraat – stukje groen om daar een rotonde te maken.

Afspraak: Verkeersatelier werkt drie varianten uit voor de verkeerscirculatie, neemt ze op in het concept wijkverkeersplan om voor de volgende werkgroep te bespreken.

8.2 Bouwsteen – Vrachtverkeer

- Veel vrachtverkeer (≥ 20%), deels doorgaand, blijkt vooral naar het winkelcentrum te gaan en de route Ypkemeulestraat te kiezen vanwege de aanrijdmogelijkheid.
- Aanrijdroutes aanwijzen en routes verbieden via de wijk, maar enkel toestaan over de daarvoor bedoelde gebiedsontsluitingswegen, dit steunt de werkgroep, mogelijk in combinatie met venstertijden. Wel zal er moeten worden gecommuniceerd met de winkeliers en mogelijk handhaving wenselijk.

8.3 Bouwsteen – DV-inrichting

- Snelheidsremmende maatregelen, zoals inritconstructies, drempels, plateaus en versmallingen passen bij een DV-inrichting.
- Aan de werkgroep wordt gevraagd dit o.a. te inventariseren.
- De gemeente Enschede heeft deze zaken namelijk niet beschikbaar.
- Verzocht wordt om op sommige plekken, zoals de Ypkemeulestraat, bloembakken te plaatsen en 30 km/h te herhalen.
- Fietsoversteek bij de Europalaan werd genoemd als erg gevaarlijk.
- Burgemeester Van Veenlaan heeft mooie groenlaan, maar fiets zou hier apart moeten.

8.4 Bouwsteen – Parkeren

- Parkeergedrag (foutparkeren) blijkt niet echt een probleem te zijn in de wijk.
- Ook de parkeerdruk is niet hoog genoeg om bijvoorbeeld een blauwe zone of betaald parkeren te introduceren, de werkgroep ziet hiervoor ook geen noodzaak.
- De straat die eruit springt qua parkeren is de Europalaan, waar men veelvuldig op de stoep parkeert.
- Uitbreiding van parkeerplaatsen, vakken aangeven middels belijning of een versmalling van de weg om de snelheid eruit te halen zou mogelijk zijn.

8.5 Bouwsteen – Schoolroutes

- Schoolomgevingen en schoolroutes worden niet als problematisch ervaren binnen de wijk.
- Halen en brengen is nu geen (echt) probleem.
- Zo is recent een plan bij ODBS Europa grotendeels uitgevoerd.
- Eenrichtingsverkeer was gewenst maar hiervoor was geen draagvlak.
- Bewoners van de Straatsburglaan – waren tegen eenrichtingsverkeer, dat was de reden om geen eenrichtingsverkeer in te stellen rondom de ODBS Europa.

- Bij de St. Jan Basisschool worden geen problemen geconstateerd met halen en brengen of (fiets)parkeren, omdat men kan parkeren bij grote kerk en de rest is al eenrichtingsverkeer.
- Veel kinderen gaan vanuit Boswinkel naar Stadsveld en steken de Haaksbergerstraat over bij het tankstation aan de Europalaan, dit wordt als problematisch (verkeersonveilig) ervaren. Graag wil de werkgroep hier een oplossing, ook al ligt het deels buiten het plangebied.

8.6 Bouwsteen – Gedrag

- Werkgroep begrijpt dat verkeer veelal gedrag is en daarmee ook dat, als het fout gaat, er sprake is van fout verkeersgedrag.
- Kansen zijn er voor voorlichting, educatie en handhaving maar dat zal i.s.m. de wijk moeten worden opgepakt.
- Wenselijk wordt geacht het plaatsen van een Smiley in de wijk (roulerend) om mensen op hun snelheid te wijzen.

8.7 Bouwstenen – Totaalbeeld

- Op basis van de besproken zaken wordt een conceptplan opgesteld met maatregelen.
- Aan de hand van dit voorstel kan de werkgroep straks keuzes maken over maatregelen.
- Er wordt door diverse aanwezige wijkbewoners goed inhoudelijk gediscussieerd over bovengenoemde punten waarin ze elkaar aanvullen en waarbij inhoudelijk wordt geantwoord.
- De werkgroep vindt dat deze in balans is qua samenstelling en kwaliteit voor discussie en keuzes.

9 Werkafspraken

- De werkgroepleden die zonder bericht afwezig waren worden benaderd.
- Concept wijkverkeersplan gaat naar de werkgroep ter bespreking op de 2e bijeenkomst werkgroep.
- Verkeersatelier maakt drie varianten voor de verkeerscirculatie.
- De werkgroep is gevraagd mee te helpen met het inventariseren van de huidige snelheidsremmende maatregelen. Daarvoor wordt door Verkeersatelier een verdeling gemaild.
- 21 juni om 19.30 uur de vervolgafspraak.
- Verkeersatelier gaat effecten van de A18 nalopen.

10 Afsluiting en rondvraag

- Nasturen conceptrapport + inventarisatie naar Roland en Edwin.
- Edwin stuurt zijn aantekeningen na.
- In een van de eerdere kaarten staat de buurt Mastbos fout aangegeven, dit is de buurt Livio.

Werkgroepbijeenkomst 2 – 11 juli 2017

VERKEERSATELIER

NOTULEN

Kenmerk	: 2017/06/NW2-Boswinkel
Memo aan	: Werkgroep Boswinkel, Enschede
Afkomstig van	: E. Logtenberg
Datum	: 11 juli 2017
Afschrift aan	: N. Molenaar, S.M. van Barneveld
Onderwerp	: Verslag werkgroepbijeenkomst 2 - Boswinkel
Bijlage(n)	: 0

1 Algemeen

- Afspraak: Werkgroepbijeenkomst 2
- Datum: 21 juni 2017
- Tijd: 19.30 – 21.30 uur
- Locatie: De Cromhoff, Boswinkel te Enschede

– Aanwezig Verkeersatelier:	Nico Molenaar Sander van Barneveld
– Aanwezig Bewoners Team Boswinkel:	Edwin Logtenberg Ryaaz N-Koe
– Aanwezig Werkgroepleden:	Alie van Huizen Jasper Klootwijk Magda Oosterloo Marvin Rumit Bob van Es Hella van Honschooten Roland Bosman (schoof halverwege aan)
– Afwezige Werkgroepleden:	Leo Oors (met kennisgeving) Edwin Voets (met kennisgeving) Marije Weterings (geen bericht) Roy Hannink (geen bericht) Mauritz Acket (met kennisgeving) Remco Otto (geen bericht) G.J. Booy (met kennisgeving) Maikel Baars (geen bericht)
– Aanwezig gemeente Enschede:	Peter te Velde
– Agenda-lid:	Openbare Dalton Basisschool Europa (ODBS Europa)

2 Agenda

- Opening en mededelingen
- Verslag
- Wijkverkeersplan, per oplossingsrichting
- Vervolgstappen
- Afsluiting en rondvraag

3 Opening en mededelingen

- Welkom aan nieuwe werkgroepleden die er de vorige keer (1e bijeenkomst) niet bij konden zijn worden voorgesteld.
- Ongeval Fietsstraat
- Verslag 1e werkgroepbijeenkomst
- Verdere mededelingen
- Er was verwarring over werkgroepleden die zich niet voor deze avond hebben afgemeld.

4 Wijkverkeersplan

- Oplossingsrichtingen:

NOTULEN – Verslag werkgroepbijeenkomst 2 - Boswinkel 1 - 4

1. Fysieke inrichting
    a. Gebiedsontsluitingswegen
    b. Erftoegangswegen
    c. Parkeren
    d. Schoolomgeving en -routes
2. Routes
    a. Verkeerscirculatie
    b. Fietsnetwerk
    c. Routes voor bus, vrachtwagen en calamiteitenverkeer
3. Gedrag
    a. Voorlichting, educatie en handhaving

5 Fysieke inrichting

- Gebiedsontsluitingswegen – algemeen: '*Hierbij gaat het om het verkleinen van de kans dat een fietser een auto tegenkomt of het oversteken van voetgangers veiliger maken.*'
- Gebiedsontsluitingswegen – Burgemeester van Veenlaan en Wethouder Beverstraat:
    1. Realiseren vrijliggende fietspaden
    2. Versmallen profiel met bol bestrate middengeleider
    3. Eén goede fietsoversteek t.h.v. van het ROC i.p.v. de huidige oplossingen
- Erftoegangswegen – algemeen: *'Hierbij gaat het om het terugdringen van de ernst die als gevolg van verkeerssituaties kan optreden, door de snelheid te verlagen.'*
- Erftoegangswegen (30 km/u) – snelheidsremmende DV-maatregelen
    1. Drempels
    2. Plateaus
    3. Versmallingen
    4. Verkleinen kruisingsvlak
    5. Inritconstructies
- Waar: bijvoorbeeld de Weth. Beversstraat en straten die daarop uitkomen.
- Aanvullende DV-maatregelen
    1. Wordt opgesteld op grond van de integrale inventarisatie door werkgroepleden (de 11 deelgebieden)
    2. De inventarisatie wordt aangevuld met de eerdere bewonersinventarisatie en gemeentelijke cijfers (ongevallen en snelheid)
    3. Gekeken wordt naar afstand – 150 meter
    4. Belangrijk zijn de kruisingen
- Aanvullende DV-maatregelen – inventarisatie
    1. Werkgroepleden wordt gevraagd, wie dat nog niet heeft gedaan, de DV-maatregelen in zijn of haar toegewezen deelgebied toe te sturen
    2. Op grond hiervan kan een inventarisatie van maatregelen overzichtelijke weergegeven worden, zoals dat ook voor de wijk Stadsveld (Enschede) is gedaan
    3. Naar aanleiding van deze inventarisatie van DV-maatregelen kan vervolgens aangegeven waar zo nodig nog aanvullende DV-maatregelen wenselijk zijn
- Parkeren:
    1. Geen (echt) tekort of probleem
    2. Aandacht voor de Europalaan (ingeval van reconstructie/herinrichting)
- Schoolomgeving en -routes
    1. Nu geen (echte) problemen bij de scholen zelf
    2. Wel de route van en naar Stadsveld
    3. Oversteekbaarheid Haaksbergerstraat
    4. Schoolzones voor de toekomst?
- Oversteek Haaksbergerstraat – Europalaan wordt besproken, de oversteek is indicatief berekend en laat zien dat deze in de huidige situatie niet voldoet

6 Routes

6.1 Routes: verkeerscirculatie

- Voorbeelden weren ongewenst verkeer? Er worden voorbeelden gegeven hoe ongewenst verkeer kan worden geweerd, bijvoorbeeld:
  - Afsluitingen
  - Eenrichtingsverkeer
  - Combi: DV-inrichting en maatregelen vrachtverkeer
- Er wordt gesproken over de effecten van de aanleg van de nieuwe N18 die aansluit op de Westerval. Volgens rekenmodellen zou de verkeersdrukte met 25% afnemen op de Haaksbergerstraat doordat verkeer uit de richting Haaksbergen via de Westerval de stad inkomt. De hoeveelheid verkeer in de wijk zou afnemen met 14%
- Variant 1 – Knippen
  - Variant 1: knippen. Dit wordt toegelicht aan de hand van een kaartje. Er lijkt weinig draagvlak voor te zijn
- Variant 2 – Eenrichtingsverkeer
  - Variant 2: éénrichtingsverkeer. Meestal lost dit weinig op, het verplaatst het probleem van morgen naar middag. Tevens gaat de verkeersveiligheid juist omlaag omdat de snelheid hoger wordt doordat tegenverkeer ontbreekt in eenrichtingsstraten, wat de kans op ongelukken vergroot in plaats van verkleind.
- Variant 3 – Vrachtverkeer(verbod)
  - Aanrijdroutes en vrachtverkeerverbod aanwijzen
  - Verkeersbesluit noodzakelijk voor bebording
  - Aangevuld met vergunningensysteem bedrijven a/d Ypkemeulestraat, Frederikastraat, Europalaan en bijv. de vuilnisophaaldienst
  - Afstemming met Jumbo (loopt)
  - Europalaan is een mogelijk spanningsveld omdat deze straat is aangewezen als route voor nood- en hulpdiensten. hier dient toetsing plaats te vinden bij de instanties. Nico Molenaar vraagt dit na bij de brandweer in Enschede.

6.2 Routes: openbaar vervoer

- Hiervoor geen maatregelen die de doorstroming negatief beïnvloeden

6.3 Routes: hulp- en nooddiensten

- Europalaan is (mogelijk) een spanningsveld
- Toets door hulp- en nooddiensten in geval van aanpassingen (verzoek brandweer loopt)

7 Gedrag

- Door voorlichting en educatie kan gewenst gedrag worden gestimuleerd, bijvoorbeeld op scholen, waar de snelheidsproblematiek tijdens fietseducatie kan worden behandeld.
- Voorlichtingsmogelijkheden
  - Voorlichtingscampagnes
  - Landelijke campagnes
- Handhaving
  - Handhavingsplan voor gedrag t.a.v. eenrichtingsverkeer, parkeren en snelheid. Onderdelen zijn:
    1. Beperkte inzet politie
    2. Inzet buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's) i.s.m. / aanvulling op politie
    3. Middels Smileys die de snelheid weergeven
    4. Combinatie met de voorlichtingscampagnes
    5. Genoemd wordt dat in woonwijken door de politie slechts beperkt wordt gehandhaafd omdat de wetgever ervanuit gaat dat verkeersgedrag door de inrichting dient te worden geregeld.
- Educatie
  - Verkeerseducatie (Fietsexamen / Dode Hoek)

8 Vervolg

- Afronden inventarisatie bestaande DV-maatregelen i.s.m. werkgroepleden voor wie dat nog niet heeft gedaan
- Opstellen voorstel en overzicht aanvullende DV-maatregelen op grond van de aanvullende informatie
- Schrijven 2e concept-wijkverkeersplan
- Schriftelijke ronde met de werkgroep
- Hierna schriftelijk afstemmen met bovenwijkse belanghebbenden, als werkgroep akkoord is

9 Afsluiting en rondvraag

- Roland Bosman, die later aanschoof, wordt bijgepraat over het eerste deel van de avond

Werkgroepbijeenkomst 3 – 11 juli 2017

VERKEERSATELIER

NOTULEN

Kenmerk	: 2017/09/NW3-Boswinkel
Memo aan	: Werkgroep Boswinkel, Enschede
Afkomstig van	: S.M. van Barneveld
Datum	: 5 februari 2018
Afschrift aan	: N. Molenaar, E. Logtenberg
Onderwerp	: Verslag werkgroepbijeenkomst 3 - Boswinkel
Bijlage(n)	: 0

1 Algemeen

- Afspraak: Werkgroepbijeenkomst 2
- Datum: 28 september 2017
- Tijd: 19.30 – 21.30 uur
- Locatie: Livio, Boswinkel te Enschede

– Aanwezig Verkeersatelier:	Nico Molenaar Sander van Barneveld
– Aanwezig Bewoners Team Boswinkel:	Edwin Logtenberg Ryaaz N-Koe
– Aanwezig Werkgroepleden:	Alie van Huizen Jasper Klootwijk Magda Oosterloo Leo Oors (met kennisgeving) G.J. Booy Marvin Rumit Roy Hannink Bob van Es Mauritz Acket (met kennisgeving) Roland Bosman (schoof halverwege aan) Marc Langekamp – Uw Groenteman/vertegenwoordiger ondernemers Paul Lijster – supermarkt Jumbo Boswinkel
– Afwezige Werkgroepleden:	Edwin Voets (afwezig met kennisgeving) Hella van Honschooten (afwezig met kennisgeving) Vervanger Marije Weterings (geen afwezigheidsbericht ontvangen) Remco Otto (afwezig met kennisgeving) Maikel Baars (afwezig met kennisgeving)
– Aanwezig gemeente Enschede:	Peter te Velde
– Agenda-lid:	Openbare Dalton Basisschool Europa (ODBS Europa)

2 Agenda

- Opening en mededelingen
- Verslag
- Wijkverkeersplan, per oplossingsrichting
- Vervolgstappen
- Afsluiting en rondvraag

3 Opening en mededelingen

- Welkom aan nieuwe afgevaardigde ondernemers van het winkelcentrum in de wijk
- Verslag 1e werkgroepbijeenkomst
- Verdere mededelingen
- Er wordt geconstateerd dat de vervanger van Marije Weterings niet komt opdagen. Hiervan is ook geen afwezigheidsbericht ontvangen.

NOTULEN – Verslag werkgroepbijeenkomst 2 - Boswinkel 1 - 5

- Voor een deel zal de avond hetzelfde zijn als de tweede werkgroepavond, om het e.e.a. uit te leggen aan de leden van de werkgroep die afwezig waren. Een ander deel is nieuw m.b.t. de oplossingsrichtingen
- George Booy geeft aan dat er soms enige verwarring is over de e-mail, omdat de ene keer Nico een e-mail stuurt en de andere keer Sander

4 Wijkverkeersplan

- Oplossingsrichtingen:

1. Fysieke inrichting
    a. Gebiedsontsluitingswegen
    b. Erftoegangswegen
    c. Parkeren
    d. Schoolomgeving en -routes
2. Routes
    a. Verkeerscirculatie
    b. Fietsnetwerk
    c. Routes voor bus, vrachtwagen en calamiteitenverkeer
3. Gedrag
    a. Voorlichting, educatie en handhaving

5 Fysieke inrichting

- Gebiedsontsluitingswegen – algemeen: '*Hierbij gaat het om het verkleinen van de kans dat een fietser een auto tegenkomt of het oversteken van voetgangers veiliger maken.*'
- Gebiedsontsluitingswegen – Burgemeester van Veenlaan en Wethouder Beverstraat:
    1. Realiseren vrijliggende fietspaden
    2. Versmallen profiel met bol bestrate middengeleider
    3. Eén goede fietsoversteek t.h.v. van het ROC i.p.v. de huidige oplossingen
- Erftoegangswegen – algemeen: *'Hierbij gaat het om het terugdringen van de ernst die als gevolg van verkeerssituaties kan optreden, door de snelheid te verlagen.'*
- Erftoegangswegen (30 km/u) – snelheidsremmende DV-maatregelen
    1. Drempels
    2. Plateaus
    3. Versmallingen
    4. Verkleinen kruisingsvlak
    5. Inritconstructies
- Hierover volgt een uitleg met diverse voorbeelden omtrent de diverse DV-maatregelen
-
- Waar: bijvoorbeeld de Weth. Beversstraat en straten die daarop uitkomen.
- Aanvullende DV-maatregelen
    1. Aanpassingen verharding
    2. Snelheidsremmende maatregelen
- Toets werkgroep
    1. Is de inventarisatie van maatregelen compleet
    2. Zijn de voorgestelde maatregelen passend
    3. Meedenken: vanavond (na overzicht) in gesprek met elkaar!
    4. Van belang is prioriteren i.v.m. €
- Bespreken van de voorgestelde DV-maatregelen in de wijk
    1. Aanpassen wegenstructuur m.b.t. fysieke inrichting van de verharding – open vs. gesloten verharding
    2. Aanpassen wegenstructuur m.b.t. snelheidsremmende maatregelen, zoals plateaus, (busvriendelijke) drempels, inritconstructies, e.d., ter aanvulling van de huidige maatregelen

- Parkeren:
    1. Geen (echt) tekort of probleem
    2. Aandacht voor de Europalaan (ingeval van reconstructie/herinrichting)
- Schoolomgeving en -routes
    1. Nu geen (echte) problemen bij de scholen zelf
    2. Wel de route van en naar Stadsveld
    3. Oversteekbaarheid Haaksbergerstraat
    4. Schoolzones voor de toekomst?
- Oversteek Haaksbergerstraat – Europalaan is vorige keer besproken. Werkgroep is akkoord met het voorstel dat een andere oversteek wenselijk is voor schoolgaande kinderen.

6 Routes

6.1 Routes: verkeerscirculatie

- Voorbeelden weren ongewenst verkeer? Er worden voorbeelden gegeven hoe ongewenst verkeer kan worden geweerd, bijvoorbeeld:
    - Afsluitingen
    - Eenrichtingsverkeer
    - Combi: DV-inrichting en maatregelen vrachtverkeer
- Er wordt gesproken over de effecten van de aanleg van de nieuwe N18 die aansluit op de Westerval. Volgens rekenmodellen zou de verkeersdrukte met 25% afnemen op de Haaksbergerstraat doordat verkeer uit de richting Haaksbergen via de Westerval de stad inkomt. De hoeveelheid verkeer in de wijk zou afnemen met 14%
- Variant 1 – Knippen
    - Variant 1: knippen. Dit wordt toegelicht aan de hand van een kaartje. Er lijkt weinig draagvlak voor te zijn
- Variant 2 – Eenrichtingsverkeer
    - Variant 2: éénrichtingsverkeer. Meestal lost dit weinig op, het verplaatst het probleem van morgen naar middag. Tevens gaat de verkeersveiligheid juist omlaag omdat de snelheid hoger wordt doordat tegenverkeer ontbreekt in eenrichtingsstraten, wat de kans op ongelukken vergroot in plaats van verkleind.
    - Met de aanwezige van de Ypkemeulestraat is discussie gevoerd over deze variant t.o.v. variant 3
- Variant 3 – Vrachtverkeer(verbod)
    - Aanrijdroutes en vrachtverkeerverbod aanwijzen
    - Verkeersbesluit noodzakelijk voor bebording
    - Aangevuld met vergunningensysteem bedrijven a/d Ypkemeulestraat, Frederikastraat, Europalaan en bijv. de vuilnisophaaldienst
    - Afstemming met Jumbo en winkeliersvereniging ging goed. George Booy geeft nog aan dat er reeds een plan ligt omtrent bevoorrading. Deze kan meegenomen worden bij de acties/afspraken die volgen uit het wijkverkeersplan.
    - Europalaan is een mogelijk spanningsveld omdat deze straat is aangewezen als route voor nood- en hulpdiensten. Brandweer is akkoord
- Resultaat van de avond
    - Merendeel van de werkgroep is voor variant 3
    - Vertegenwoordiging van de Ypkemeulestraat spreekt de voorkeur uit voor variant 2, maar begrijpt dat hiervoor waarschijnlijk bij de rest van de wijk geen draagvlak is
    - Mogelijk nog venstertijden toevoegen en later als afspraken met ondernemers niet goed lopen ook mogelijk een vrachtverkeerverbod invoeren. Maar in eerste instantie zonder vrachtwagenverkeersverbod, omdat het probleem van handhaving en vergunningen gaat spelen.

6.2 Routes: openbaar vervoer

- Hiervoor geen maatregelen die de doorstroming negatief beïnvloeden

6.3 Routes: hulp- en nooddiensten

- Europalaan is (mogelijk) een spanningsveld
- Toets door hulp- en nooddiensten in geval van aanpassingen (brandweer is akkoord)

6.4 Discussie over de maatregelen en aanvullende punten

- Laad en los problemen
  1. Drentestraat
  2. Ypkemeulestraat
  3. Woningbouwvereniging/ Domein Woonplaats en Ons Huis
- Fietsstraat
  1. Enquête fietsstraat
  2. Geluidsarme klinkers
  3. Fietsstraat werkgroep
  4. Padmos Usslerweg = wordt t.o.v. klinkers Wethouder Elhorststraat
- Schoolzone en opmerkingen
  1. Europaschool
  2. Haaksbergenstraat
  3. Stadsingenieurs projecten schoolzone nalopen
- Extra versmalling
  1. Ypkemeulestraat ter hoogte van huisnummer 90
  2. Drempel mogelijk extra versmalling
  3. De maatregelen in de Heldezijsteeg aanscherpen
  4. Discussie over schoolzone wel/niet bij het ROC
  5. Schoolzone wel in de St. Jansstraat niet in de Coarlastraat
- Parkeervakken in de Europalaan aanbrengen zodat hij smaller wordt.
- Prioriteut opnoemen en dan op hoofdlijnen daarna verfijnd.
- Plateau bij de Wethouder Beverstraat/ Londonstraat Pick-Up point nalopen
- Weg: Drentestraat – Zoetekoustraat nalopen
- Twee extra drempels opnemen m.b.t. de Wethouder Gerbenstraat en Osnabruckstraat
- Inrit bij de fietsstraat aan de noordzijde eruit
- De laatste drempel in de Texellaan kan eruit. De eerste ophogen als prioriteit.
- Voor de nieuwbouwdelen is al een plan, hier levert Peter het e.e.a. voor aan voor het wijkverkeersplan en aanvullende maatregelen
- Zuidholland laan wordt geknipt ter hoogte van de de Burgemeester Van Veen Laan.

7 Gedrag

- Door voorlichting en educatie kan gewenst gedrag worden gestimuleerd, bijvoorbeeld op scholen, waar de snelheidsproblematiek tijdens fietseducatie kan worden behandeld.
- Voorlichtingsmogelijkheden
  - Voorlichtingscampagnes
  - Landelijke campagnes
- Handhaving
  - Handhavingsplan voor gedrag t.a.v. eenrichtingsverkeer, parkeren en snelheid. Onderdelen zijn:
  1. Beperkte inzet politie
  2. Inzet buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) i.s.m./aanvulling op politie
  3. Middels Smileys die de snelheid weergeven
  4. Combinatie met de voorlichtingscampagnes
  5. Genoemd wordt dat in woonwijken door de politie slechts beperkt wordt gehandhaafd omdat de wetgever ervanuit gaat dat verkeersgedrag door de inrichting dient te worden geregeld.
- Educatie
  - Verkeerseducatie (Fietsexamen/Dode Hoek)

8 Vervolg

- 25-9 toetsgroep informeren. Ook de planning…
- 28-9 werkgroep
- 1-10 stukken naar de toetsgroep
- 16-10 reactie binnen
- 23-10 ons voorstel naar de werkgroep
- 30- 10 akkoord
- 01-11 publiceren
- 16-11 tweede inloopavond voor de wijk: het WVP presenteren
- 24-11 sluiting reactie termijn
- 10-12 verwerkte reacties naar de werkgroep met voorstel mogelijke aanpassingen
- 17-12 reactie werkgroep binnen
- WVP aan het college indienen: eerste of tweede week januari

9 Afsluiting en rondvraag

- Roland Bosman, die net als de vorige keer later aanschoof, is bijgepraat over het eerste deel van de avond

Presentatie conceptwijkverkeerplan aan de wijk – 11 januari 2018

VERKEERSATELIER

NOTULEN

Kenmerk	: 2018//NI2-Wijkverkeersplan Boswinkel
Memo aan	: Werkgroep Wijkverkeersplan Boswinkel – Enschede
Afkomstig van	: E. Logtenberg
Datum	: 1 februari 2018
Afschrift aan	: N.A. Molenaar en S.M. van Barneveld
Onderwerp	: NOTULEN – Presentatie conceptwijkverkeersplan Boswinkel aan de wijk op 11 januari 2018
Bijlage(n)	: 0

1 Algemeen

- Afspraak: Presentatie van laatste conceptwijkverkeersplan aan wijkbewoners
- Datum: 11 januari 2018
- Tijd: 19.30 – 21.30 uur
- Locatie: De Cromhoff, Boswinkel te Enschede

– Aanwezig Verkeersatelier:	Nico Molenaar, Sander van Barneveld, Mirjam van Es
– Aanwezig Bewoners Team Boswinkel:	Edwin Logtenberg, Ryaaz N-Koe, Sahajo Rychtarski, Raymond Dijkstra, Aisha de Souza, Johan Oosterloo, Joke Backelandt
– Aanwezig Werkgroepleden:	Magda Oosterloo, Jasper Klootwijk, Maurits Acket, Bob van Es, Marvin Rumit, Hella van Honschooten
– Aanwezig gemeente Enschede:	Peter te Velde, Kiona Grotenhuis
– Afwezig gemeente Enschede:	Hans Koning ter Heege

2 Agenda

- Opening van de avond
- Beschrijving van de stappen die zijn genomen om te komen tot dit concept Wijkverkeersplan te komen
- Wijkverkeersplan, per oplossingsrichting
- Vervolgstappen
- Afsluiting en rondvraag

3 Opening en mededelingen

- Welkom aan alle aanwezige wijkbewoners
- Wethouder is afwezig wegens agendaproblemen
- Mededeling over mogelijkheid tot geven van reactie, mondeling deze avond, schriftelijk via uit te reiken formulieren
- Verdere mededelingen

4 Proces

- De vijf stappen van het doorlopen proces worden toegelicht
- Met de werkgroep zijn de problemen geïnventariseerd, 186 reacties
- De werkgroep heeft oplossingsrichtingen bedacht
- De externe deskundigen (brandweer, fietsersbond, etc.) hebben gereageerd
- De informatieavond van vandaag: wat vinden de wijkbewoners van het conceptplan, reacties verzamelen
- Plan afmaken en presenteren aan college
- Nico meldt hoeveel bewoners er tijdens de eerste bewonersbijeenkomst aanwezig zijn geweest

- Tijdens het tweede overleg van de werkgroep waren er geen vertegenwoordigers van de Ypkemeulestraat aanwezig. Omdat vertegenwoordiging van de Ypkemeulestraat essentieel is voor het wijkverkeersplan, is er een extra (derde) overleg voor de werkgroep ingelast, waarbij wel vertegenwoordiging van de Ypkemeulestraat aanwezig was.

5 Concept Wijkverkeersplan

- Oplossingsrichtingen:

1. Fysieke inrichting
    a. Gebiedsontsluitingswegen
    b. Erftoegangswegen
    c. Parkeren
    d. Schoolomgeving en -routes
2. Routes
    a. Verkeerscirculatie
    b. Fietsnetwerk
    c. Routes voor bus, vrachtwagen en calamiteitenverkeer
3. Gedrag
    a. Voorlichting, educatie en handhaving

6 Fysieke inrichting

- Gebiedsontsluitingswegen – algemeen: '*Hierbij gaat het om het verkleinen van de kans dat een fietser een auto tegenkomt of het oversteken van voetgangers veiliger maken.*'
- Gebiedsontsluitingswegen – Burgemeester van Veenlaan en Wethouder Beverstraat:
    1. Realiseren vrijliggende fietspaden
    2. Versmallen profiel met bol bestrate middengeleider
    3. Eén goede fietsoversteek t.h.v. van het ROC i.p.v. de huidige oplossingen
- Erftoegangswegen – algemeen: *'Hierbij gaat het om het terugdringen van de ernst die als gevolg van verkeerssituaties kan optreden, door de snelheid te verlagen.'*
- Erftoegangswegen (30 km/u) – snelheidsremmende DV-maatregelen
    1. Drempels
    2. Plateaus
    3. Versmallingen
    4. Verkleinen kruisingsvlak
    5. Inritconstructies
    6. Er is een wensbeeld geschetst van (busvriendelijke) drempels, schoolzones, plateau's, inritconstructies, open- en gesloten verharding.
- Waar: bijvoorbeeld de Weth. Beversstraat en straten die daarop uitkomen.
- Klinkers vs asfalt op doorgaande wijkwegen
- Parkeren:
    1. Geen (echt) tekort of probleem
- Schoolomgeving en -routes
    1. Nu geen (echte) problemen bij de scholen zelf
    2. Wel de route van en naar Stadsveld, oversteekbaarheid Haaksbergerstraat
    3. Reactie van bewoners inzake oversteekmogelijkheid Van Veenlaan t.h.v. viaduct waar kinderen over kunnen steken op weg naar de Europaschool

7 Routes

7.1 Routes: verkeerscirculatie, specifiek voor de Ypkemeulestraat.

- Knippen van de straat wordt toegelicht, verkeersintensiteit in relatie tot de toekomstige N18 wordt toegelicht.
- Voorbeelden weren ongewenst verkeer? Er worden voorbeelden gegeven hoe ongewenst verkeer kan worden geweerd, bijvoorbeeld:

  - Afsluitingen
  - Eenrichtingsverkeer
  - Combi: DV-inrichting en maatregelen vrachtverkeer
- Er wordt gesproken over de effecten van de aanleg van de nieuwe N18 die aansluit op de Westerval. Volgens rekenmodellen zou de verkeersdrukte met 25% afnemen op de Haaksbergerstraat doordat verkeer uit de richting Haaksbergen via de Westerval de stad inkomt. De hoeveelheid verkeer in de wijk zou afnemen met 14%
- Variant 1 – Knippen
  - Variant 1: knippen. Dit wordt toegelicht aan de hand van een kaartje. Te weinig draagvlak
- Variant 2 – Eenrichtingsverkeer
  - Variant 2: éénrichtingsverkeer. Meestal lost dit weinig op, het verplaatst het probleem van morgen naar middag. Tevens gaat de verkeersveiligheid juist omlaag omdat de snelheid hoger wordt doordat tegenverkeer ontbreekt in eenrichtingsstraten, wat de kans op ongelukken vergroot in plaats van verkleind.
- Variant 3 – Vrachtverkeer(verbod)
  - Aanrijdroutes en vrachtverkeerverbod aanwijzen
  - De werkgroep ziet dit als variant die het meeste draagvlak in de wijk geniet. Voor variant 1 en 2 verwacht de werkgroep geen draagvlak

7.2 Routes: openbaar vervoer en hulp- en nooddiensten

- Hiervoor geen maatregelen die de doorstroming negatief beïnvloeden

8 Gedrag

- Door voorlichting en educatie kan gewenst gedrag worden gestimuleerd, bijvoorbeeld op scholen, waar de snelheidsproblematiek tijdens fietseducatie kan worden behandeld.
- Voorlichtingsmogelijkheden
  - Voorlichtingscampagnes
  - Landelijke campagnes
- Handhaving
  - Handhavingsplan voor gedrag t.a.v. eenrichtingsverkeer, parkeren en snelheid. Onderdelen zijn:
  1. Beperkte inzet politie
  2. Inzet buitengewoon opsporingsambtenaren (Boa's) i.s.m./aanvulling op politie
  3. Middels Smileys die de snelheid weergeven
  4. Combinatie met de voorlichtingscampagnes
  5. Genoemd wordt dat in woonwijken door de politie slechts beperkt wordt gehandhaafd omdat de wetgever ervanuit gaat dat verkeersgedrag door de inrichting dient te worden geregeld.
- Educatie
  - Verkeerseducatie (Fietsexamen/Dode Hoek)
- Er worden voorbeelden getoond (BOB/Appen achter stuur/etc.)

9 Vervolg

- Reactie geven op uit te reiken papieren, voor uitleg kan men vanavond terecht bij Nico Molenaar en Sander van Barneveld
- Op de formulieren een prioriteit aangeven per oplossingsvoorstel
- Reacties worden verwerkt en mogelijke keuzes worden aan de werkgroep voorgelegd
- Hierna wordt het definitieve wijkverkeersplan opgesteld
- Bewonersteam Boswinkel zal het definitieve wijkverkeersplan aanbieden aan het college met het verzoek het uit te voeren
- College zal ambtenaren vragen om het plan te beoordelen

10 Vragen en reacties van de wijkbewoners

- De wijkbewoners krijgen gelegenheid vragen te stellen aan Nico Molenaar
- Onder het genot van een hapje en een drankje krijgen bewoners de gelegenheid om reacties op formulieren aan te geven
-

11 Afsluiting

- Nico Molenaar rond af met nogmaals kort aan te geven wat de vervolgstappen zijn en bedankt alle aanwezigen voor hun aanwezigheid.

Bijlage 13: Resultaten toetsronde – Bovenwijkse belangenorganisaties

B13 – 1 Leeswijzer

Voor het wijkverkeersplan zijn de volgende bovenwijkse belangengroepen benaderd. Deze zijn weergegeven in tabel B.1.

Tabel B.1: Benaderde bovenwijkse belangenorganisaties

Belangenorganisaties	**Reactie: ja/nee**
Ambulance – Oost	Nee
Brandweer – Twente	Ja
Gemeente Enschede – Verkeerskundige	Ja
Gemeente Enschede – Wegbeheerder	Ja
Kamer van Koophandel (KvK)	Nee
MKB Twente	Nee
Fietsersbond – Enschede	Ja
Politie – Twente	Ja
OV-bedrijf – Keolis	Ja
Stichting Stedelijke Ouderverkeersraad (SOVR)	Nee
Stichting Welzijn Ouderen	Nee
Wmo-raad Enschede (rol van Gehandicaptenraad)	Ja

Uit tabel B.1 blijkt dat niet alle gevraagde bovenwijkse belanghebbenden hebben gereageerd. De belangrijkste reden die de partijen hebben gegeven die niet hebben gereageerd is als volgt: geen tijd, geen expertise of het ontbreken van lokale kennis. De partijen die hebben gereageerd zijn verwerkt. De reacties van deze partijen zijn hieronder opgenomen. Per reactie is een advies gegeven aan de werkgroep voor het wijkverkeersplan van Boswinkel. De reactie en het advies is per bovenwijkse belanghebbende gewogen door de werkgroep, waarna een besluit is genomen of de reactie en/of het advies op de reactie wel of niet over te nemen of anders te verwerken is in het wijkverkeersplan. Deze zaken zijn per belanghebbende hieronder uitgewerkt.

B13 – 2 Brandweer – Twente

B13 – 2.1 Reactie van de Brandweer – Twente

- Reactie ontvangen op: 6 oktober 2017:
- Reactie gegeven door: dhr. M. Kamphuis
- Wijze van reactie: per e-mail

Op uw verzoek heb ik getoetst of het Concept-wijkverkeersplan Boswinkel, versie 0.9 datum 3 oktober 2017, voldoet aan de gestelde eisen ten aanzien van bereikbaarheid (voor brandweervoertuigen) zoals gesteld in de handreiking "Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid" uitgegeven door Brandweer Nederland in 2012. Ook heb ik in mijn toets meegenomen of de voorgestelde oplossingen niet strijdig zijn met het voldoen aan de brandweerzorgnormen (opkomsttijden), zoals die in Twente gehanteerd worden.

In het kader van dit wijkverkeersplan is er eerder overleg geweest ten aanzien van de calamiteitenroutes en de eisen die hier aan gesteld worden ten aanzien van het verhardingstype en de mogelijke verkeer remmende maatregelen. De gemaakte afspraken zijn opgenomen in dit wijkverkeersplan.

Gelet op bovenstaande zijn er van mijn zijde geen opmerkingen of aanvullingen op het concept wijkverkeersplan. De uitgangspunten ten aanzien van bereikbaarheid, calamiteitenroutes zijn correct verwoordt.

Ik wens de werkgroep veel succes bij de vaststelling en implementatie van dit wijkverkeersplan.
Als er nog vragen zijn mag u me altijd bellen of mailen.

B13 – 2.2 Advies inzake de reactie van de Brandweer – Twente

De reactie van de Brandweer – Twente is positief ontvangen. Vanuit Verkeersatelier wordt daarom geadviseerd de positieve feedback van de brandweer over te nemen geen grote wijzingen voor nu nog op te nemen in het wijkverkeersplan inzake de calamiteiten voor nood- en hulpdiensten.

B13 – 2.3 Besluit werkgroep inzake reactie en advies van de Brandweer – Twente

De werkgroep neemt de reactie en het advies over en behoudt de huidige structuur van het wegennet binnen wijkverkeersplan Boswinkel. Er zijn geen wijzingen inzake routes voor nood- en hulpdiensten.

B13 – 3 Gemeente Enschede – Verkeerskundige

B13 – 3.1 Reactie van de Gemeente Enschede – Verkeerskundige

- Reactie ontvangen op: 24 oktober 2017
- Reactie gegeven door: dhr. P. te Velde
- Wijze van reactie: per e-mail via bijgevoegd MS Word-bestand (als memo)

MEMO

Datum : 24 oktober 2017
Van : Peter te Velde, Gemeente Enschede
Aan : Nico Molenaar, Sander van Barneveld
Onderwerp : Toetsing Concept-WijkVerkeersPlan Boswinkel

Inleiding
De werkgroep die een concept-WijkVerkeersPlan voor Boswinkel heeft gemaakt heeft aan de gemeente gevraagd dit te beoordelen en toetsen.

Algemeen
Allereerst mijn complimenten voor de wijze waarop de werkgroep er in relatief korte tijd in geslaagd is een concept-WVP op te stellen!
Kort samengevat lijkt mij dit een goede aanzet te geven voor een plan waarbij ik de volgende belangrijkste verbeterpunten zie:

- Ik mis nog een duidelijke prioriteitsstelling (hoofdstuk 6): stel dat er geld beschikbaar komt om vrij te besteden aan het Wijkverkeersplan: waar moet dat dan als eerste, tweede, etc. aan besteed worden?
- Er wordt veelvuldig verwezen naar een Duurzaam Veilige inrichting waarbij (volgens mij) telkens de ideale inrichting bedoeld wordt; het CROW heeft ook minimale inrichtingseisen aangegeven. Helaas leven we niet in een ideale wereld – dan waren nagenoeg alle voorgestelde maatregelen niet nodig • - en ik mis in sommige aspecten de nuance tussen de gewenste ideale inrichting en de harde realiteit. Wat is echt noodzakelijk (moet dus zo snel mogelijk aangepakt worden)?
- Meer aandacht voor de eigen verantwoordelijkheid van wijk-/buurtbewoners en andere belanghebbenden, een deel van de problemen wordt veroorzaakt door 'eigen volk'; misschien ook wat meer aandacht voor verbetering van eigen gedrag in plaats van roep om extra maatregelen en handhaving?
- Eenduidige afspraken over diverse zaken: wie is aan zet? (bv vervolgtraject afspraken vrachtwagenrouting, en eventuele vrachtverkeerverboden, plannen voor verkeerseducatie bij scholen, etc.) Daarbij heeft het de voorkeur om een zo goed mogelijk uitgewerkt plan aan te kunnen bieden dat op draagvlak onder de betrokkenen kan rekenen
- Bijlages beter leesbaar maken en correcte van toepassing zijnde legenda's gebruiken

Opmerkingen per pagina
Pag 1e alinea Volgens mij is de Wijikraad Boswinkel mede initiatiefnemer van het Wijkverkeersplan.
Pag 7 2e alinea wordt ten onrechte gesteld dat de buurt Ruwenbos verkeerskundig gezien vormgegeven is als woonerf: het maakt onderdeel uit van de 30 km-zone waaronder vrijwel geheel Boswinkel valt.
Pag 7 Onder 3.1.2 Wegencategorisering wordt ingegaan op Duurzaam Veilig maar is wat eenzijdig belicht: het betreft hier het uiteindelijk doel maar om een eerste stap te maken is – ook weer landelijk – besloten om een eerste stap te maken door de aanwijzing van verblijfsgebieden welke in eerste instantie een sobere inrichting kunnen hebben. Met het verloop van tijd: reconstructies van wegen etc. is het doel om te komen tot een inrichting als omschreven (voor zover als mogelijk in een bestaande situatie met alle beperkingen die daarbij spelen).
Pag 8 Onder 3.2.1 wordt ingegaan op de hoeveelheid vrachtverkeer op de Ypkemeulenstraat: mij is niet duidelijk waar dit op gebaseerd is; uit mij bekende tellingen uit 2011 en 2015 komen veel lagere percentage naar voren (rond 3%)
Verder wordt hier gesteld dat "deze zaken worden nog nader uitgeschreven" maar kom dat verder niet terug.
Ook moet afgevraagd worden of het stukje analyse van de routes – als het al juist is - op deze plek terecht is
Pag 8 Onder 3.2.2 Fietsverkeer wordt terecht gesteld dat in Enschede fietsstroken als goede oplossingen worden gezien (fietsers beter in beeld als op fietspaden) in nieuw aan te leggen situaties gaat de voorkeur uit naar (vrijliggende) fietspaden. Op pag 19 stelt men echter – vanuit Enschedees beleidsperspectief gezien te onrechte – dat fietspaden langs Burg. Van Veenlaan en Weth. Beversstraat toegepast moeten worden.
Pag 9 In figuur 3.2 zijn de regionale (recreatieve) fietsroutes weergegeven welke een ander doel en functie hebben als de daar boven in de tekst genoemde utilitaire (gemeentelijke) fietsnetwerk!
Pag 10 De stelling dat de Europalaan asfaltverharding en lange rechtstanden heeft en dat dat strijdig is met de inrichtingseisen is te sterk en niet juist; het verdient de voorkeur om deze niet te hebben. Overigens horen kwalificaties als deze ook thuis in 3.4 probleeminvenarisatie of 3.5 probleemanalyse.

Pag 11 In de laatste alinea wordt gesteld uit het overzicht met ongevallen "springen er zeven wegen uit". Gezien de aantallen waarover we praten (zelfs met een lage registratiegraad) vind ik dit nogal zwaar aangezet gezien de aantallen waarover we over 5 jaar praten… Overigens is het de vraag of deze kwalificatie (terecht of onterecht) bij dit deel - waar het gaat om de inventarisatie van gegevens – op zijn plaats is (dat lijkt me dan meer in 3.4 of 3.5 thuis te horen)
Pag 12 Onder 3.3.3 wordt ingegaan op snelheden en een uitleg over de V85 gegeven. Maar verder wordt hier inhoudelijk niet op ingegaan. Het lijkt mij dat hier de beschikbare gegevens moeten worden weergegeven.
Pag 12 3.4 probleeminventarisatie gaat uitsluitend over de problemen zoals die door middel van de enquete zijn binnengekomen, feitelijk de subjectieve verkeersonveiligheid. Ik denk dat voor de objectieve verkeersonveiligheid een beetje te snel de stap wordt gemaakt van routes en cijfers naar analyse. De stap van probleeminventarisatie mist daar feitelijk of wordt (ten onrechte) al bij routes en cijfers gedaan.
Pag 13 Onder 3.5 Probleemanalyse wordt gesteld een drietal kernproblemen terug komen, maar volgens mij is dat voor objectief gemeten snelheid zeker niet het geval want daar is in inhoudelijk nog niets over gezegd. Ook voor sluipverkeer vraag ik mij dat af: bij de gemeten intensiteiten is daar niets over gezegd en voor het vrachtverkeer is op grond van discutabele aannames alleen iets over de Ypkemeulenstraat gezegd. Ook kun je je afvragen of de geringe aantallen geregistreerde ongevallen in de wijk deze uitspraken over verkeersonveiligheid ondersteunen. Ik vind dit te kort door de bocht gaan. Naar mijn gevoel zijn de kernproblemen vooral gebaseerd op de probleeminventarisatie door middel van de enquete en niet of veel minder minder op objectieve gegevens!
Pag 14 Figuur 3.6 is de Texellaan niet juist aangegeven; overigens is dit dus typisch een straat waar objectief gezien zich geen problemen laten zien met snelheid, sluipverkeer of verkeersveiligheid… (net zoals dat van de Helenastraat en Flevolandstraat gezegd kan worden)
Pag 15 1e alinea: 1e zin is mij niet duidelijk; waarschijnlijk wordt bedoeld dat de busvriendelijke drempels (Gumatec en Gumacon) niet staan aangegeven? Waarom niet eigenlijk?
Pag 16 Er wordt hier zowel aanduiding A18 als N18 gebruikt: gebruik dezelfde term (bij voorkeur N18) om misverstanden te voorkomen
Pag 16 In de 1e alinea wordt terecht gesteld dat objectief gezien de intensiteiten van de wegen acceptabel zijn en dat deze mogelijk nog zullen dalen, hoewel vanuit de bewoners dat anders wordt ervaren. Er ontbreekt een duidelijke conclusie hoe men met deze schijnbare tegenstelling verder wil omgaan.
Pag 16 Onder 3.5.4 Overige zaken wordt vooral eerst ingegaan op het aspect snelheid: hoort dat niet thuis onder 3.5.1 Snelheid?
Pag 16 Onder 3.5.4 Overige zaken wordt in de 2e alinea ingegaan op de beleving waarbij ik de logica in 2e zin zin "Zo kan de snelheid van de weg…." niet kan volgen. Tegelijkertijd lijkt het een pleidooi voor open verharding maar is het ook niet zo dat bewoners snelheid vaak hoger inschatten op een klinkerweg als gevolg van o.a. het bandenlawaai? Uit het rapport kan ik het niet zo halen maar is het niet zo dat juist van de wegen waar snelheid als knelpunt wordt genoemd een aantal al in openverharding zijn uitgevoerd zoals bv de Ypkemeulenstraat en Texellaan?!
Pag 17 laatste alinea: Dit is te sterk gesteld: het wijkt af van de voorkeurinrichting voor een duurzaam Veilige weginrichting maar voldoet wel degelijk aan minimuminrichting. Het is dus niet 'fout' zoals hier gesuggereerd wordt
Pag 19 Onder 4.1.1 Gebiedsontsluitingswegen wordt weer te sterk gesteld dat deze niet zijn ingericht conform Duurzaam Veilig (zie eerdere opmerkingen hierover).
In de 2e alinea wordt ingegaan op fietsstroken versus fietspaden waarover ik al eerder heb vermeld bij opmerking over pag 8
Pag 19 In de alinea boven 4.1.2 wordt ingegaan op de oversteekvoorziening bij het ROC en geadviseerd om de middengeleider te vergroten. Vervolgens wordt gezegd dat de weg voldoet aan de minimale eisen maar dat gezien de ligging bij de school een forser profiel past… Ik neem aan dat niet gedoeld wordt om de weg een forser profiel te geven maar de middengeleider?
Pag 19 Bij 4.1.2 Erftoegangswegen gelden dezelfde opmerkingen als eerder op pag 13 zijn gemaakt over de kernproblemen
Pag 20 In de 2e alinea wordt weer ingegaan op de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig: in zijn algemeenheid geldt dat de inrichting nu niet strijdig is en voldoet aan de minimale eisen. Ook komen veel van de knelpunten uitsluitend naar voren bij de beleving van de bewoners maar niet of minder uit de objectieve gegevens.
Pag 20 In de 3e alinea wordt ingegaan op de snelheid en noodzaak van snelheidsremmende maatregelen: maar uit objectieve gegevens blijkt dat de gereden snelheid – zoals in het voorbeeld van de Ypkemeulenstraat – al voldoet. Zijn dan nog meer snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk of zelfs wenselijk? (drempels en plateaus vormen voor mensen met bijvoorbeeld een slechte rug zeer vervelende obstakels)
Pag 20 Aan het eind van de 4e alinea staat dat de inrichting nog niet compleet is: compleet in welke zin? En is het in alle gevallen noodzakelijk of zelfs wenselijk om aan de meest maximale inrichtingseisen te voldoen? Mag in straten /buurten waar vrijwel uitsluitend bestemmingsverkeer komt niet meer verantwoordelijkheidsbesef gevraagd worden van die bestuurders (vaak eigen bewoners) of moet alles fysiek afgedwongen worden?
Pag 20 In de een na laatste alina wordt gesproken over toe te passen verkeersmaatregelen, maar is dit nogal globaal:
- wat en waar zijn te grote kruisingsvlakken
- waar en waarom moeten inritconstructies aangepast worden
- er wordt (hopelijk) toch niet bedoeld dat alle kruisingen van plateaus moeten worden voorzien
- waarschijnlijk wordt bedoeld dat onderlinge afstand tussen snelheidsremmende maatregelen ca 150 meter is, maar is dat altijd nodig en ook niet afhankelijk van de situatie?
- waar en waarom moet wegprofiel versmald worden

Pag 21 1e alinea: asfalt mag ook in Duurzaam Veilig! Is de werkgroep ook bewust van dat klinkers ook nadelen hebben zoals meer geluidsoverlast? Moet dit prioriteit hebben?
Pag 22 1e alinea: In de bijlage zijn… Waarschijnlijk bijlage 10?
Pag 22 2e alinea: Er wordt door de werkgroep voorgesteld om op korte termijn aanvullende snelheidsremmende maatregelen toe te passen op de Ypkemeulenstraat en Texellaan: vreemd aangezien uit objectieve gegevens blijkt dat hier geen sprake is excessieve snelheden (lage V85) en er al snelheidsremmende maatregelen op relatief korte afstand van elkaar liggen (op ca 150m). Op pag 27 wordt notabene de Ypkemeulenstraat genoemd als voorbeeld voor Duurzaam Veilige inrichting…

Pag 22 Onder 4.1.3 wordt gesproken over foutief parkeergedrag: ik lees vervolgens over aanpassen van parkeervakken, meer parkeervakken (Europalaan) en handhaving. We praten over een woonwijk en het zullen voornamelijk de wijkbewoners zelf zijn die foutief parkeergedrag vertonen. De bal wordt nu wel erg eenzijdig bij gemeente en politie neergelegd: zou er ook niet meer eigen verantwoordelijkheid van de wijkbewoners verwacht mogen worden?
Pag 23 4e alinea mbt de schoolzones: bij de Europaschool is al een schoolzone en bij werkzaamheden aan de Haaksbergerstraat wordt daar eveneens een schoolzone aangebracht
Pag 24 tabel 4.2 Is hierin ook gekeken naar de al bestaande mogelijkheid om in 2 fases over te steken bij de bushalte (hier ligt namelijk al een geleider)?
Pag 24 Onder 4.2.1 Er wordt geconstateerd dat uit de objectieve cijfers het verkeerskundig niet af te leiden is dat zich hier een probleem voordoet: toch worden er vervolgens wel een drietal varianten voorgesteld om 'het probleem' op te lossen… Is het dan wel echt een probleem en zo ja: wanneer is naar de mening van de werkgroep het probleem dan opgelost?
Pag 25 Figuur 4.3 Is dit volledig? Ik zie mogelijke routes door de wijk (aan zuidzijde) tussen Haaksbergerstraat en Burg. Van Veenlaan: verplaatst het probleem zich simpelweg niet naar andere wegen?
Pag 26 Eenrichtingsverkeer leidt voor intern verkeer vaak tot noodzakelijk omrijden met daarbij behorende irritatie onder weggebruikers (ook eigen bewoners!) en wil ook nog wel regelmatig overtreden worden (om niet om te hoeven rijden…) Handhaving is vaak een probleem
Pag 27 In de 1e alinea wordt de Ypkemeulenstraat als voorbeeld genoemd voor Duurzaam Veilige inrichting, maar dan is het wel vreemd dat er aanvullende snelheidsremmend maatregelen voorgesteld. Uit de inventarisatie komt dit als probleem naar voren (maar wordt niet ondersteund door objectieve cijfers). Er is dus geen garantie dat een dergelijke inrichting gevoelens van overlast bij bewoners weg zal kunnen nemen…
Pag 27 2e alinea gaat over het vrachtverkeer (in de Ypkemeulenstraat): hier ben ik bij pag 8 onder 3.2.1 al op ingegaan: de vraag is waar dit op gebaseerd is: naar mijn gevoel niet op de gemeentelijke tellingen uit 2011 en 2015
Graag ontvangen wij een zo goed mogelijk uitgewerkt plan over vrachtwagenroutes dat op draagvlak onder de betrokkenen kan rekenen
Pag 27 In de 4e alinea wordt gesproken over het weren van vrachtverkeer door een ondersteunend vrachtverkeerverbod: is dit besproken met de betrokken ondernemers en ondersteunen zij dit? Los van het draagvlak heb je altijd te maken met het bezorgen/afhalen van grote objecten in een woonwijk: verhuiswagens, bezorgdiensten welke een dergelijk verbod zeer moeizaam te realiseren maken. Ook handhaving is arbeidsintensief en ook lastig wanneer er ontheffingen verleend (moeten) worden.
Pag 27 Onder 4.2.2 Fietsnetwerk wordt gepleit voor vrijliggende fietspaden: los van het Enschedese beleid - waarin fietsstroken als een goede oplossing worden gezien – is blijkbaar de achterliggende gedachte om de gebiedsontsluitingswegen een smaller profiel te geven. Afgevraagd moet worden of dat wel de goede keuze is: gebiedsontsluitingswegen dienen om het verkeer goed , vlot en veilig te kunnen laten doorstromen. Juist voor dat verkeer is een voldoende breed profiel van belang zodat hulpdiensten, vracht- en busverkeer hier op een goede manier gebruik van kunnen maken. Is dat namelijk niet het geval dan bestaat het gevaar dat verkeer andere wegen gaat zoeken door de omliggende wijk en daar overlast van wordt ervaren.
Pag 28 In de 1e alinea wordt in de laatste zin gesproken over aanvullende maatregelen als het doortrekken van rode asfalt over het kruisingsvlak, duidelijke voorrang etc: dit is op de bestaande fietsstraat reeds uitgevoerd
Pag 29 Onder 4.2.5 vrachtwagenroutes: Al eerder bij pag 8 onder 3.2.1 al op ingegaan
Pag 29 Onder 4.3.2 Graag zien wij dat de scholen zelf in een dergelijk geval met voorstellen en plannen komen waarbij wij hen met de bij ons beschikbare middelen op het gebied van educatie en voorlichting ten dienste willen zijn.
Bijlage 4 en 5 zijn slecht te lezen
Bijlage 7 het wensbeeld is om fietsstraten bij voorkeur in asfalt uit te voeren
Bijlage 9 (en 10) wensbeeld snelheidsremmende maatregelen:hier worden op een aantal plekken snelheidsremmende maatregelen voorgesteld die (veel) korter dan op 150 meter van elkaar liggen. Dit past niet binnen het beleid van de gemeente en ook niet zoals het op pag 20 in het plan is verwoord. Ook moet afgevraagd worden of op die plekken waar vrijwel geen wijkvreemd verkeer zal rijden extra snelheidsremmende maatregelen nodig zouden moeten zijn…

B13 – 3.2 Advies inzake de reactie van de Gemeente Enschede – Verkeerskundige

De reactie van de gemeente Enschede, namens de verantwoordelijk verkeerskundige, is positief ontvangen. De feedback van de verkeerskundige van de gemeente Enschede betreft het volgende:

- de verkeerskundige mist een duidelijke prioriteitsstelling, advies hier is om deze aan te vullen in het komende wijkverkeersplan;
- er wordt aangegeven dat er veelvuldig wordt verwezen naar Duurzaam Veilig. Advies is dat Verkeersatelier het op hoofdlijnen eens is met de nuancering van gewenste versus haalbare inrichting van de wegen. Het wijkverkeersplan geeft richting aan de oplossingen. Een nadere detaillering moet bij de uitvoering volgen. Voorgesteld wordt om dit punt van nuancering te noemen in het wijkverkeersplan;
- verzocht wordt om meer aandacht te geven in het wijkverkeersplan voor gedrag van verkeersdeelnemers uit de wijk. Een groot gedeelte van de problemen wordt door inwoners van de wijk veroorzaakt. Het advies is om dit punt over te nemen in het rapport;
- zo wordt ook verzocht een uitwerking te geven voor het vervolgtraject, inzake afspraken met ondernemers, handhaving, vrachtwagenroutes, verkeerseducatie en dergelijke. Het voorstel is om dit advies op nemen als voorstel in het rapport voor het wijkteam van Boswinkel;
- verzocht wordt om bijlagen te verduidelijken. Het advies is om dit over te nemen in het rapport;

- hierna volgt een lijst met opmerkingen per pagina. Het voorstel is om dit zoveel mogelijk te verwerken in het rapport en aan te geven aan de werkgroep waar de aanpassingen zitten. Dit kan dan door de werkgroep gecontroleerd worden en voorzien worden van feedback. De werkgroep kan aangeven dat de aanpassingen in het wijkverkeersplan wel of niet voldoen

B13 – 3.3 Besluit werkgroep inzake reactie en advies van de Gemeente Enschede – Verkeerskundige

De werkgroep vindt de reactie van de verkeerskundige van de gemeente Enschede positief, maar is het op een aantal zaken niet eens. In grote lijnen neemt de werkgroep het advies van Verkeersatelier over en is het eens met de aanpassingen in de tekst.

De werkgroep heeft daarbij als standpunt dat subjectieve onveiligheidsgevoelens belangrijk zijn en om die reden maatregelen, zoals voor de Texellaan en Ypkemeulestraat, wel wenselijk zijn, ondanks dat er objectief geen reden is voor aanvullende maatregelen. Zo vindt de werkgroep dat veiligheid veel te maken heeft met gevoel. Verder is de werkgroep in principe van mening dat de fietsstraten in open verhardingen dienen te worden uitgevoerd. Wel is hier enige interne discussie over, gezien ook de feedback van de Fietsersbond die later in de reacties terugkomt.

Afsluitend vindt de werkgroep dat om prioriteiten te kunnen stellen een duidelijk voorstel nodig is. Dat betekent dat op 11 januari 2018 het wensbeeld moet worden voorgelegd om te zien of de maatregelen op zich draagvlak hebben vanuit de wijk. Binnen het wensbeeld moet dan nog bijvoorbeeld per straat worden geprioriteerd. Het wensbeeld is het ideaal doorvoeren van Duurzaam Veilig. Op het moment dat maatregelen (in een straat) aan de orde zijn kan hiervan eventueel gemotiveerd worden afgeweken.

B13 – 4 Gemeente Enschede – Wegbeheerder

B13 – 4.1 Reactie van de Gemeente Enschede – Wegbeheerder

- Reactie ontvangen op: 30 oktober 2017
- Reactie gegeven door: dhr. R.J.M. Belshof
- Wijze van reactie: per e-mail

Heb een aantal opmerkingen.
In Boswinkel is een fietsstraat aangelegd, de voorkeur gaat uit van een asfalt ondergrond om het fietsconform optimaal te laten zijn (beleid gemeente).
Dit staat haaks op het advies uit het document om (met name de België laan en een deel de Weth. Elhorststraat) van asfalt naar elementverharding te gaan.

Volgend punt is dat we gaan voorbereiden om groot onderhoud te laten plegen aan de Weth. Beverstraat graag willen we de punten uit het rapport meenemen in het programma van eisen.

Hetzelfde geld voor de Haaksbergerstraat (grootonderhoud medio 2018), ook de punten uit het verslag willen we meenemen in het programma van eisen.
Nemen we de punten nu niet mee, zal het een langere periode duren eer we deze zaken oppakken.

Graag wil ik je ook mee geven dat op pagina 23 onder 4.1.4. geen signalen zijn bij Basis school St. Jan over parkeer overlast. Deze zijn er wel.
Het bestuur van de kerk is voornemens het kerkplein af te sluiten i.v.m. lang parkeerders welke geen binding met de kerk hebben.
Tijdens, met name uitvaart diensten komt voor dat bezoekers van de kerk geen parkeer mogelijkheden hebben bij de kerk (parkeerterrein is eigendom van de Kerk).

In de volgende alinea staat om te overwegen Schoolzones aan te passen. Deze zullen worden toegepast.
Zowel bij de Europaschool(zijn al toegepast) als mede de St. Jan. Schoolzone op de Haaksbergerstraat. Werkzaamheden liften mee met het groot onderhoud van de Haaksbergerstraat in 2018.
Oversteekplaats vanaf de Europalaan met de Haaksbergerstraat zullen ook in het werk (grootonderhoud Haaksbergerstraat 2018) opgepakt worden.

Pagina 27: Voorstel samenspraak met winkeliers afspraken over rijrichtingen leveranciers winkelcentrum.

Deze afspraken bestaan al met de ondernemers (in de afsprakenlijst van KVO (keurmerk veilig ondernemen), van het winkelcentrum Boswinkel, afspraken zijn gemaakt met Esso Boswinkel, Jumbo Boswinkel.

Pagina 27, aanleg fietspaden Weth. Beverstraat/ Burg. V. Veenlaan. Het wegprofiel is te smal om hier fietspaden aan te leggen.

B13 – 4.2 Advies inzake de reactie van de Gemeente Enschede – Wegbeheerder

De wegbeheerder van de gemeente Enschede heeft een aantal opmerkingen. Deze zijn hieronder verwerkt met een advies hoe hiermee om te gaan. De opmerkingen en het advies zijn als volgt:

1. inzake de opmerking en vraag over fietsstraten geldt dat de beleidslijn in het rapport wordt overgenomen en de tekst hierop gecontroleerd;
2. met betrekking tot het onderhoud voor de Wethouder Beverstraat wordt voorgesteld om de zaken uit het wijkverkeersplan mee te nemen in het programma van eisen. Vanuit Verkeersatelier wordt dit gezien als een goed voorstel.
3. hetzelfde wordt voorgesteld voor de Haaksbergerstraat, waarvoor grootonderhoud staat gepland medio 2018. Ook dit wordt vanuit Verkeersatelier onderschreven;
4. de wegbeheerder geeft aan dat er signalen zijn van parkeeroverlast bij de basisschool St. Jan. Dit betreft het parkeerterrein bij de kerk. De kerk is van plan om dit terrein af te sluiten in verband met langparkeerders, welke bij diensten voor problemen zorgen. Het voorstel is daarom in het wijkverkeersplan als actie op te nemen om in samenspraak tussen school en kerk tot een oplossing te komen. Voor de veiligheid rondom een school is het belangrijk dat er kort geparkeerd kan worden door ouders voor het halen en brengen van kinderen. Lang parkeren zal eerder door personeel of buurtbewoners gebeuren. Een maatregel die daarbij past is om te vragen of personeel daar parkeert en, zo ja, te vragen dit elders te doen. Onvoldoende duidelijk is nu of dit de oorzaak is. Het is daarom belangrijk dit goed te overleggen met school en kerk waarbij het bewonersteam mogelijk een rol kan spelen;
5. de wegbeheerder onderschrijft verder de schoolzones en geeft aan deze toe te passen waar dit nog niet gebeurd is. Dit wordt meegenomen binnen de (groot)onderhoudprogramma's. Ook wordt aanvullend gekeken naar de oversteek Haaksbergerstraat – Europalaan. Dit wordt in het wijkverkeersplan overgenomen;
6. vanuit de wegbeheerder wordt aangegeven dat er reeds afspraken zijn tussen ondernemers van het winkelcentrum Boswinkel. Het voorstel is om dit aanvullend op te nemen in het rapport.
7. tot slot geeft de wegbeheerder aan dat het profiel te smal is ter hoogte van de Wethouder Beversstraat – Burgemeester Van Veenlaan voor de fietspaden. Het voorstel is om dit over te nemen in het rapport, met de aanvulling om hier nog eens goed naar te kijken in geval van grootonderhoud. Bij grootonderhoud zou mogelijk ruimte gevonden kunnen worden.

B13 – 4.3 Besluit werkgroep inzake reactie en advies van de Gemeente Enschede – Wegbeheerder

De werkgroep vindt de reactie vanuit de wegbeheerder van de gemeente Enschede goed en is het eens met het advies van Verkeersatelier hoe deze zaken worden verwerkt. Wel wil de werkgroep de open bestrating houden voor de fietsstraten. Ook het meenemen van de geopperde zaken in de herinrichtingsplannen voor 2018 vindt de werkgroep goed. Tot slot vindt de werkgroep het goed dat de mogelijke problemen die gaan ontstaan als het parkeerterrein van de kerk wordt afgesloten dienen te worden voorkomen. De werkgroep ondersteunt dit standpunt.

B13 – 5 Fietsersbond – Enschede

B13 – 5.1 Reactie van de Fietsersbond – Enschede

- Reactie ontvangen op: 25 oktober 2017
- Reactie gegeven door: dhr. W. Koolhoven
- Wijze van reactie: per e-mail via bijgevoegd PDF-bestand (als memo)

Reactie Fietsersbond op concept Wijkverkeersplan Boswinkel - oktober 2017
Het Wijkverkeersplan Boswinkel geeft een schets van de verkeersproblemen van de wijk en van de gewenste oplossingen. Als het goed is vormt het de basis van toekomstige verkeerskundige aanpassingen. Als Fietsersbond vinden we dit belangrijk en willen daarom gaarne hiermee onze feedback geven aan de betreffende werkgroep.

De Wethouder Elhorststraat en Belgiëlaan maken als fietsstraat deel uit van het ontvlechtend fietsnetwerk
Bij fietsstraten dient de rode loper voor fietsers volledig glad te zijn, bij voorkeur geasfalteerd. De rabatstroken kunnen met klinkers of kinderkopjes worden uitgevoerd om de snelheid van het autoverkeer te drukken.
Parkeren door auto's aan de oostzijde van de Belgiëlaan, tussen Beneluxlaan en Luxemburglaan, neemt meer dan een meter van de rode loper van de fietsstraat in beslag. Dit versmalt de fietsstraat te veel en leidt tot gevaarlijke conflictsituaties. Dit kan opgelost worden door parkeerhavens en parkeerverboden.
Snelheidsremmende maatregelen zijn gewenst in fietsstraten als er zich (te) veel autoverkeer op bevindt.

In het plan wordt gemeld dat er veel klachten zijn over de snelheid van het autoverkeer in de Ypkemeulestraat. De weg heeft een vrij breed profiel, dit nodigt, ondanks de getroffen maatregelen, uit om harder te rijden dan toegestaan.

Wij ondersteunen het idee om fietspaden aan te leggen langs de Burgemeester van Veenlaan en de Wethouder Beversstraat.
Wij ondersteunen het idee om de oversteek van de Wethouder Beverstraat bij de fietsenstalling van het ROC veilig te maken voor voetgangers en fietsers.
Wij raden aan om toe te voegen dat het idee om een tweezijdig fietspad aan te leggen tussen Texellaan en Zuiderval dient om het fietsverkeer uit de stad met als bestemming Texellaan of verder een veilige oversteek te bieden. Wanneer de bestaande fietsstrook wordt vervangen door een fietspad hoeft niet meer van fysiek onmogelijk maken gesproken te worden. Harde afscheidingen bij fietsstroken zijn gevaarlijk en dus ongewenst.

B13 – 5.2 Advies inzake de reactie van de Fietsersbond – Enschede:

De Fietsersbond – Enschede heeft een aantal opmerkingen. Deze zijn hieronder verwerkt met een advies hoe hiermee om te gaan. De opmerkingen en het advies zijn als volgt:

1. De Fietsersbond geeft aan dat de Wethouder Elhorststraat en Belgiëlaan deel uitmaken van het ontvlechtend fietsnetwerk als fietsstraat. Dit is zo al in het rapport opgenomen.
2. Verder geeft de Fietsersbond aan dat de rode loper voor fietsers volledig glad dient te zijn en bij voorkeur dient te zijn geasfalteerd. Rabatstroken kunnen met klinkers of kinderkopjes worden uitgevoerd om de snelheid van het autoverkeer te drukken. Het advies inzake deze opmerking is dat dit conform gemeentelijk beleid in het plan wordt verwoord.
3. De Fietsersbond geeft aan dat de Belgiëlaan, tussen Beneluxlaan en Luxemburglaan, meer dan een meter van de rode loper van de fietsstraat in beslag neemt. Hierover zegt de Fietsersbond dat de fietsstraat te veel versmalt en dit tot gevaarlijke conflictsituaties leidt. De aangedragen oplossing is het creëren van parkeerhavens of het instellen van een parkeerverbod. Het advies is om deze opmerking niet over te nemen, omdat het hier een 30 km/uur-zone betreft.
4. De Fietsersbond geeft dat de Ypkemeulestraat een breed profiel heeft en dat dit uitnodigt tot hardrijden. Echter, op grond van de snelheidsmetingen blijkt dit niet het geval te zijn. Wel wordt het in de straat ervaren dat het verkeer hard rijdt. Advies is om de voorgestelde oplossing door de werkgroep in stand te houden.
5. De Fietsersbond ondersteunt het voorstel om fietspaden aan te leggen langs de Burgemeester van Veenlaan en de Wethouder Beversstraat. Het advies is om dit voorstel in het wijkverkeersplan niet te wijzigen. Hetzelfde geldt voor de oversteek ter hoogte van de Wethouder Beverstraat
6. Aanvullend wordt voorgesteld om een tweezijdig fietspad aan te leggen tussen Texellaan en Zuiderval. Het voorstel is om deze aanvulling over te nemen in het wijkverkeersplan.
7. De Fietsersbond concludeert dat harde afscheidingen bij fietsstroken gevaarlijk zijn en daarom ongewenst zijn. Verkeerskundig wordt dit niet zo gezien. Het advies is om dit niet over te nemen, omdat, als er fysieke scheiding is, een onveilige situatie blijft bestaan.

B13 – 5.3 Besluit werkgroep inzake reactie en advies van de Fietsersbond – Enschede

De werkgroep vindt de reactie vanuit de wegbeheerder van de Fietsersbond goed en is het eens met het advies van Verkeersatelier hoe deze zaken worden verwerkt. Wel wil de werkgroep de open bestrating houden voor de fietsstraten. Wel is er enige discussie in de werkgroep over het wel of niet toepassen van asfalt voor de fietsstraten. Het merendeel wil geen asfalt, enkelen onderschrijven echter de voorkeur voor asfalt, gezien het gemeentelijke beleid en het standpunt van de Fietsersbond.

B13 – 6 Politie – Twente

B13 – 6.1 Reactie van de Politie – Twente

- Reactie ontvangen op: 27 oktober 2017

- Reactie gegeven door: dhr. M.J.T.M. Thijssen
- Wijze van reactie: per e-mail

Nav het wvp Boswinkel heb ik de volgende opmerkingen:

Pag 20 par. 4.1.2 toepassen gesloten element verharding, wat bedoel je daar precies mee?
In de stukken staan keurig genoemd dat er sprake moet zijn van een open verharding in een 30 km/u zone ETW en geen gesloten vergharding.
Deze bovenstaand term kan ik dan niet goed plaatsen.

Pag 28 par. 4.2.3 de politie heeft als standpunt dat een bus niet in een fietsstraat thuis zou moeten horen.

Pag 29 par. 4.3.1 handhaving wijkteam. Is er overleg geweest met het wijkteam of zij ook gaan handhaven?

Algemeen: is er nog een recentelijke parkeertellingen onderzoek gedaan die gevoegd kan worden?

Verder een duidelijk rapport.

Hoor graag hoe het proces verder zal verlopen.

B13 – 6.2 Advies inzake de reactie van de Politie – Twente:

De Politie – Twente heeft een aantal opmerkingen. Deze zijn hieronder verwerkt met een advies hoe hiermee om te gaan. De opmerkingen en het advies zijn als volgt:

1. Vraagstuk elementenverharding, op p. 20 paragraaf 4.1.2. Het voorstel is dat deze term in overeenstemming wordt gebracht met betrekking tot de overige terminologie van open en gesloten verharding voor 50 km/u- en 30 km/u-zones.
2. Opmerking p. 28, paragraaf 4.2.3 betreft het punt dat een bus niet in een fietsstraat thuishoort. Dit is correct en het voorstel is dat dit punt wordt overgenomen.
3. Vraagstuk op p. 29 in paragraaf 4.3.1 betreft handhaving en het wijkteam. Vraag is of er overleg is geweest en of zij handhaven. Vanuit het wijkverkeersplan is er nu geen overleg geweest. Het voorstel is dat naar aanleiding van het wijkverkeersplan een vervolgactie wordt vastgelegd in samenspraak met het bewonersteam en het wijkteam van de politie inzake handhaving.
4. Vraag over parkeertellingen, daarvoor geldt dat er nu geen recente parkeertellingen beschikbaar zijn voor het wijkverkeersplan.
5. Verder wordt het rapport in algemene zin duidelijk gevonden. Voorstel is om na afronding en aanbieding van het rapport aan de gemeente een kopie af te geven bij bovenwijkse belangengroepen die hebben geparticipeerd in dit rapport. En in samenspraak met het bewonersteam afspraken te maken over het vervolg, zoals handhaving.

B13 – 6.3 Besluit werkgroep inzake reactie en advies van de Politie – Twente

De reactie van de Politie Twente is positief ontvangen en de werkgroep vindt het voorstel hoe dit verwerkt wordt door Verkeersatelier positief. Wel merkt de werkgroep op dat het standpunt van de Politie Twente opmerkelijk is over geen bussen in een fietsstraat, omdat dit in de wijk Stadsveld wel gaat gebeuren met de nieuwe lijn 5.

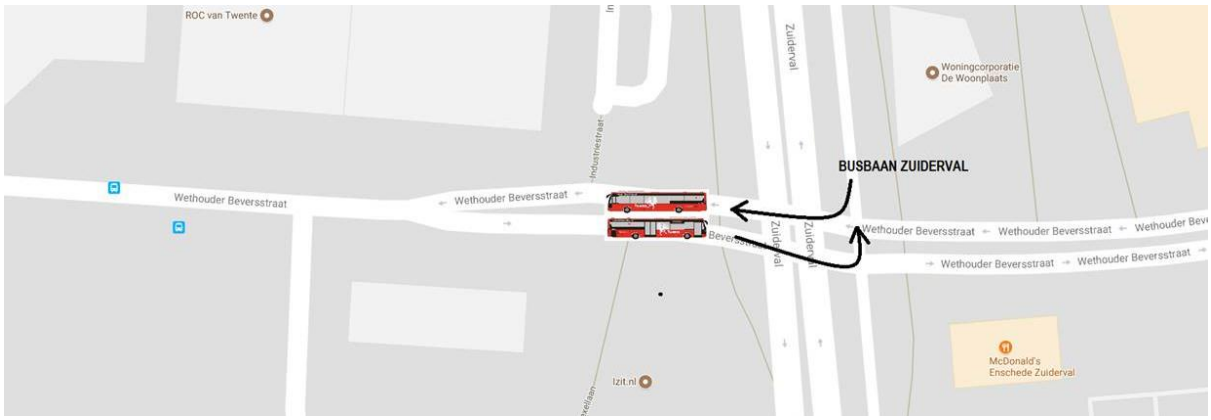
B13 – 7 OV-bedrijf – Keolis

B13 – 7.1a Reactie van Keolis 1

- Reactie ontvangen op: 17 oktober 2017
- Reactie gegeven door: dhr. J. Makkinga
- Wijze van reactie: per e-mail

Ik heb het Wijkverkeersplan Boswinkel doorgelezen, ik zie er niet veel voor de bsu in staan. Wel een vraag.

Zie onderstaand plaatje. Waar zou de 'lange 60 km/h drempel' moeten komen in de busroute zoals wordt verwoord in het Wijkverkeersplan Boswinkel.

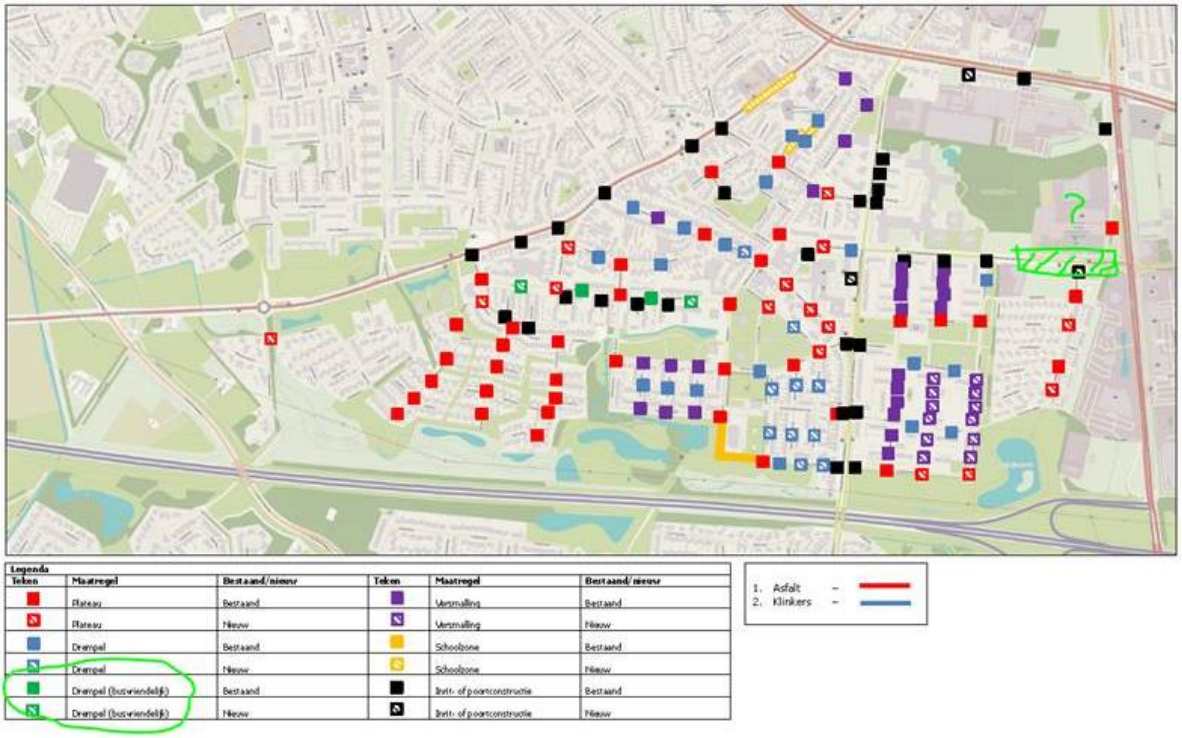


B13 – 7.1b Reactie van Keolis 2

- Reactie ontvangen op: 24 oktober 2017
- Reactie gegeven door: dhr. J. Makkinga
- Wijze van reactie: per e-mail

Naar aanleiding van je vraag.
In het onderstaande wensbeeld kwam ik het 60 km plateau niet tegen, in mijn plaatje gaf ik alleen de route van de bus aan richting de busbaan Zuiderval v.v.
Is het de bedoeling dat de halte Utrechtlaan geïntrigeerd wordt in dat plateau of komt het plateau veel dichter op de Zuiderval te liggen?

Mochten er nog vragen zijn dan hoor ik dat graag.



B13 – 7.2 Advies inzake de reactie van Keolis:

De reactie van Keolis is positief ontvangen. Vanuit Verkeersatelier wordt geadviseerd om inzake de vraag omtrent de bushalte het een en ander te verduidelijken, namelijk de wijze waarop en waar het

plateau wordt voorgesteld. Alsmede aan te geven dat de bushalte wel of niet wordt geïntegreerd. Daarbij wordt ook voorgesteld om de betreffende maatregel op te nemen in de maatregelenkaart.

B13 – 7.3 Besluit werkgroep inzake reactie en advies van Keolis

De werkgroep neemt de reactie en het advies over van Keolis evenals het advies van Verkeersatelier.

B13 – 8 Wmo-raad Enschede (rol van Gehandicaptenraad)

B13 – 8.1 Reactie van Wmo-raad Enschede

- Reactie ontvangen op: 31 oktober 2017
- Reactie gegeven door: dhr. D. Grutzmacher
- Wijze van reactie: per e-mail

Het wijkverkeersplan is in één van onze werkgroepen besproken. In eerste instantie ziet het plan er uit als een goede inventarisatie van knelpunten, oplossingen met voor- en nadelen.
Echter er wordt met geen woord gerept over mensen met een beperking. Wel over fietsersbond, brandweer, St. Welzijn Ouderen enz. Gezien het feit dat er verwacht wordt dat mensen langer thuis wonen en dat er in de wijk ook mensen met een beperking wonen lijkt het ons goed om ook deze groep erbij te betrekken in uw eigenlijk al kant en klare plan. Het zou goed zijn om bij het maken van een verkeersplan ook iemand met een beperking te betrekken aan de voorkant.

Als het gaat om mensen met een beperking hebben wij de volgende vragen:

- Zijn er voldoende verlaagde trottoirs voor rolstoelen, rollators?
- Ruwenbos is naar onze mening ongeschikt voor rollators, scootmobiels etc. Dit komt door de afwateringsconstructies, de WADI's, opbouw van de wijk.
- Verkeersdrempels zijn over het algemeen niet geschikt voor scootmobielen en drie-wielers, daar de afstand tot het trottoir te klein is. Het kan wel, maar gaat vaak erg langzaam.
- Is er ook contact geweest met wijkcoaches/wijkteam? Zij zijn vaak op de hoogte van de problematiek van mensen met een beperking en weten misschien ook wel iets te vertellen over wijk-problemem, gedragsproblemen in de wijk. Het verantwoordelijk voelen van bewoners met de wijk, betrokkenheid/participatie van bewoners met de wijk, etc.
- Daarnaast kwamen er nog een paren vragen langs die niet direct tot ons werkveld horen:
- Hoe kun je een gedragsverandering bewerkstelligen: belonen ipv bestraffen? Of beide middelen inzetten.
  En is er nagedacht om vanuit de wijk buurtwachters aan te wijzen om ongewenst gedrag te signaleren, aan te spreken e.d.?
- Bij punt 5 worden scholen en wijkraad niet genoemd. Heb begrepen dat de wijkraad juist vanaf het begin erbij is betrokken.

B13 – 8.2 Advies inzake de reactie van Wmo-raad Enschede:

De Wmo-raad Enschede heeft een aantal opmerkingen. Deze zijn hieronder verwerkt met een advies hoe hiermee om te gaan. De opmerkingen en het advies zijn als volgt:

1. De Wmo-raad constateert dat mensen langer thuis blijven wonen en dat er mensen met beperkingen in de wijk wonen. Maatregelen en/of voorstelen in het wijkverkeersplan voor deze groep komen niet terug in het wijkverkeersplan. De Wmo-raad Enschede zou graag zien dat dit wel gebeurd. Voorstel hier is om een passage in het rapport te wijden aan deze kwetsbare groep verkeersdeelnemers.
2. Vervolgens vraagt de Wmo-raad Enschede zich af of er voldoende verlaagde trottoirs voor rolstoelen en rollators zijn. Het voorstel is om conform de algemene richtlijn voor de inrichting van de openbare ruimte deze opmerking mee te nemen bij herinrichtingsopgaven, zodat het belang van minder validen en mensen met beperkingen worden meegenomen.
3. Verder constateert de Wmo-raad Enschede dat Ruwenbos niet geschikt is voor onder andere rollators en scootmobielen. Dit vanwege afwateringconstructies. Het punt wordt aangegeven bij herinrichtingsplannen van de gemeente, maar dat de achterliggende problematiek inzake afwatering het wijkverkeersplan overstijgt.
4. De Wmo-raad Enschede constateert dat drempels niet geschikt zijn voor scootmobielen en driewielers. Deze constatering wordt niet gedeeld. Drempels zijn overrijdbaar, ook voor scootmobielen en driewielers, en zijn nodig voor de verkeersveiligheid in de wijk. Het advies is om dit punt niet over te nemen.

5. Verder kwamen er nog een aantal vragen en opmerkingen voorbij die niet tot het werkveld van verkeer en vervoer behoren, noch het wijkverkeersplan. Voorgesteld wordt om dit zodanig terug te koppelen aan de Wmo-raad Enschede.

B13 – 8.3 Besluit werkgroep inzake reactie en advies van Wmo-raad Enschede

De werkgroep neemt de reactie en het advies over van de Wmo-raad Enschede evenals het advies van Verkeersatelier. Deze zaken zijn als zodanig verwerkt in het wijkverkeersplan voor Boswinkel.

Bijlage 14: Reactienota 2e-wijkbijeenkomst belanghebbenden Boswinkel

Hieronder volgen de reacties van belanghebbenden en belangstellenden op grond van de 2e-wijkbijeenkomst voor het wijkverkeersplan Boswinkel. De 2e-wijkeenkomst vond plaats op 11 januari 2018 van 19.30 uur tot 21.30 uur. Per reactie is aangegeven of de werkgroep de reactie heeft overgenomen of niet en waarom. De reacties zijn verwerkt in tabel B.2 en zijn verwerkt in hoofdstuk 6 om de prioritering van de verkeersmaatregelen voor de wijk Boswinkel vorm te geven. De reactienota is door de werkgroep geaccordeerd.

Tabel B.2: Reacties belanghebbenden/belangstellenden 2e-wijkbijeenkomst wijkverkeersplan Boswinkel

Nr.	Naam	Reactie	Advies
1	Faïsha de Souza	Oversteekplaatsen van Burgemeester van Veenlaan naar De Braker is momenteel erg onveilig. Europaschool is niet goed bereikbaar voor leerlingen omdat oversteek te onveilig is!	Er zijn 2 oversteek-mogelijkheden. Bij de Zuid-Hollandlaan en bij de route via de Noordoostpolderlaan – Kotmanlaan. Voor beide oversteeksituaties geldt dat er een middenberm is en dat er in tweeën overgestoken kan worden. Bij de oversteek ter hoogte van de Kotmanlaan zijn kanalisatiestrepen toegepast. Om de oversteek voor schoolkinderen te verbeteren wordt niet geadviseerd een zebrapad aan te leggen. Daarvoor is de voetgangersstroom over de dag naar verwachting te gering waardoor het zebrapad schijnonveilig wordt. Specifiek voor de schoolgaande kinderen wordt geadviseerd te onderzoeken of er draagvlak is bij ouders om de oversteek als verkeersbrigadier te beveiligen. Indien dit draagvlak er is wordt geadviseerd één voetgangersoversteek met verkeersbrigadiers te beveiligen. Daarnaast is in het wijkverkeersplan (WVP) voor de Burg. van Veenlaan een voorstel opgenomen om de weg anders in te richten waardoor er minder hard gereden wordt. Voorgesteld wordt om aanvullend aan de andere inrichting van de Burg. Van Veenlaan het advies m.b.t. de verkeersbrigadiers in het WVP op te nemen.
2	Maurik Acket	Kijk nog eens goed naar de verhouding van de fietsstraat, rekening houdend met de calamiteitenroute en de toegepaste	De fietsstraat moet nog in zijn geheel geëvalueerd worden. Dit kan daarin meegenomen worden.

		wegversmallingen in het noordelijk deel van de fietsstraat (Wethouder Beversstraat).	
3	Eric Reink (Esso)	Suggestie lijnen kruising Van Veenlaan/Singel/Broekheurnerweg. Bij links afslaan van de Singel kruist men te vaak achter elkaar langs waardoor de doorstroming belemmerd wordt.	Dit valt formeel buiten het wijkverkeersplan. Voorgesteld wordt aan de gemeente te vragen dit nader te onderzoeken. Indien er geen conflicterende situaties ontstaan kan door middel van belijning de gewenst rijrichting worden aangegeven zodat verkeer langs elkaar rijdt en elkaar niet kruist.
4	Erna Reink (Esso)	Graag verkeerslichten langer aanlaten i.v.m. te hard rijden.	De verkeerslichten staan in veel gemeenten 's avonds niet meer aan. Verkeerslichten werken alleen goed als er een goede reden is om het verkeer op een kruising te regelen. Zomaar aanzetten om te hard rijden tegen te gaan leidt in de regel tot roodlichtnegatie (verkeersonveiligheid) en ergernis (hinder). Daarnaast is de verkeersregeling verkeersafhankelijk, wat inhoud dat indien een voertuig de kruising nadert zonder dat er ander verkeer is deze snel op groen springt. Dit leidt op termijn tot gedrag dat automobilisten verwachten dat de verkeerslichten op groen springen als men aan komt rijden en wat verkeersonveilig gedrag in de hand werkt. Geadviseerd wordt dit niet over te nemen.
	Erna Reink (Esso)	Achter Esso aan de Wethouder Gerbertstraat staat een plateau gepland volgens rapport staat echter niet op tekening.	Het plateau staat nu in het rapport en bijlage opgenomen.
5	B. Kroondijk	Oversteek Ruwenbos-Haaksbergerstraat-Europalaan bij de bezinepomp daar graag een oversteek, zebrapad. Heel druk met kinderen en ouderen die moeilijk hebben met oversteken.	Deze oversteek heeft aandacht in het WVP.
6	M. Dijkstra	In/uitrit Zuid-Hollandlaan op Burgemeester Van Veenlaan: parkeerverbod voor het 1e stukje invoeren. Nu vaak (dagelijks) onoverzichtelijk door geparkeerde (bedrijfs)busjes en auto's	Het trottoir is aan de beide zijden ruim 6 meter breed. Dit is ruim voldoende voor het uitzicht. Daar mag ook niet geparkeerd worden. Dit wordt meegenomen in de WVP bij het onderdeel handhaving.

	M. Dijkstra	Geen plateau Wieringermeerstraat - Noordoostpolderstraat? Waarom niet? Nu nog meer noodzaak als in Zuid-Hollandlaan extra maatregelen komen	Er zijn twee drempels in de Wieringermeerstraat opgenomen. Dit zijn voldoende snelheidsremmende maatregelen.
	M. Dijkstra	Handhaving parkeren op de stoep/pleinen	Voor het handhaven van parkeren is aandacht in het WVP.
7	J. Dijkstra	Oversteek Noordoostpolderstraat/Kotmanlaan naar Burgemeester Van Veenlaan in verband met oversteken van kinderen van de Europaschool	Zie het antwoordt bij reactie 1.
	J. Dijkstra	Klinkers glad en de tuinen van de Flevolandstraat liggen bijna allemaal aan de straat daarom de zomerdag wanneer buiten genieten wordt veel lawaai door de klinkers	Wat betreft de gladheid wordt voorgesteld aan de gemeente te vragen dit te controleren. Wat betreft het geluid, het volgende. Klinkerverharding geeft iets meer geluid dan bijvoorbeeld asfalt. Op asfalt wordt echter harder gereden. Harder rijden is een verkeersveiligheidseffect. Geluid is een hinder effect. In de afweging tussen deze soorten verharding wordt daarom meer gewicht gegeven aan de verkeersveiligheid boven het beperkte hinder effect. Geadviseerd wordt om wel klinkerverharding toe te passen.
	J. Dijkstra	Plateaus op de hoeken van de Noordoostpolderstraat en de Flevolandstraat en ook de Wieringermeerstraat. Daar wordt namelijk vreselijk hard gereden. Daar hebben ze al een paar keer op de kop in de tuinen gelegen.	In het WVP worden diverse drempels voorgesteld. Dat zou afdoende moeten zijn.
	J. Dijkstra	Busjes staan geparkeerd op hoek Zuid-Hollandlaan en Burg. Van Veenlaan. Daardoor weinig zicht	Zie het antwoord bij reactie 6.
8	Mw M. Bomeut Swaters	Graag Zuid-Hollandlaan betrekken bij snelheidsbelemmerende maatregelen betrekken	Er worden nu twee extra drempels voorgestel, twee plateaus en klinkers i.p.v. asfalt.
9	Van Schaik	Geven straatklinkers meer geluidsoverlast? Wij wonen met de achterkant van ons huis aan de Flevolandstraat en zijn ongerust wanneer we zomers buiten zitten voor meer lawaai	Het toepassen van klinkers wordt geadviseerd bij 30 km/u-zones om zo de bestrating in overeenstemming te brengen met verkeersomgeving. Dit is conform Duurzaam Veilig. Klinkerverharding geeft iets meer geluid dan bijvoorbeeld asfalt. Op asfalt wordt echter harder gereden. Harder rijden is een verkeersveiligheidseffect. Geluid is een hinder effect. In

			de afweging tussen deze soorten verharding wordt daarom meer gewicht gegeven aan de verkeersveiligheid boven het beperkte hinder effect.
	Van Schaik	Verkeerslessen op school zijn prima, maar geef ook voorlichting aan de ouders. De kinderen leren op het trottoir te lopen. Geen mobiel gebruiken wanneer je de kinderen naar school brengt. Te weinig aandacht voor het overige verkeer!	Dit behoort inderdaad onderdeel te zijn van de verkeerseducatie. Voorgesteld wordt om dit op te nemen in het WVP bij het onderdeel verkeerseducatie op scholen, om ook ouders actief te betrekken.
	Van Schaik	Eenrichtingsverkeer helpt niet veel. Hebben uitzicht op Noordoostpolderstraat/Van Veenlaan. Zou al heel rijk zijn wanneer ik van elke "foutrijder" een euro zou krijgen!	Waarvan akte.
	Van Schaik	Inrit Burgemeester Van Veenlaan/Zuidhollandlaan: Daar staan heel vaak bedrijfsauto's geparkeerd. Je kunt dan heel slecht de Zuidhollandlaan in of uitrijden. Gevaarlijke situatie!	Zie het antwoord bij reactie 6.
10	Toon van Schaik	Van de Burgemeester Van Veenlaan tot de Flevolandstraat geldt éénrichtingsverkeer. In grote regelmaat wordt door wijkbewoners en gasten tegen de rijrichting ingereden. Is er wat aan te doen?	Dit is vooralsnog niet aan de orde geweest in het wijkverkeersplan. Er zijn twee oplossingsrichtingen of het eenrichtingsverkeer opheffen of erop handhaven. Er van uitgaande dat het eenrichtingsverkeer in het verleden met een goede reden is ingesteld wordt voorgesteld dit binnen het handhavingsplan op te nemen.
	Toon van Schaik	Oversteek van Noordoostpolderstraat naar Kotmanlaan […] voor knipperlicht […] of zebrapad	Zie antwoord op reactie 1.
11	W. Bakker	In de Ypkemeulestraat de tuinen hoog laten groeien om een smaller effect te bereiken	Tuinen zijn privé-eigendom en het is aan de eigenaren hiervoor een plan te maken.
	W. Bakker	Bij de drempels een apart rijwielspoor te maken zodat het drempelgedeelte smaller wordt.	Afwijkingen in drempels door rijwielsporen en versmallingen zijn erg gevaarlijk voor fietser, scooters, brommers en motoren. De werkgroep wordt afgeraden dit voorstel over te nemen.
	W. Bakker	Snelheidsmeting bij perceel huisnummer 35	Er zijn snelheidsmetingen gedaan. Deze leiden niet tot een verontrustend beeld. Op zich het gedrag monitoren is goed. Wordt in wat algemenere termen opgenomen in het wijkverkeersplan.

	W. Bakker	In de Ypkemeulestraat toch kijken naar een knip in de straat nabij MDI	Dit heeft geen draagvlak binnen de wijk en wordt daarom niet overgenomen in het wijkverkeersplan.
	W. Bakker	Bij huisnummer 2 ook de drempels verhogen	Voorgesteld wordt dit in het wijkverkeersplan op te nemen als te onderzoeken maatregel: hoe hoog is de drempel nu en indien die afwijkt van de beleidsregels van de gemeente deze op hoogte te brengen.
	W. Bakker	Bestrating Ypkemeulestraat is een aanfluiting. Te hoge trottoirs en te diepe zijputten	Deze klacht wordt aan de gemeente doorgegeven.
12	Bert Scholten	*Leeg reactieformulier*	N.v.t.
13	Jos Nieuwe Weme	Sinds dat de Ypkemeulestraat opnieuw is bestraat is de straat er niet beter op geworden. De stenen zijn erg slordig gelegd met grote voegen tussen de stenen. Het geeft veel meer lawaai.	Dit betreft meer een onderhoudszaak en valt niet helemaal binnen het wijkverkeersplan. Deze klacht wordt aan de gemeente doorgegeven.
	Jos Nieuwe Weme	De trottoirband ligt veel te hoog ten opzichte van de straat. De bejaarden kunnen met de rollator haast de straat niet overkomen.	Dit is een bereikbaarheidsitem behoort wel in het wijkverkeersplan. Voorgesteld wordt dit in het wijkverkeersplan op te nemen als te onderzoeken maatregel: hoe hoog is de trottoirband en indien die afwijkt van de beleidsregels van de gemeente deze op hoogte te brengen.
14	J.H. […]	*Leeg reactieformulier*	
15	Luc Maas	Onlangs is een zwaarder ongeval tussen 2 auto's ontstaan op de T-splitsing Wethouder Beversstraat/Helenastraat. Voorstel is een extra plateau te plaatsen (om snelheid in Helenastraat duidelijk af te remmen) op de T-splitsing Helenastraat/Theresastraat. In dat geval het bestaande plateau halverwege de Helenastraat enigszins opschuiven richting de haakse bocht in deze straat. In plaats van een plateau (of aanvullend hierop) is het noodzaak de gehele Helenastraat qua weg te versmallen om de snelheid er verder uit te halen (denk ook aan de speeltuin aldaar!)	Tussen de Weth. Beversstraat en Weth. Elhorststraat ligt een plateau. Deze ligt vlak bij de kruising met de Helenastraat. Voor de kruising met de Helenastraat wordt de voorrang geregeld d.m.v. haaientanden. Er ligt in de Helenastraat een lange drempel juist ter hoogte van het parkje en speelvoorzieningen en ook in lijn met de route van het voetpad naar de voetbalkooi. Geadviseerd wordt deze voorzieningen niet wijzigen. Een extra maatregel en het verkleinen van het wegprofiel bij de speeltuin t.h.v. nr. 40 is een goede aanvullende maatregel.
	Luc Maas	Versmal de gehele fietsstraat Wethouder Elhorststraat. Deze straat lijkt nu juist een racebaan geworden voor automobilisten doordat de	De fietsstraat moet nog in zijn geheel geëvalueerd worden. Dit kan daarin meegenomen worden.

		straat nu geheel voorrangsweg is. Schijnveiligheid voor fietsers ligt hier op de loer.	
16	Dhr. Oosten/Meubel Drive Inn	Bij het aanwijzen van vrachtwagenroutes ook rekening houden met "verscholen" bedrijven, zoals Meubel Drive Inn. De bevoorrading daar is enkel mogelijk via de Ypkemeulestraat, waarbij getracht wordt om de overlast zoveel mogelijk te beperken in de straat.	De vrachtwagenroutes waren met name voor het winkelcentrum bedoeld. Voor de andere bedrijven in de wijk zijn geen algemene routes aangewezen. Logischerwijs worden de overige bedrijven in de wijk via de kortste route die daarvoor het meest geschikt is bevoorraad. Dit geldt dus ook voor de Meubel Drive In, fietsenwinkel, snackbar, etc.
17	Magda Oosterloo	Er mist een drempelplateau op de plattegrond, aan de Helenastraat 64-66-68. Deze veroorzaakt veel overlast, zoals geluid als trillingen	Deze is nu opgenomen in het WVP.
	Magda Oosterloo	Waarom is de drempel in Wethouder Beversstraat niet aangegeven (Duurzaam Veilig) wanneer men de wijk inrijdt? Wel op papier, maar niet met borden.	Bij de drempel ten oosten van de Drentestraat wordt het 30-km/u gebied aangegeven door het bord 30-zone.
18	Ietje Koiter	Kruispunt Ypkemeulestraat/ Wethouder Elhorststraat is erg slecht verlicht. Ik mis daar een lantaarnpaal.	Deze klacht wordt aan de gemeente doorgegeven.
	Ietje Koiter	Ter hoogte van ons huis [Ypkemeulestraat] nr. 31 wordt zo hard gereden dat mijn kinderen met kleinkinderen (gaat wat langzamer oversteken) groot gevaar lopen om naar de auto te lopen aan de overkant op de parkeerplaats	Het wijkverkeersplan is erop gericht om ook de Ypkemeulestraat te verbeteren. Hier zijn echter al veel maatregelen uitgevoerd om de snelheid van het autoverkeer te remmen: drempels, een plateau en slingers in de weg. Uit de snelheidsmetingen blijkt dat deze in verhouding is het snelheidsregime van 30 km/u. Voor het wijkverkeersplan wordt voorgesteld een drempel toe te voegen in de Ypkemeulestraat.
19	B. Oosterbroek	De verkeersdruk op de Ypkemeulestraat wordt vergroot door maatregelen elders in de wijk (in Ypkemeulestraat geen correcties)	Zoals in het wijkverkeersplan staat verwoord wordt de verkeersdruk juist lager indien op andere delen van de routes ook snelheidsremmende maatregel worden toegepast. Dit ontmoedigt het gebruik van sluiproutes.
	B. Oosterbroek	Het sluipverkeer richting Westerval, via Usselerrondweg zal met de A18 nog groter worden (nu vooral alleen A35)	Dit blijkt niet uit de onderzoeksresultaten van de gemeente.

20	Stotijn (?) […]	Parkeren diverse hoeken vol op de voetgangerspaden. Geen uitzicht op die plaatsen waardoor men op de rijweg moet!	Dit wordt meegenomen als onderdeel van het handhavingsplan in het wijkverkeersplan.
21	Maurice Ticheler	Mooi plan, veel goede ideeën gehoord. Echter, als bewoner van de Ypkemeulestraat voel ik mij niet serieus genomen. Onze straat is gevaarlijk! Ongeschikt voor kinderen. De wijk wordt er beter van. Ikzelf ben helaas niet geholpen. Bedankt voor alles en succes met de uitvoering/opvolging.	In de Ypkemeulestraat zijn veel maatregelen uitgevoerd om de snelheid van het autoverkeer te remmen: drempels, een plateau en slingers in de weg. Uit de snelheidsmetingen blijkt dat deze in verhouding is het snelheidsregime van 30 km/u. Er wordt in het WVP nog een extra maatregel voorgesteld in deze straat en in de rest van de wijk, zodat de route minder aantrekkelijk wordt.
22	Theo Borggreve	Punaise maken i.p.v. drempels [Frederikastraat]. Dit heeft effect op de snelheid van auto's, vrachtauto's.	Punaises hebben het nadeel dat automobilisten er proberen langs te rijden met twee wielen. Bij een plateau of drempel is dat niet het geval. Geadviseerd wordt dit niet over te nemen.
	Theo Borggreve	Bij de woonhuizen geen auto's op de stoep parkeren, maar op de aanwezige parkeerplaats parkeren	Indien dat plaatsvindt is dit een onderdeel om mee te nemen in het handhavingsplan.
	Theo Borggreve	Controle op 30 km in de Frederikastraat. Desnoods smileys plaatsen of met radar controleren	Handhaving in 30 km/u gebieden is lastig. De politie heeft daar conform de afspraak met het Openbaar Ministerie geen prioriteit voor. De smiley staat opgenomen als maatregel in het wijkverkeersplan.
23	Doornheim	In de Helenastraat zijn te weinig snelheidsremmende maatregelen, er wordt veel te hard gereden (racebaan)	Zie antwoord bij reactie 15.
	Doornheim	Veel verkeer rijdt tegen het verkeer in	Dit opgenomen worden binnen de paragraaf handhaving.
	Doornheim	Er is veel fiets- en scooterverkeer over de stoep, komen van de Jacobastraat naar de Helenastraat. Ze rijden je gewoon van de sokken	Voorgesteld wordt onderwerp op te nemen bij de handhavingsparagraaf in het wijkverkeersplan.
24	Roland Bosmen	*Leeg reactieformulier*	
25	Korte, D.A.W.	Graag een 2e drempel of fietsvriendelijke versmalling in de Frederikastraat tussen de Nederlandlaan en de Ypkemeulestraat	Er ligt al drempel op deze locatie.
	Korte, D.A.W.	Oversteek vanuit de Ypkemeulestraat naar overkant Haaksbergerstraat is erg gevaarlijk en onoverzichtelijk i.v.m. geparkeerde auto's Haaksbergerstraat	De Haaksbergerstraat valt formeel buiten het wijkverkeersplan. De oversteek bij Europalaan staat echter wel in het wijkverkeersplan als zijnde schoolroute. Geadviseerd

			om in het wijkverkeersplan op te nemen nader te onderzoeken of het uitzicht wordt belemmerd bij deze uitrit en andere uitritten bij de Haaksbergerstraat en zo nodig aanvullende maatregelen te treffen. De gemeente heeft aangegeven dit op te willen pakken medio 2018.
	Korte, D.A.W.	Als er straten opengebroken worden dan a.u.b. ook meteen de afwatering verbeteren. Wateroverlast Frederikastraat reeds bekend bij gemeente	Afwatering is geen onderdeel van het wijkverkeersplan.
	Korte, D.A.W.	Indien genoeg draagvlak, Frederikastraat achter de kruising met de Nederlandlaan afsluiten om sluipverkeer tegen te gaan	Er is onvoldoende draagvlak voor afsluitingen in het wijkverkeersplan.
26	Walda	Drempel in Frederikastraat ten hoogste nr. 98/00 tussen bestaande drempel en Ypkemeulestraat	Zie antwoord bij (eerste) reactie van nr. 25.
27	M. Fares	De stoplichten van de voetgangers springen te snel op rood [Flevolandstraat]	Voorgesteld aan de gemeente door te geven om de groentijd voor voetgangers te laten controleren en zo nodig aan te passen.
28	Gert Wiekens	Verbod vrachtwagens in Ypkemeulestraat met uitzondering voor Twentemilieu en aangelegen Meubel Drive Inn, momenteel vaak afgereden spiegels.	In het wijkverkeersplan is in eerste instantie gekozen om voor het winkelcentrum vrachtwagenroutes aan te wijzen en niet te werken met verboden.
	Gert Wiekens	Inrijden Ypkemeulestraat vanaf Haaksbergerstraat momenteel vaak onmogelijk vanwege geparkeerde auto's sportschool	Voorgesteld wordt onderwerp op te nemen bij de handhavingsparagraaf in het wijkverkeersplan.
	Gert Wiekens	Maak breder stuk van Ypkemeulestraat (optisch) smaller, zo denkt men dat ze niet hard kunnen rijden	Zie het antwoord bij reactie 18 (de tweede).
	Gert Wiekens	Eenrichtingsweg maken met Frederikastraat, dan hoeft men maar een klein stukje omrijden	In het wijkverkeersplan is het instellen van eenrichtingsverkeer onderzocht maar daar is niet voor gekozen omdat dit het mogelijke probleem sluipverkeer niet oplost, de snelheid vaak omhooggaat bij eenrichtingswegen wat ten andere is voor de verkeersveiligheid en in geval van korte afstanden vaak wordt overtreden (tegen de rijrichting wordt ingereden).
	Gert Wiekens	De nieuwe klinkerweg in Ypkemeulestraat vertoont nu al	Deze klacht wordt aan de gemeente doorgegeven.

		verzakkingen/grote kieren tussen de klinkers	
	Gert Wiekens	Maak versmallingen tussen de drempels smal zodat 1 voertuig per keer erdoor kan	Bij versmalling wordt dit in de regel ook zo toegepast.
29	Laurence Cremers	Snelheidsmaatregelen Wethouder Elhorststraat naar Osnabrückstraat	In het WVP zijn hier drie maatregelen voorgesteld: 2 plateaus en 1 drempel voorgesteld.
	Laurence Cremers	Algehele verbeteringen trottoirs	Daarin is voorzien doordat de trottoirs aan de algemene beleidsregels van de gemeente behoren te voldoen.
30	Raymond Dijkstra	Waarom Rottumerooglaan geen klinkers	Dit is een 30 km/u weg en daarbij is de voorkeur klinkers.
	Raymond Dijkstra	Kotmanpark heeft 1 in en uitgang. Bij calamiteiten als de Texellaan is onderbroken is er geen soepele doorgang meer. De wens is om bij onderbreking van de Texellaan de Rottumerooglaan tijdelijk te openen	Voor calamiteitenverkeer is dit een goede oplossing. Hiervoor zijn diverse manieren om dit vorm te geven. Voor regulier verkeer in het algemeen niet in verband met sluipverkeer. Voor werkzaamheden kan dit wel een tijdelijke oplossing zijn. Voorgesteld wordt dit zo op te nemen in het wijkverkeersplan.
31	Hella van Honschooten	Vrachtverkeer is onvermijdelijk, maar past niet op 30 km/u straten en zeker niet op een fietssnelweg! Vrachtwagens tot 16 m toelaten, groter vrachtverkeer weren [Wethouder Elhorststraat]	Er zijn vrachtwagenroutes voor het winkelcentrum aangewezen. Er zijn geen aanvullende maatregel met betrekking tot lengtebeperking voor de rest van de wijk geformuleerd omdat dit moeilijk te handhaven is en moeilijk te communiceren is aan de bedrijven.
	Hella van Honschooten	Handhaving bij parkeeroverlast Heinink (gevaarlijk!) en snackbar Wethouder Elhorststraat.	Voorgesteld wordt dit in algemenere termen op te nemen in het wijkverkeersplan bij de paragraaf met betrekking tot handhaving.
	Hella van Honschooten	Acties voor fietsers die geen licht voeren. Bekeuring uitdelen/kwijtschelding van bekeuring als ze binnen 3 dagen aantoonbaar licht op de fiets hebben laten zetten. Misschien een samenwerkingsproject met Profile Broeksema?	Voorgesteld wordt dit op te nemen in het wijkverkeersplan bij de paragraaf met betrekking tot verkeerseducatie.
32	M. Rademaker	Geen klinkerbestrating in de Flevolandstraat	Zie de beantwoording bij reactie nummer 9.
33	H. Surink	Plan Texellaan handhaven	Waarvan akte.
34	Fam Ellen	Wij ervaren overlast van vrachtwagens met zeecontainers die achteruit in een smalle gang moeten worden ingeparkeerd bij nr. 9 aan de	Er is voor gekozen om een opslag/pakhuis aan de Frederikastraat te huisvesten. Dit leidt tot

		Frederikastraat. Er wordt dichtbij de geparkeerde auto's en tuinhekken gedraaid.	verkeersbewegingen. Indien dit wordt beperkt door bijvoorbeeld geen of minder lang vrachtverkeer toe te staan wordt het bedrijf beperkt in de bedrijfsuitvoering. In uw reactie wordt hinder/overlast beschreven. In het wijkverkeersplan wordt voorgesteld om op te nemen dat het mogelijk schaden van een bedrijf op basis van deze hinder niet past binnen een wijkverkeersplan en dat indien hier vervolgstappen nodig/wenselijk zijn dit tussen bewoners en gemeente nader moet worden opgepakt.
	Fam Ellen	Aan de Europalaan voorbij de Brusselstraat richting Haaksbergerstraat. Is de weg onoverzichtelijk door op straat geparkeerde auto's	In het wijkverkeersplan staat opgenomen het parkeren in de Europalaan verder vorm te geven bij een toekomstige herinrichting.
	Fam Ellen	Als je vanuit de Brusselstraat. De Haaksbergerstraat naar links wilt met auto heb je weinig zich door de geparkeerde auto's	Op de inrit staan al palen om het parkeren te voorkomen en het zicht te garanderen. Indien er op het trottoir geparkeerd wordt kan dit wel tot slecht zicht leiden. Dit valt onder het handhavingsplan uit het wijkverkeersplan.
35	Jennifer Donker	Aan de Burgemeester Van Veenlaan na 22:00 stoplichten aan i.v.m. abnormale snelheid. Meer veiligheid voor de voetgangers	Zie het antwoord bij reactie nummer: 4.
	Jennifer Donker	Ik ben nog steeds afwachtende van een reactie voor een kruis voor mijn oprit/uitrit.	Dit is naar verwachting een direct verzoek aan de gemeente en is geen onderdeel van het wijkverkeersplan.
36	Magda Oosterloo	Overbodige luxe om van asfalt een klinkerstraat te maken. Ik denk niet dat het snelheid verlagend is. [Helenastraat]	Op wegen met asfaltverharding wordt harder gereden dan als er klinkerverharding is toegepast.
37	A. Vuultuizen (?)	*Leeg reactieformulier*	
38	Rikie Scholten	Ik vind het onzin om de straten waar nu asfalt ligt te veranderen in een klinkerstraat. [Jacobastraat]	Voor de uitvoering van het wijkverkeersplan zal in de regel werk met werk gemaakt worden. Indien er bijvoorbeeld onderhoud plaatsvindt kan het voorstel voor klink verharding meegenomen worden.
39	M. Oosterloo	Er wordt te hard gereden op plateaus, die midden op een recht stuk in de straat is aangelegd (dus geen plateaus op kruising). Het lijkt	In het wijkverkeersplan is een uitgebreid voorstel voor snelheidsremmende maatregelen opgenomen.

		wel dat er geprobeerd wordt om los van de straat te komen, wanneer men op het plateau vaart vermeerdert. Men kan diverse aandenken aan de kant van de straat daarna zien liggen en de "stille" getuigen aan het "straatmeubilair" (diepe groeven in de klinkers met geluidsoverlast en diverse behoorlijke trillingen in de huizen). ➔ Hier dienen passende oplossingen voor gevonden worden.	
40	Roy Mol	Betere oversteekfaciliteiten voor de bewoners van Livio. B. V. Veenlaan tussen Singel en tankstation wordt 's avonds na 23.00 uur verschrikkelijk hard gereden. Laat in godsnaam die stoplichten aan!	Wat betreft de oversteekvoorzieningen voor Livio, het volgende. Er is een goede veilige oversteek bij de verkeerslichten. Deze ligt goed op de route naar het winkelcentrum. Extra oversteekvoorzieningen zullen naar verwachting relatief weinig gebruikt worden zodat de kans op schijnveiligheid ontstaat indien gekozen wordt voor zebrapaden. Voor de verkeerslichten zie het antwoord bij reactie nr. 4.
41	Herma Bruil	Houd s.v.p. rekening met leerlingen van het ROC die met de bus gaan. Zij zullen altijd recht oversteken en niet eerst een stukje rechts – oversteek en dan naar links gaan.	De voorgestelde maatregel is nu voor het fietsverkeer. Indien er ook een oversteekprobleem is voor de scholieren die met de bus rijden kan de halte iets worden opgeschoven richting de oversteek. Voorgesteld wordt dit nader te onderzoeken bij de uitwerking van de fietsoversteek.
	Herma Bruil	Hoop dat door het onmogelijk maken van oversteek met de fiets t.h.v. Texellaan dat het niet te veel om wordt. Maak er zelf veel gebruik van en weet dat het gevaarlijk is, maar wordt het te veel om dan kiest men toch (al is het moeilijk) voor de kortste weg.	Het omrijden wordt voorkomen met het voorstel om een klein stukje twee richtingen fietspad te maken tussen de Texellaan en de Zuiderval, zodat er veilig bij de verkeerslichten overgestoken kan worden.
	Herma Bruil	Fietspaden vrij van de straat op de Burg. V. Veenlaan goed idee maar houdt s.v.p. wel rekening met de bomen in de middenberm	Daar wordt bij de uitvoering naar gekeken.
	Herma Bruil	Oversteek (drempel verlagen + middenberm ter hoogte van de Cromhoff) ten behoeve van de bewoners eventueel met stoplicht die alleen met de drukknop groen wordt	Voor de oversteek van de Burgemeester Van Veenlaan zie de antwoorden bij reacties 1. Voor een verkeerslicht is de voetgangersstroom niet groot

			genoeg en zal dan ongeloofwaardig en daarmee niet veilig zijn.
42	Joke Backelandt	Ruwenbos is verkeersluw ingericht met plateaus en klinkers, 'ruit', enz. De zgn. hoofdwegen zijn nu asfalt, dit zou zo blijven (opzet v/d wijk), aangezien daar alleen auto's gewassen mogen worden (aansluiting riool, putten). Er is geen toegevoegde waarde om daar klinkers neer te leggen! → Bekijk s.v.p. de visie van het Ruwenbos!!!	Ruwenbos heeft inderdaad een ander verkeersuitstraling dan de rest van Boswinkel. Het advies wordt overgenomen in het wijkverkeersplan met de aanvulling om indien de wijk in aanmerking komt voor groot onderhoud de keuze opnieuw aan de bewoners voor te leggen.
	Joke Backelandt	Waar kunnen ooit kinderen nog 'rollerskaten'? Dat kan in het Ruwenbos → immers volledig verkeersluw, géén doorgaand (overig) verkeer	Waarvan akte.
	Joke Backelandt	Milieuaspect → in Ruwenbos is alles groen. Klinkerwegen zullen door maaiers die veelvuldig oversteken heel snel met gras dichtgroeien. Onwenselijk neveneffect.	Waarvan akte.
43	Joke Backelandt	Géén fietsroute in het Zweringbeekpark/evenw. A35 en ook zeker geen verlichting op routes buiten de bebouwing, m.u.v. pad richting Helmerhoek en Geesinkweg. Geen aanvullende fietsroutes.	Dit zal worden overgenomen in het wijkverkeersplan.
	Joke Backelandt	Complimenten voor dit plan!	Dank u wel.
44	Qasim Bajwa	Goed plan en helder geschreven	Dank u wel.
45	Hennie Klootwijk	*Leeg reactieformulier*	
46	Jasper Klootwijk	*Leeg reactieformulier*	
47	R. ten Duis	In hoeverre gaat de gemeente Enschede de prioriteiten invullen. Er is blijkbaar geen budget. Geen budget = geen realisatie!!	Er is nu geen budget. Maar zonder goed plan komt er ook geen budget. Vandaar dat dit plan nu wordt gemaakt. Uit de ervaring met veel andere wijkverkeersplannen is de verwachting dat de gemeente het plan in de komende jaren gaat uitvoeren.
48	M. Coskun	*Leeg reactieformulier*	
49	Wendy Teunissen	Vooral verkeersremmende maatregelen i.v.m. Kinderen Frederikastraat / Ypkemeulestraat	In het wijkverkeersplan is een voorstel voor snelheidsremmende maatregelen en er wordt expliciet ingegaan op de mogelijkheden in de Ypkemeulestraat.
50	G. Hagreis	Ypkemeulestraat wordt veel te hard gereden nog geen drempels genoeg of andere remmende maatregelen. Geluk dat er v/a nr. 49 t/m richting Haaksbergerstraat weinig kleine	Er wordt nu één extra drempel voorgesteld op de Ypkemeulestraat. Meer drempels is onrealistisch.

		kinderen wonen (vergrijzing). In de loop der jaren zal dit ongetwijfeld anders worden (verjonging)	
51	Tiny van der Ley	Verkeerslichten bij bakkersbus/Helenastraat. Fietsers krijgen groen (aan de kant van Boswinkel) eerder dan overkant. Automobilisten denken dan dat je door rood bent gegaan. Aanpassen verkeerslicht wenselijk.	Deze melding zal aan de gemeente worden doorgegeven.
	Tiny van der Ley	Verkeerseducatie scholen. Ook aandacht geven aan appen op de fiets	Het voorstel wordt meegenomen in het wijkverkeersplan.
	Tiny van der Ley	Klinkers? Funest voor: - Fietsers - Rolstoelen - Scootmobielen Vaak te hobbelig	Indien een weg te hobbelig wordt is er reden voor onderhoud. Indien de ondergrond/fundering voldoende stabiel gemaakt wordt is een klinkerweg ook voldoende effen.
52	Marianne Tidu	De Wethouder Soetekouwstraat en Drentestraat vooral als sluipweg genomen als het stoplicht op de Burg. V. Veenlaan op rood staat.	In het wijkverkeersplan staat maatregelen verwoord waardoor sluipverkeer minder wordt. Het ontwijken van verkeerslichten zal nooit geheel voorkomen kunnen worden zonder zeer ingrijpende maatregel zoals afsluitingen. Voor dat laatst is geen draagvlak in de werkgroep en de wijk.
	Marianne Tidu	In de bocht van de Soetekouwstraat en Drentestraat zou het ideaal zijn als daar een grote verkeersdrempel zou komen zodat ze daar niet als een stel autocoureurs de bocht door vliegen	Bij de kruising wordt in het WVP een plateau voorgesteld.
53	Bruno Tidu	*Leeg reactieformulier*	
54	Paul Jongbloed	Ziet er goed uit. Doordacht. Ik heb geen directe vragen/opmerkingen. Wel 2 vragen.	Waarvan akte.
	Paul Jongbloed	Is er aandacht geweest voor het gedrag van sommige scooterrijders?	Er is wel kort over gesproken maar er zijn geen specifieke maatregelen voor opgenomen. Voor deze doelgroep is het lastig voldoende effectieve maatregelen op te nemen in dit wijkverkeersplan.
	Paul Jongbloed	Kruising Haaksbergerstraat/Singel: (ik begrijp dat dit buiten het plangebied valt. Wil toch graag voorleggen) Autoverkeer dat over de Haaksbergerstraat stad-inwaarts rijdt, krijgt bijna gelijktijdig met het fietsverkeer en voetgangers die de Singel oversteken groen licht. Dit	Deze melding zal aan de gemeente worden doorgegeven.

		leidt regelmatig tot gevaarlijke situaties.	
55	J. Hoogstede	Goede presentatie van de verkeers veranderende verschillende situaties in de wijk	Deze melding zal aan de gemeente worden doorgegeven.
		Als bewoner van de Osnabrückstraat moet mij van het hart dat wij in dit verkeersplan nergens voorkomen	De Osnabrückstraat komt drie maal voor in de probleeminventarisatie. Er zijn in de Osnabrückstraat 2 plateaus opgenomen.
		De Osnabrückstraat is een afkortingsroute van de Haaksbergerstraat naar de Bur. Van Veenlaan waar hard en veel wordt gereden	In het WVP zijn maatregelen opgenomen om sluipverkeer te weren en de snelheid te verlagen, ook voor de Osnabrückstraat.
		Persoonlijk heb ik niet gemerkt dat dat er leden van het verkeersplan hier zijn geweest, laat staan dat überhaupt contact is geweest en dat wij gehoord zijn in deze.	Er zijn bij de start van het plan twee informatieavonden georganiseerd. Eén over het proces en één voor de probleeminventarisatie. Daarover is uitgebreid gecommuniceerd. In januari is het conceptplan gepresenteerd.
		Wij zouden het gewenst vinden op zijn minst gehoord te worden	Zie het antwoord op de vorige reactie.

Bijlage 15: Resultaat van de prioriteitsstelling van de 2e inloopavond

Resultaat prioriteiten				
Maatregelen voor de Burg. Van Veenlaan en Weth. Beversstraat (fietspaden	= nr	1	20	keer gemoemd
Verbeteren van de fietsoversteek ter hoogte van het ROC (Weth. Beversstra	= nr	2	17	keer gemoemd
Aanwijzen vrachtwagenroutes	= nr	3	11	keer gemoemd
Beter inrichten van de Europlaan als 30 km/uur-zone	= nr	4	3	keer gemoemd
Klinkers toepassen in de 30 km/uur-zones	= nr	5	5	keer gemoemd
Snelheidsremmende maatregelen in alle straten eerlijk verdelen in de tijd	= nr	6	12	keer gemoemd
Snelheidsremmende maatregelen eerst aanleggen in de ……	= nr	7	17	keer gemoemd
Snelheidsremmende maatregelen eerst aanleggen in de ……	= nr	8	1	keer gemoemd
Verkeersveiligheidsmaatregelen	= nr	9	11	keer gemoemd
Schoolzones	= nr	10	4	keer gemoemd
Handhavingsmaatregelen	= nr	11	19	keer gemoemd
Verbeteren oversteek van de Haaksbergerstraat bij de Europalaan	= nr	12	24	keer gemoemd
Toelichting:	horizontaal staan de 12 nummers die coveeenkomen met de 12 prioriteiten die aangegeven mochten worden			
	vertikaal staan de genummerde reactiefomulieren			
	indien een straat genoemd is om als eerste aan te pakken (bij nr 7 en 8) staat er een letter in de tabel die daaronder wordt toegelicht			

In tabel 6.1 wordt gebruik gemaakt van letters als verwijzing naar priortering/aanpassingen. Deze komen overeen

Omschrijving A t/Q

a. Oversteek Berg. Veenlaan - Cromhoff
b. Ypkemeulestraat
c. Ypkemeulestraat
d. Ypkemeulestraat
e. Helenastraat
f. Ypkemeulestraat
g. Frederikastraat
h. Helenastraat
i. Flevolandstraat
j. Texellaan
k. Flevolandstraat
l. Burg. Van Veenlaan
m. Terschelling/Vlielandlaan
n. Frederikastraat
o. Weth. Gerberstraat
p. Ypkemeulestraat
q. Bocht Drentstraat/ Wethouder Soetekouwstraat

nr	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Reactie nr												
1							a					
2		x		x								x
3		x							x			x
4		x			x							x
5												
6	x					x					x	
7									x		x	x
8				x		x						x
9						x					x	x
10						x			x		x	
11			x				b		x			
12			x				c		x			
13							d					
14			x								x	
15					x		e					x
16					x	x						x
17												
18	x		x				f					
19	x										x	x
20					x						x	
21	x					x						x
22			x				g				x	
23	x						h					
24	x	x				x						
25												x
26	x											x
27							i			x		x
28			x			x			x			
29									x		x	
30		x					j				x	
31			x								x	x
32							k			x		x
33		x				x						
34				x					x			x
35		x							x	x		x
36	x		x								x	
37	x	x									x	
38	x										x	
39			x						x		x	
40							l				x	x
41	x	x									x	
42		x	x							x		
43												
44		x				x			x			
45	x					x						x
46	x	x										x
47	x	x					m					
48	x	x				x					x	
49							o	n				x
50	x						p					
51	x	x										x
52	x	x					q					
53	x	x										x
54	x										x	x
55			x		x		r					
	____+	____+	____+	____+	____+	____+	____+	____+	____+	____+	____+	____+
	20	17	11	3	5	12	0	0	11	4	19	24

Bijlage 16: Verloop van het proces

Zoals in hoofdstuk 2 beschreven staat is het WVP gemaakt aan de hand van de volgende vijf stappen:
1. Probleeminventarisatie en -analyse
2. Oplossingen genereren en bespreken in de werkgroep
3. Toets door bovenwijkse belangenvertegenwoordigers
4. Concept-wijkverkeersplan
5. Opstellen van het definitieve wijkverkeersplan en aanbieden aan de gemeente

Voorafgaand aan de start op 23 maart 2017 is in november 2016 het mogelijk proces aan de buurt gepresenteerd. Na instemming van bewonersteam Boswinkel en de gemeente is het proces daadwerkelijk gestart. De eerste inloopavond van 23 maart 2017 is goed bezocht. In totaal zijn er zo'n 186 reacties binnengekomen en hadden ruim 20 mensen zich voor de werkgroep opgegeven. Vanuit de Ypkemeulestraat waren er zes aanmelding voor de werkgroep. In overleg met het Bewonersteam en gemeente is aan twee contactpersonen van de Ypkemeulestraat gevraagd om in overleg met de ander potentiele werkgroepleden een selectie te maken.

De werkgroep is voortvarend van start gegaan en heeft op 29 mei 2017 de probleeminventarisatie besproken en vastgesteld. Ook zijn de oplossingsbouwstenen besproken waarmee het WVP gemaakt kan worden.

Op de tweede werkgroepavond is het eerste concept-wijkverkeersplan gepresenteerd dat gemaakt is op basis van de gekozen bouwstenen. Helaas was die avond de afvaardiging van de Ypkemeulestraat zonder bericht afwezig. Gezien het belang dat door veel bewoners uit de Ypkemeulestraat is geuit voor het maken van het wikverkeersplan en de afweging van de mogelijk oplossingsrichtingen is gekozen een extra werkgroepavond te organiseren.

Van de afvaardiging van de Ypkemeulestraat bleek één afgevaardigde te stoppen met het proces. In overleg met de andere afgevaardigde is een nieuwe bewoner gevraagd om deze rol op te pakken. Na toezegging dit op te pakken is deze vervanger geïnformeerd en uitgenodigd. Maar helaas heeft deze afgevaardigde op het laatste moment zich afgemeld de derde werkgroepavond. De andere vertegenwoordiger van de Ypkemeulestraat was wel aanwezig. Met de rest van de werkgroep is op de derde avond de oplossingsrichtingen besproken. Tijdens deze avond heeft de werkgroep zich duidelijk uitgesproken over het draagvlak van de mogelijke oplossingsrichtingen.

In de maanden september/oktober 2017 is het concept wijkverkeersplan door de bovenwijkse belanghebbenden getoetst. Niet alle gevaagde partijen waren in staat om deze rol op te pakken. Vanuit de reacties die ontvangen zijn van o.a. gemeente, politie, brandweer, fietsersbond, etc., is voldoende inhoudelijke feedback ontvangen om het plan zo aan te passen tot een volwaardig WVP. Ook de tweede inloopavond (11 januari 2018) is goed bezocht. Er is door 55 personen schriftelijk gereageerd op het plan en meegewerkt aan de prioriteitsstelling. Deze reacties zijn verwerkt en te accordering aan de werkgroep voorgelegd.

Na verwerking van de laatste zaken uit de reactienota is het wijkverkeersplan eind maart 2018 voor de laatste keer aan de werkgroep voorgelegd. Hierna is het plan definitief aangeboden aan het Bewoners Team Boswinkel waarna zij dit wijkverkeersplan aan de gemeente Enschede kunnen aanbieden.

Colofon

Een rapportage van:

VERKEERSATELIER B.V.
J.J. Allanstraat 268b
1551 RS Westzaan
+31(0)85-3030627
www.verkeersatelier.nl

info@verkeersatelier.nl
KvK: 65411412
Bank: NL28 INGB 0007 2513 33
Btw nr. NL85 6101 382 B01

Titel:	Wijkverkeersplan – Boswinkel
Datum:	6 april 2018
Auteur(s):	ing. N. Molenaar mr. drs. ing. S.M. van Barneveld