



Wijkverkeersplan Lasonder – 't Zeggelt – Boddenkamp



Wijkverkeersplan

Lasonder – 't Zeggelt – Boddenkamp

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s):	Wijkraad Lasonder - 't Zeggelt - Boddenkamp (Wijkraad LZB) Gemeente Enschede
Titel:	Wijkverkeersplan Lasonder – 't Zeggelt – Boddenkamp
Kenmerk:	2023/08/WVPLZB
Versie:	0.97 (5 ^e DEFINITIEVE CONCEPT)
Projectteam(s) opdrachtgevers:	R. (Robin) Haandrikman, A. (Anita) Veenstra
Projectteam Verkeersatelier B.V.:	S.M. (Sander) van Barneveld, W.A. (Wes) Dekkers
Projectomschrijving:	Wijkverkeersplan Lasonder – 't Zeggelt – Boddenkamp in samenwerking met de werkgroep verkeer voor de wijken Lasonder, 't Zeggelt en Boddenkamp te Enschede.
Trefwoorden:	Wijkverkeersplan, Lasonder, 't Zeggelt, Boddenkamp, werkgroep, bewoners, Enschede, wijk, interactief, participatie, belanghebbenden
Datum:	1 mei 2024

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	3
1.1	Projectbeschrijving	3
1.2	Werkgebied	3
1.3	Leeswijzer	4
2	WERKPROCES VAN HET WIJKVERKEERSPLAN	5
2.1	De vijf processtappen	5
2.2	Randvoorwaarden	6
3	VERKEERSKUNDIGE ANALYSE	9
3.1	Duurzaam Veilig	9
3.2	Verkeerskundige beschrijving van de wijk	10
3.3	Routes	11
3.4	Cijfers	13
3.5	Probleeminventarisatie	22
3.6	Probleemanalyse	24
4	OPLOSSINGSRICHTINGEN	29
4.1	Fysieke inrichting	29
4.2	Routes	38
4.3	Gedrag	44
5	HET TOETSEN VAN HET WIJKVERKEERSPLAN	47
5.1	Toets bovenwijkse belangenvertegenwoordigers	47
5.2	Reacties uit de wijk	47
6	PRIORITEITSSTELLING EN HET VERVOLG	49
	REFERENTIES	51
	BIJLAGEN	53
	COLOFON	155

1 Inleiding

1.1 Projectbeschrijving

De gemeente Enschede richt zijn wegen zodanig in dat ze voldoen aan het huidige mobiliteitsplan en aan de landelijke richtlijnen voor een Duurzaam Veilige inrichting. Voor veel wijken in Enschede is daarom een wijkverkeersplan opgesteld om dit te waarborgen. Een wijkverkeersplan dient als leidraad voor toekomstige reconstructies en aanpassingen van wegen in een wijk. Voordat een maatregel wordt uitgevoerd vindt er altijd overleg plaats met de wijkraad en omwonenden.

De wijkraad Lasonder - 't Zeggelt - Boddenkamp (wijkraad LZB) wil om onder andere die reden graag een wijkverkeersplan. De wijkraad LZB heeft daarom, in samenwerking met de gemeente Enschede, Verkeersatelier gevraagd om een wijkverkeersplan op te stellen. Dit wijkverkeersplan wordt op een interactieve manier gerealiseerd. Dit betekent dat een werkgroep bestaande uit inwoners en andere belanghebbenden uit de wijk het wijkverkeersplan opstellen, onder begeleiding van twee verkeerskundigen van Verkeersatelier.

Voor een aantal wijken in Enschede is door Verkeersatelier op vergelijkbare wijze een wijkverkeersplan gemaakt. Dit zijn de wijken:

- | | |
|-------------------------|-------------------------------------|
| 1. Wooldrik | 5. Hogeland-Noord/ 't Getfert-Perik |
| 2. Ribbelt en Stokhorst | 6. Stadsveld |
| 3. Hogeland-Zuid | 7. Boswinkel |
| 4. Velve – Lindehof | |

1.2 Werkgebied

Het werkgebied van dit wijkverkeersplan bestaat uit Lasonder, 't Zeggelt en Boddenkamp. Figuur 1.1 geeft het werkgebied van het wijkverkeersplan weer.



Figuur 1.1: Werkgebied Wijkverkeersplan Lasonder - 't Zeggelt - Boddenkamp valt binnen de rode lijnen

Het werkgebied van het wijkverkeer plan wordt begrensd door de Hengelosestraat, de Lasondersingel, de Boddenkampsingel, de Oldenzaalsestraat en het spoor langs de Molenstraat. De Deurningerstraat verdeelt het werkgebied in een oostelijk en een westelijk deel. Het oostelijke deel is een oudere stadswijk met voornamelijk een woonfunctie, enkele kerken, drie scholen en buitenschoolse opvang. Het westelijke deel is recentelijk herontwikkeld, met veel nieuwbouw. De hoofdroute door de wijk loopt via de Deurningerstraat en de Raiffeisenstraat.

Aan het zuidelijke deel van de Deurningerstraat bevinden zich commerciële activiteiten die eindigen ter hoogte van het stadskantoor. Aan de noordzijde van het werkgebied ligt het Rijksmuseum Twenthe, bij de kruising van de Lasondersingel en de H.B. Blijdensteinlaan. Aan de zuidzijde van het spoor bevindt zich het stationsgebied en direct daarna het centrale deel van Enschede met diverse horecagelegenheden en andere stedelijke voorzieningen. Centraal in de wijk ligt het historische Boerenkerkhof dat als park dient voor de buurt.

In het werkgebied staan de komende jaren verschillende verdichtingsprojecten gepland voor woningbouw en andere voorzieningen. Een deel van deze projecten is al uitgevoerd, terwijl andere projecten als randvoorwaarde zijn meegegeven voor dit wijkverkeersplan. De achtergrond van deze ontwikkelingen is onder meer te vinden in de geactualiseerde Omgevingsvisie Enschede (Gemeente Enschede, 2022a), de Mobiliteitsvisie Enschede (Gemeente Enschede, 2019a), het Ambitiedocument Centrum Kwadraat (Gemeente Enschede, 2019b) en de Visie Spoorzone Hengelo – Enschede (Gemeente Enschede, 2023a). De huidige ruimtelijke ontwikkelingen concentreren zich voornamelijk rond de spoorzone en het gebied richting Hengelo. Deze projecten vallen grotendeels buiten het bereik van het wijkverkeersplan, namelijk aan de overzijde van de Hengelosestraat. De overige delen van de wijk zijn voornamelijk gericht op het behoud van bestaande ruimtelijke structuren en functies, of betreffen projecten die bijna zijn voltooid.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk twee wordt het proces beschreven hoe dit wijkverkeersplan tot stand is gekomen. In hoofdstuk drie worden de verkeerskundige kenmerken van de wijk besproken, inclusief een inventarisatie van verkeersproblemen en bijbehorende analyse. Hoofdstuk vier behandelt oplossingsrichtingen die zijn gekozen door de werkgroep. In hoofdstuk vijf is opgenomen hoe het wijkverkeersplan is ontvangen bij belanghebbenden binnen en buiten de wijk. In hoofdstuk zes volgt een prioritering van voorgestelde verkeersmaatregelen en het vervolgproces met de gemeente. Hoofdstuk vijf en zes worden afgerond na de 2^e informatiebijeenkomst met de wijk op 30 mei 2024.

Het wijkverkeersplan is voorzien van diverse bijlagen met daarin de nodige achtergrondinformatie, zoals de probleeminventarisatie, uitgevoerde onderzoeken en reacties van belanghebbenden buiten de wijk. De bijlagen vormen mede de basis voor de keuzes in dit wijkverkeersplan.

2 Werkproces van het wijkverkeersplan

Dit wijkverkeersplan is opgesteld door middel van een open planproces. De gehanteerde methode hiervoor kent vijf stappen. Aan de hand van deze vijf stappen wordt het werkproces toegelicht. Hierna volgen de randvoorwaarden waaraan dit proces zich dient te houden.

De vijfprocesstappen zijn:

1. Probleeminventarisatie en -analyse
2. Oplossingen genereren en bespreken in de werkgroep
3. Toets door bovenwijkse belangvertegenwoordigers
4. Conceptplan aan de wijk voorleggen
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 bestaat uit het maken van een goed overzicht van de verkeersproblemen die bewoners en andere gebruikers ervaren in de wijk Lasonder – 't Zeggelt – Boddenkamp. Hiervoor is op 7 juli 2023 de 1^e informatiebijeenkomst, als startbijeenkomst, georganiseerd voor belanghebbenden uit de wijk. Voorafgaande aan de startbijeenkomst hebben inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden in de wijk een brief ontvangen. Met de brief zijn de inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden uitgenodigd voor de startbijeenkomst. Bij de brief is een inventarisatieformulier en een opgaveformulier voor de werkgroep meegegeven.

Met het inventarisatieformulier konden de genodigden op de avond van de startbijeenkomst aangeven waar de verkeer- en vervoerproblemen zaten. Aangegeven op het formulier is:

1. Waar het verkeersprobleem is
2. Wat het verkeersprobleem is
3. Voor wie het een verkeersprobleem is
4. Wie het verkeersprobleem veroorzaakt
5. Wat mogelijke oplossingen zijn

Na de startbijeenkomst konden belanghebbenden tot 21 juli 2023 hun formulier per post of per e-mail opsturen naar de wijkraad en de gemeente of afgeven op het stadskantoor. Daarnaast konden belanghebbenden zich opgeven voor de werkgroep tot 21 juli 2023.

Voor de werkgroep hebben zich uiteindelijk achtentwintig bewoners opgegeven. Daarnaast zijn door de wijkraad aanvullend ondernemers en de scholen benaderd om te participeren. Om een representatieve afvaardiging van de wijk te realiseren zijn, in afstemming met de personen die zich hebben opgegeven, een aantal clusters georganiseerd. De clusters vertegenwoordigen de wijk waardoor een evenwichtige vertegenwoordiging ontstaat van bewoners, ondernemers en scholen.

2.1.2 Stap 2: Oplossingen

Het bedenken, bespreken en beoordelen van de oplossingen vindt in twee fases plaats. Allereerst is een overzicht gemaakt van de potentiële oplossingen voor de problemen die in stap 1 zijn benoemd. Vervolgens worden deze oplossingen vertaald naar verkeerskundige deeloplossingen: de bouwstenen. De bouwstenen worden besproken in de werkgroep. Tijdens de bijeenkomsten met de werkgroep wordt bepaald welke oplossingsrichtingen passen en op draagvlak kunnen rekenen uit de wijk. Op basis van deze sessies wordt het concept-wijkverkeersplan gemaakt.

2.1.3 Stap 3: Toets door bovenwijkse belanghebbenden

Het concept-wijkverkeersplan is vervolgens aan bovenwijkse belanghebbenden voorgelegd met het verzoek vanuit hun belang en expertise op het plan te reageren. Het doel van deze stap is om de gekozen maatregelen te toetsen op effectiviteit en draagvlak. In deze ronde toetst de gemeente, net als de andere bovenwijkse belanghebbende, of het plan aan de gestelde randvoorwaarden voldoet.

De resultaten van de toetsronde zijn in de werkgroep besproken. Waar mogelijk en/of gewenst zijn de adviezen van de toetsgroep overgenomen.

2.1.4 Stap 4: Toets door belanghebbenden uit de wijk

Op 30 mei 2024 wordt de 2^e informatiebijeenkomst georganiseerd. Hiervoor ontvangen alle inwoners en andere belanghebbenden in de wijk een uitnodiging. Tijdens deze 2^e informatiebijeenkomst kunnen kan iedereen zijn of haar mening en visie geven over het plan via een reactieformulier. Dit formulier kan achteraf ook nog worden ingeleverd op het stadskantoor, per post of per e-mail. Aan de hand van de ontvangen reacties wijkverkeersplan afgerond.

2.1.5 Stap 5: Definitieve wijkverkeersplan

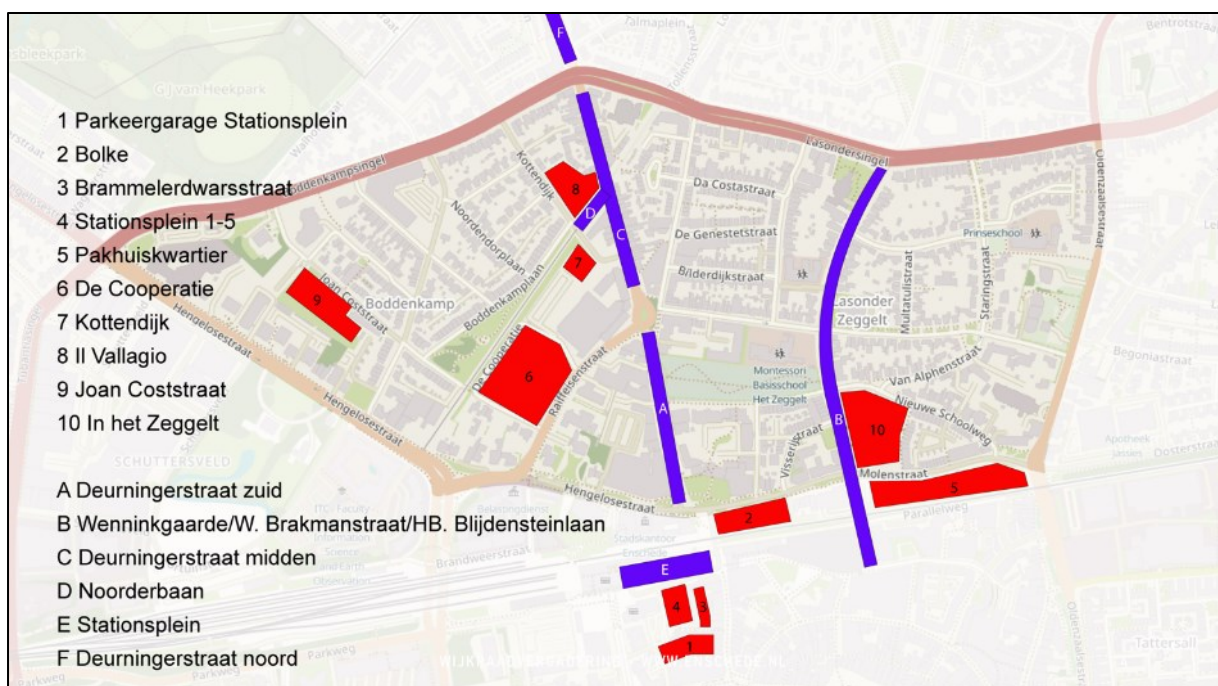
Het definitieve wijkverkeersplan wordt door de werkgroep aan de gemeente aangeboden. Het college van burgemeester en wethouders van Enschede krijgt het plan via de ambtelijke organisatie ter vaststelling aangeboden. Ook kiest het college de wijze waarop de gemeenteraad van Enschede wordt betrokken bij het vaststellen van het plan. Na vaststelling zal er een uitvoeringsplanning worden opgesteld door de gemeente Enschede en vangt de realisatie aan.

2.2 Randvoorwaarden

De basis voor het wijkverkeersplan vormt de Mobiliteitsvisie Enschede. Hierin is vastgelegd welke wegen de hoofdwegenstructuur vormen en hoe met mobiliteit en verkeer wordt omgegaan.

Eén van de onderdelen hiervan is de indeling in hoofdwegen en verblijfsgebieden. Verder heeft de gemeente Enschede de volgende algemene randvoorwaarden meegegeven:

- het werkgebied, zoals weergegeven in figuur 2.1;
- Mobiliteitsvisie Enschede (Gemeente Enschede, 2019a), Fietsvisie Enschede 2030 (Gemeente Enschede, 2021), en andere beleidsstukken, zoals het Toetsingskader Openbare Ruimte (Gemeente Enschede, 2023a);
- de wegcategorisering: 30 km/u- en 50 km/u-wegen
- de ov- en (hoofd)fietsroutes;
- de routes van hulp- en nooddiensten (brandweer/ambulance);
- het wijkverkeersplan mag geen consequenties hebben voor andere wijken.



Figuur 2.1: Werkgebied wijkverkeersplan en lopende (verkeer- en vervoer)projecten als randvoorwaarden

Daarnaast heeft de gemeente Enschede een aantal specifieke randvoorwaarden meegegeven, namelijk:

- de Molenstraat dient een fietsstraat te blijven, maar (kleine) snelheidsremmende maatregelen, zoals een extra sinusdrempel zijn bespreekbaar;
- de Raiffeisenstraat, dient onderdeel te blijven van de fietssnelweg F35;
- de knip in de Hengelosestraat blijft aanwezig;
- lopende verkeer- vervoerprojecten met bijbehorende ontwerpen vallen buiten het wijkverkeerplan, zoals Deurningerstraat (noord, midden en zuid), Wenninkgaarde/W. Brakmanstraat/H.B. Blijdensteinlaan, Noorderbaan, de herinrichting van het Stationsplein (zie figuur 2.1) en de projecten ten behoeve van gebiedsontwikkelingen;
- de evaluatie en (mogelijke) plannen voor de herinrichting dan wel aanpassing(en) aan de ovatonde ter hoogte van de Raiffeisenstraat – Deurningerstraat valt buiten het wijkverkeerplan.

3 Verkeerskundige analyse

3.1 Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig is een landelijk initiatief om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het doel van Duurzaam Veilig is het voorkomen van ongelukken. De gemeente Enschede hanteert, net als veel andere gemeenten in Nederland, de vijf principes van Duurzaam Veilig bij het inrichten van wegen. De vijf principes richten zich vooral op het treffen van preventieve infrastructurele verkeersmaatregelen. De gedachte hierachter is dat als een weg passend is ingericht dat duidelijk is wat van de weggebruiker wordt verwacht en verkeersfouten worden voorkomen. De vijf principes zijn:

1. Functionaliteit
2. Homogeniteit
3. Herkenbaarheid
4. Vergevingsgezindheid.
5. Statusonderkenning

Het principe van functionaliteit betekent dat iedere weg ontworpen wordt voor een specifieke functie. Zo heeft een stroomweg de functie om verkeer door te laten stromen en heeft een erftoegangsweg de functie verblijfsgebied en is niet bedoeld voor doorgaand verkeer. Homogeniteit betekent dat verschillen in massa, richting en snelheid worden beperkt. Zo kunnen auto's en fietsers veilig van dezelfde weg gebruikmaken als de snelheid laag is. Bij hogere snelheden zijn wegen daarentegen alleen veilig als er geen tegenliggers zijn op dezelfde rijbaan, er geen kruisend verkeer is en als auto's niet van dezelfde rijbaan gebruikmaken als fietsers. Herkenbaarheid betekent dat het wegverloop en wegbeeld herkenbaar moet zijn voor de gebruiker van de weg. Een weggebruiker dient zo zijn of haar gedrag aan te passen naar het ontwerp van de weg. Belangrijk hierin is dat het ontwerp en de functie van de weg met elkaar overeenkomen. Vergevingsgezindheid betekent dat, ondanks de drie voorgaande principes, niet alle fouten van weggebruikers kunnen worden voorkomen. Mochten er fouten optreden dan dient het wegontwerp een ongeval te voorkomen doordat een weggebruiker in staat is zichzelf te corrigeren of dat een andere medeweggebruiker hierop kan anticiperen. Wanneer er toch een ongeval plaatsvindt moet de ernst van het ongeval beperkt blijven. Tot slot is er het principe van statusonderkenning, wat inhoudt dat een weggebruiker in staat is zijn eigen taakbekwaamheid goed kan in te schatten. Dat betekent dat, als het goed is, dat als iemand vermoed is of alcohol heeft gebruikt besluit om niet deel te nemen aan het verkeer.

De insteek van Duurzaam Veilig voor het wegontwerp is dat er gebruik wordt gemaakt van een sobere inrichting en wordt uitgevoerd wanneer een weg wordt (her)ingericht. Daarbij maakt Duurzaam Veilig onderscheid in drie type wegcategorieën, namelijk:

1. Stroomwegen
2. Gebiedsontsluitingswegen
3. Erftoegangswegen

Op grond hiervan worden wegen gecategoriseerd naar gewenste functie, vorm en weggebruik en wordt aangegeven of een weg binnen of buiten de bebouwde kom ligt. Buiten de bebouwde kom komen alle drie wegcategorieën voor. Binnen de bebouwde kom komen in de regel alleen de gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg voor.

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.

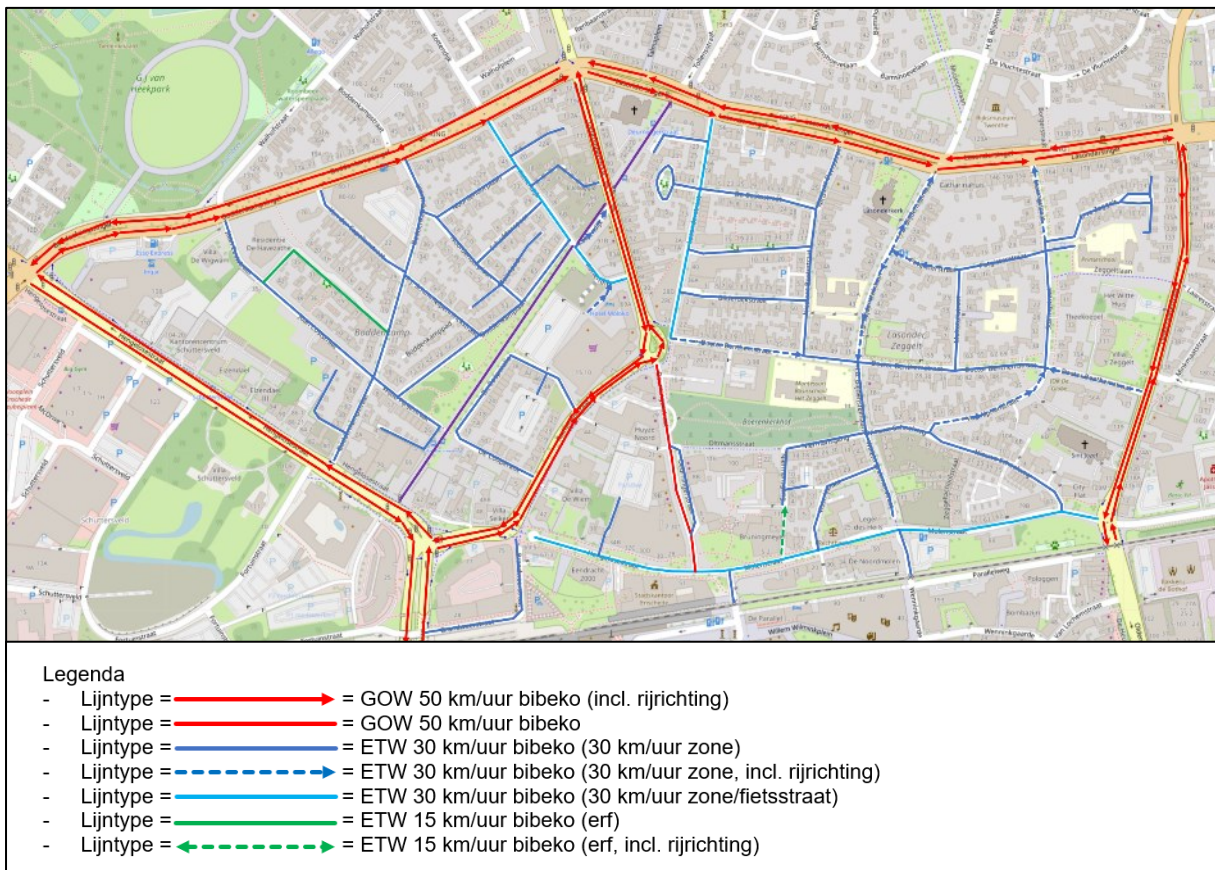
Erftoegangswegen hebben als functie om toegang te verschaffen tot een bestemming in een verblijfsgebied, zoals een woonwijk of een winkelcentra. Op erftoegangswegen mengt het gemotoriseerde verkeer zich met kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers en fietsers. Het verblijf van langzaam verkeer staat centraal en gemotoriseerde verkeer is te gast. Dit vraagt om een

andere inrichting vanwege de verblijfsfunctie en de snelheid van het gemotoriseerde verkeer moet omlaag. Om een gepaste lage snelheid af te dwingen worden in de regel snelheidsremmende maatregelen toegepast en is er binnen de bebouwde kom vaak sprake van klinkerverharding.

Voor een Duurzaam Veilig inrichting geldt tot slot 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. Hiermee geeft dit wijkverkeersplan richting aan verkeerskundige detailoplossingen waarna een nadere detaillering volgt bij uitvoering van een verkeerskundige (her)inrichting.

3.2 Verkeerskundige beschrijving van de wijk

Het werkgebied van het wijkverkeersplan wordt omringt door hoofdwegen die onderdeel zijn van een ring rondom het centrum van Enschede of naar het centrum van Enschede leiden (zie figuur 3.1). Deze hoofdwegen zijn te classificeren als gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 50 km/uur. Waar deze hoofdwegen elkaar kruisen is er veelal sprake van een geregelde kruising met verkeerslichten.



Figuur 3.1: Wegencategorisering in en rondom werkgebied wijkverkeersplan LZB, incl. rijrichtingen (status september 2023)

Verder lopen er door het werkgebied twee hoofdwegen die ook zijn te classificeren als gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 50 km/uur. Dit zijn de Deurningerstraat, die de wijk verdeelt in een oostelijk en westelijk deel, en de Raiffeisenstraat. Een deel van de Deurningerstraat wordt binnenkort afgewaardeerd van een 50 km/uur-weg naar een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een snelheid van 30 km/uur-weg. Dit deel van de Deurningerstraat loopt vanaf ovatonde tot aan de kruising met Hengelosestraat en de Molenstraat.

Voor zowel de Raiffeisenstraat en als de Molenstraat geldt dat ze onderdeel zijn van fietssnelweg F35. De F35 is een belangrijke fietsroute binnen de regionale hoofdfietsstructuur tussen Enschede en Hengelo. Naast de F35 zijn er in het werkgebied diverse fietsstraten. Zo is de Molenstraat, naast een fietssnelweg een fietsstraat en in het verlengde hiervan een deel van de Hengelostraat. Deze fietsstraat loopt langs het spoor en fungeert als hoofdfietsroute. Daarnaast zijn de Lasonderstraat en de Kottendijk (recent) ingericht als fietsstraat. Het doel van een fietsstraat is dat gemotoriseerd verkeer te gast en de hoofdgebruiker van de weg de fietser is. Formeel zijn fietsstraten, net als de overige wegen in de wijk, te classificeren als erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Dat betekent dat voor deze wegen een formele snelheid geldt van 30 km/uur. Een groot deel van deze wegen ligt daarnaast in een 30 km/uur-zone. Er zijn twee uitzonderingen, namelijk de Jan Willem Racerstraat en een deel van de Niermansgang. Voor deze twee wegen geldt dat ze (deels) onderdeel zijn van een erf. Voor een erf geldt een formele snelheid van 15 km/uur.

Aanvullend is er sprake eenrichtingsverkeer in de wijk. Het gaat dan om eenrichtingsverkeer voor het gemotoriseerde verkeer. Bromfietzers en fietsers zijn hiervan uitgezonderd. Voor de leesbaarheid is in de bijlagen figuur 3.1 groot afgebeeld, zodat de details beter leesbaar zijn.

3.3 Routes

3.3.1 Vracht- en bevoorradersverkeer

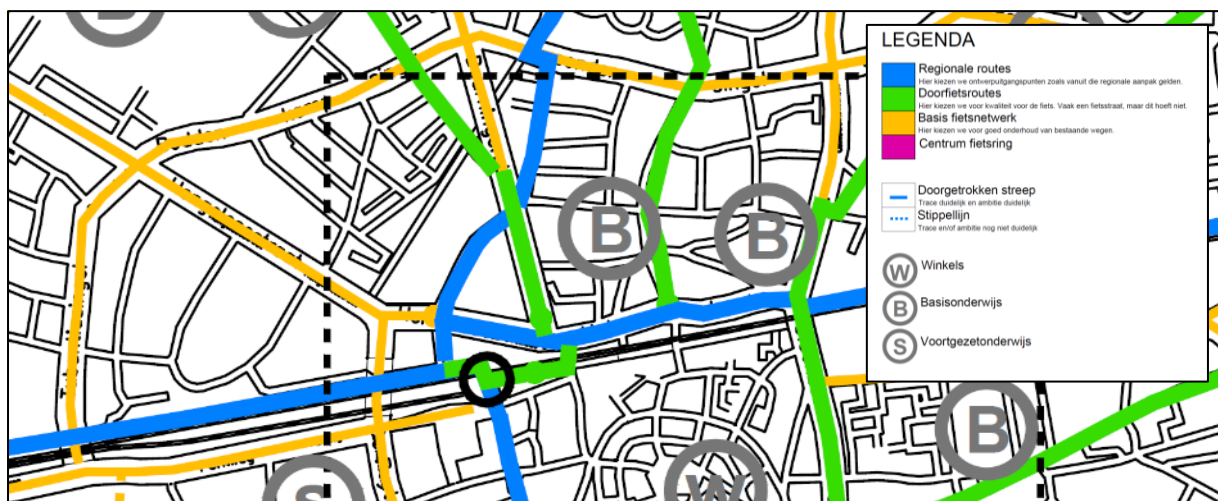
Het vracht- en bevoorradersverkeer in de wijk vindt plaats via de gebiedsontsluitingswegen om de wijk, de Deurningerstraat en de Raiffeisenstraat. In de toekomst blijven de routes voor het vracht- en bevoorradersverkeer hetzelfde. Wel is er een verschuiving te zien. Het aandeel vrachtverkeer neemt in de toekomst toe op de gebiedsontsluitingswegen om de wijk en neemt af op de Deurningerstraat en de Raiffeisenstraat. Dit kan worden verklaard door veranderende distributienetwerken en voorkeursroutes voor vracht- en bevoorradersverkeer.

Los daarvan werkt de gemeente Enschede aan een zero-emissiezone voor de binnenstad (Gemeente Enschede, 2019a:47). Het doel is dat deze zone in 2025 wordt gerealiseerd in combinatie met overslagpunten aan de rand van Enschede. Voor de wegen in de wijk heeft dit voor nu geen effect.

3.3.2 Fietsverkeer

In de wijk zijn op grond van het gemeentelijke Fietsvisie Enschede (2021) drie van de vier categorieën fietsroutes aangewezen, namelijk:

1. Regionale route
2. Doorfietsroutes
3. Basisfietsnetwerk



Figuur 3.2: Uitsnede fietsrouten netwerk Enschede rondom het werkgebied LZB e.o. (bron: Gemeente Enschede, 2021:24 en 25)

In figuur 3.2 zijn de fietsroutes in en om de wijk weergegeven. De regionale fietsroutes zijn volgens de visie herkenbare routes voor de middellange afstand, maximaal comfort, minimaal oponthoud. Voor doorfietsroutes geldt dat dit verbindingen zijn tussen wijken en/of de regionale fietsroutes. Deze routes zijn bij voorkeur ontvlochten van gebiedsontsluitingswegen, bieden hoog comfort en beperkt oponthoud. Verder is er nog in het werkgebied sprake van een basisfietsnetwerk. Routes die onderdeel zijn van het basisfietsnetwerk bieden een veilige ontsluiting van woonwijken, scholen, winkelcentra en bedrijventerreinen. Tot slot zijn er recreatieve fietsroutes en voor deze routes gaat het om beleving en is reistijd van ondergeschikt belang.

De F35, de Raiffeisenstraat, de Molenstraat en de kruising Oldenzaalsestraat – Molenstraat zijn onderdeel van het regionale fietsroutenetwerk. Voor het inrichten van de fietsinfrastructuur wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van de meest recente CROW-richtlijnen. Daarbij is het van belang dat de verhouding auto- en fietsverkeer past op de fietsstraten. Is er sprake van te veel autoverkeer op een fietsstraat dan wordt het fietscomfort en de (subjectieve) veiligheid aangetast. Zijn er te weinig fietsers, dan is een fietsstraat niet geloofwaardig.

Het doel van het realiseren van de fietsroutes is het gebruik van de fiets aangenamer te maken door de kwaliteit van de routes te verbeteren. Uit onderzoek blijkt namelijk dat de reistijd op aantrekkelijke fietsroutes als korter wordt ervaren, omdat beleving, naast veiligheid, snelheid en comfort, als erg belangrijk wordt ervaren.

3.3.3 Ov-routes

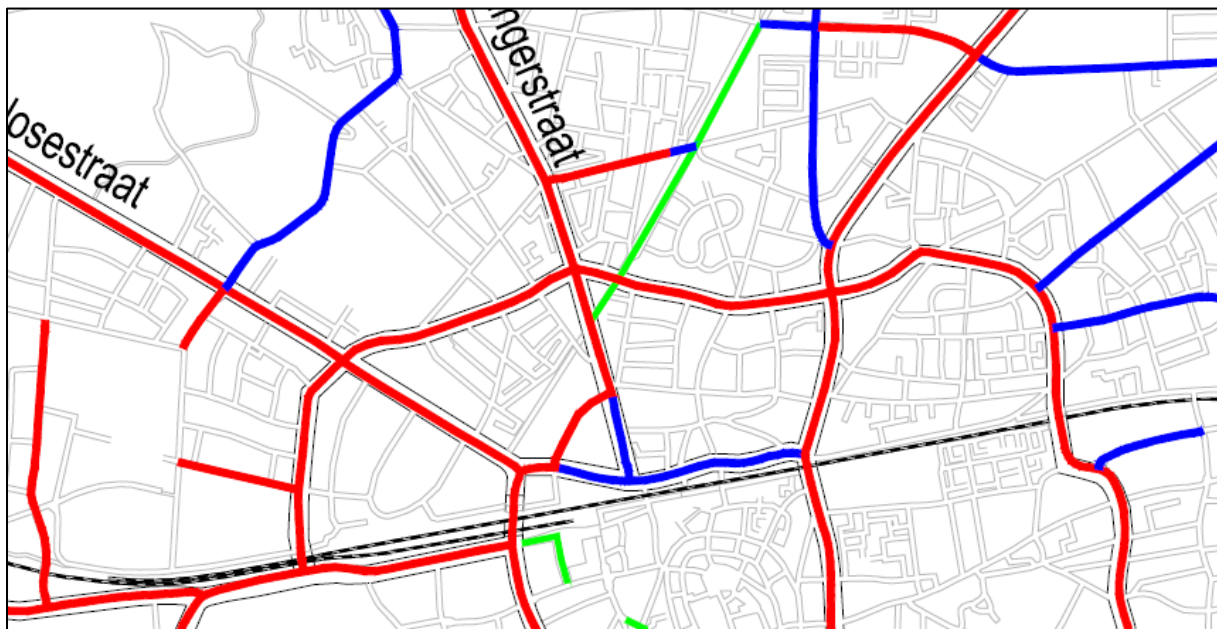
Door en om de wijk lopen een aantal ov-routes (busroutes), namelijk de reguliere buslijnen 2, 6, 9, 60, 61 en 62. De route van buslijn 9 gaan over de Hengelosestraat en lopen formeel buiten het werkgebied via de hoofdwegen. De routes van buslijnen 2, 60, 61 en 62 lopen via de busbaan en deels via de Deurningerstraat en gaan daarmee door het werkgebied. De route van lijn 6 loopt via de Oldenzaalsestraat langs het werkgebied. Figuur 3.3 geeft de routes weer. Als randvoorwaarde aan het wijkverkeersplan is meegegeven dat de ov-routes en de busbaan intact moeten blijven qua functie, vorm en gebruik.



Figuur 3.3: Busroutes door en rondom de wijk LZW en station Enschede (Bron: Arriva via toetsgroepplid op 24 januari 2024)

3.3.4 Calamiteitenroutes

De hoofdroutes en de busbaan zijn daarnaast onderdeel van calamiteitenroutes. De Brandweer Enschede onderscheidt diverse soorten calamiteitenroutes. Dit zijn rode routes, blauwe routes en groene routes. De rode routes zijn verkeersaders, en in dit geval identiek aan de gebiedsontsluitingswegen in en rondom de wijk. De blauwe routes zijn wegen die moeten voldoen aan brandweervereisten. Tot slot zijn er groene routes. Voor dit wijkverkeersplan is dat de busbaan. De routes zijn weergegeven in figuur 3.4.



Figuur 3.4: Calamiteitenroutes (Brandweer Enschede, via toetsgroepid op 27 december 2023)

Voor de calamiteitenroutes geldt dat bij de inrichting rekening gehouden moet worden met de voertuigen van de hulp- en nooddiensten (brandweer en ambulance). Dat betekent dat de hulp- en nooddiensten snel en ongehinderd moeten kunnen rijden. Het maatgevend voertuig hiervoor is een brandweerauto (tankautospuiter of ladderwagen). Indien een groot brandweervoertuig een bepaalde route kan rijden, kunnen andere voertuigen van de hulp- en nooddiensten dat ook.

Verder is het toetsingskader openbare ruimte (TOR) van de gemeente Enschede (2023a) van toepassing voor de calamiteitenroutes. Het document stelt voor calamiteiten en hulp- en nooddiensten eisen voor het afsluiten van wegen met paaltjes. Voor de rest verwijst het TOR voor de inrichting van de openbare ruimte naar de Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2019 (Brandweer Nederland, 2020). Deze landelijke handreiking verwijst naar de calamiteitenroutes op regionaal niveau. Het doel hiervan is om te borgen dat hulp- en nooddiensten hun aanrijtijden kunnen halen via hoofdroutes en calamiteitenroutes. Daarnaast heeft dit document het doel om te borgen dat, in geval van doodlopende wegen, een groot brandweervoertuig kan draaien en er voldoende doorgang is zodat een brandweervoertuig binnen de juiste afstand kan komen. Voor dit wijkverkeersplan geldt dat de calamiteitenroutes in de wijk behouden moeten blijven.

3.4 Cijfers

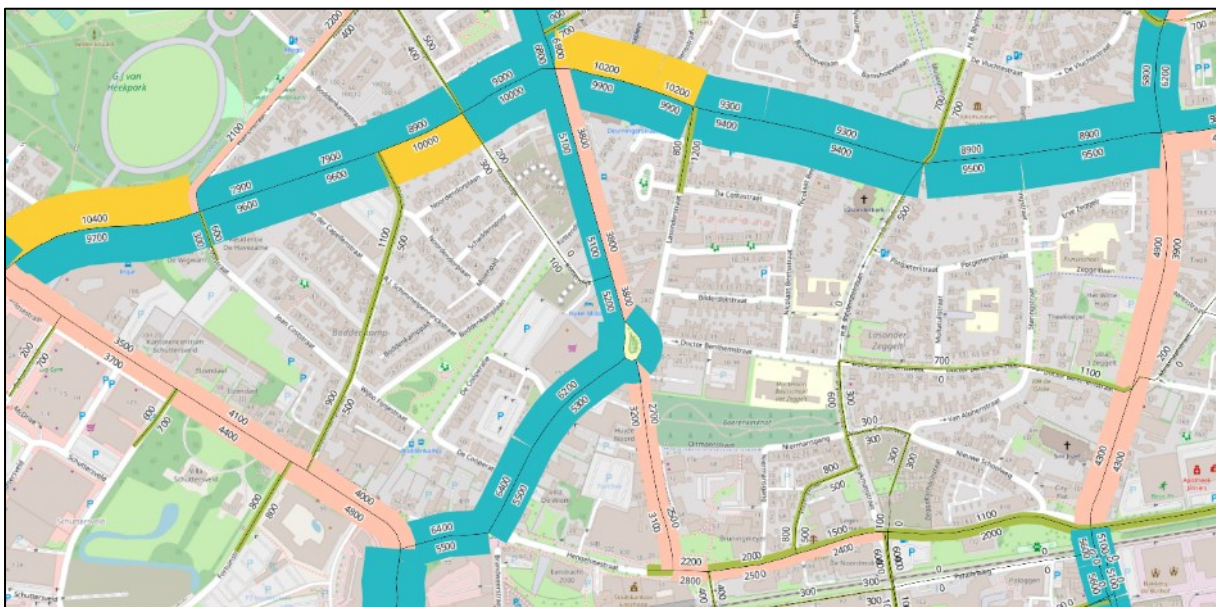
3.4.1 Intensiteiten

De gemeente Enschede maakt gebruik van het regionale verkeersmodel van de provincie Overijssel. Het model maakt inzichtelijk wat de huidige en verwachte intensiteiten zijn. Het basisjaar van het model is 2020 en het prognosejaar 2030. Het verkeersmodel van de gemeente Enschede geeft inzicht in de huidige en toekomstige verkeersstromen binnen de gemeente.

Het verkeersmodel (midden scenario) laat zien dat er sprake is van een toename van gemotoriseerd verkeer op de gebiedsontsluitingswegen in en rondom de wijk. Dit wijst op een grotere afhankelijkheid van deze routes voor woon-werkverkeer en andere vervoersbehoeften. Daarnaast is te zien dat de Molenstraat, als voormalige 50 km/uur-weg, sterk in functie afneemt voor gemotoriseerde verkeer, omdat het recent de functie van een fietsstraat heeft gekregen.



Figuur 3.5: Eemaalintensiteiten gemotoriseerd verkeer (mvt/e) in basisjaar 2020 (geüpdate naar 2023)

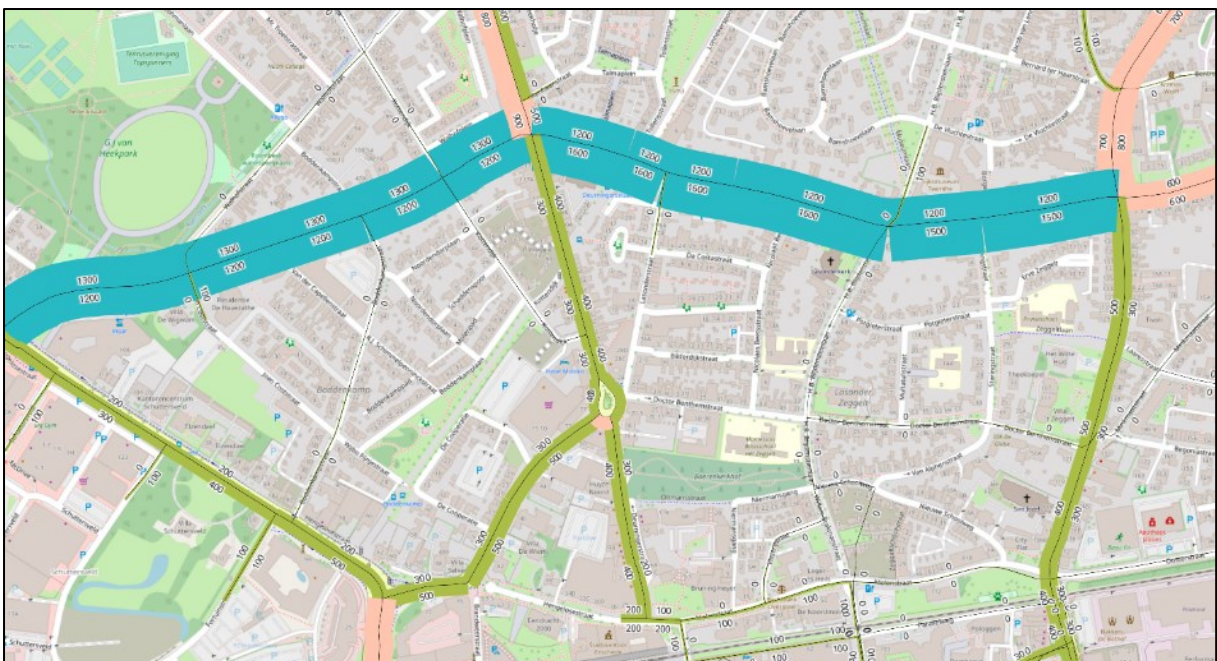


Figuur 3.6: Eemaalintensiteiten gemotoriseerd verkeer (mvt/e) in 2030 (prognose midden)

Daarnaast is er sprake in het model van een verschuiving in vrachtverkeer. Er is sprake van vooral een toename van vrachtverkeer om de wijk. Dit kan worden verklaard door veranderende voorkeursroutes en distributienetwerken voor vrachtvervoer en een veranderende circulatie in de wijk. Iets waar de gemeente Enschede beleidsmatig op inzet.

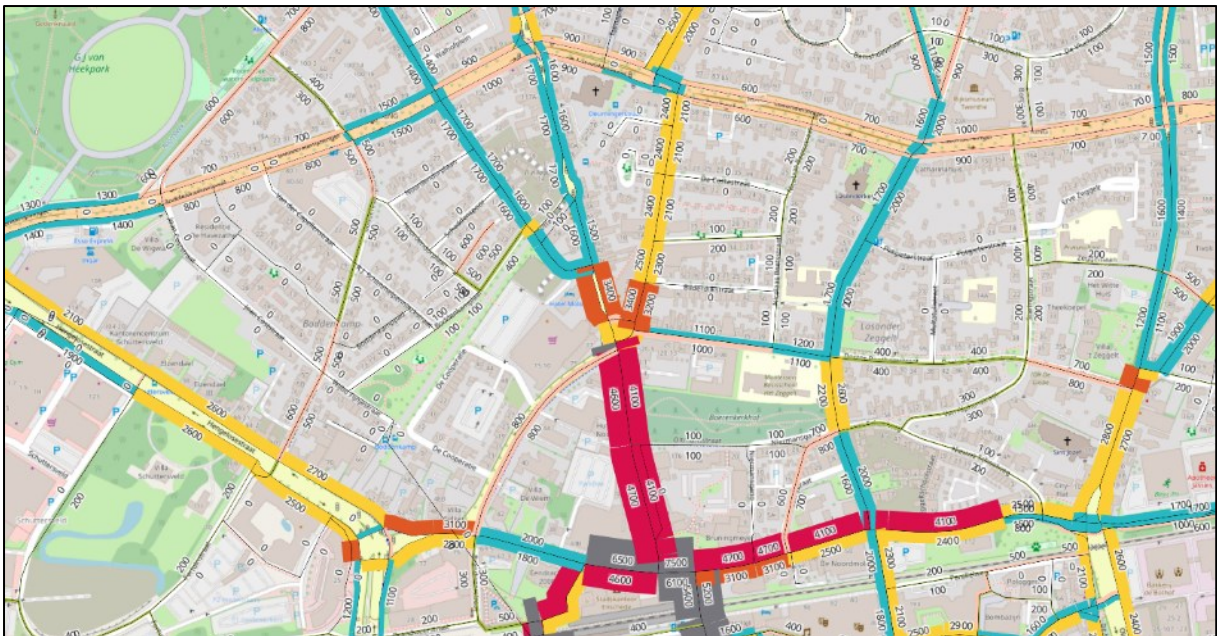


Figuur 3.7: Eetmaalintensiteiten vrachtverkeer basisjaar 2020 (geüpdate naar 2023)

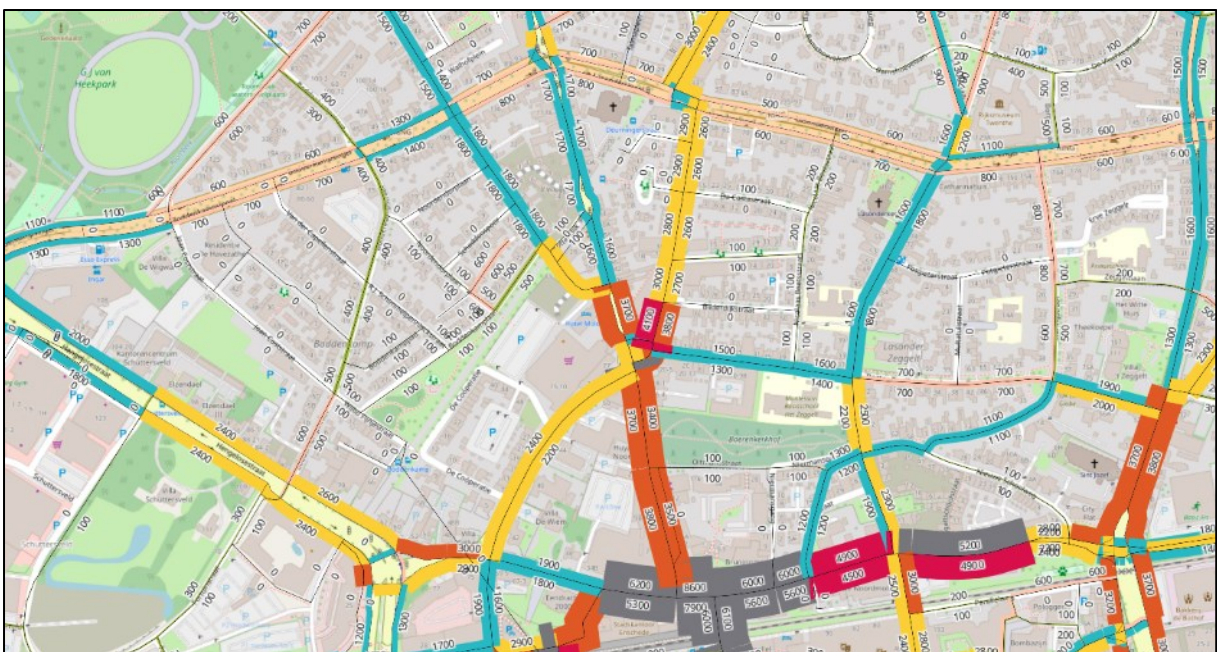


Figuur 3.8: Eetmaalintensiteiten vrachtverkeer in 2030 (prognose midden)

Het model laat verder zien dat het aantal fietsers op de Molenstraat, recent ingericht als fietsstraat, en de Raiffeisenstraat (F35) sterk is gestegen. Het model laat zien dat de groei de komende jaren doorzet. De groei is het resultaat te zijn van de verbeterde fietsinfrastructuur en mogelijk veranderende reisvoorkeuren van de weggebruiker (een verschuiving van autogebruik naar fietsen). Dit is positief voor duurzaam vervoer, maar vereist in de toekomst mogelijk nog aanvullende infrastructurele aanpassingen om de veiligheid en doorstroming te borgen voor fietsers.

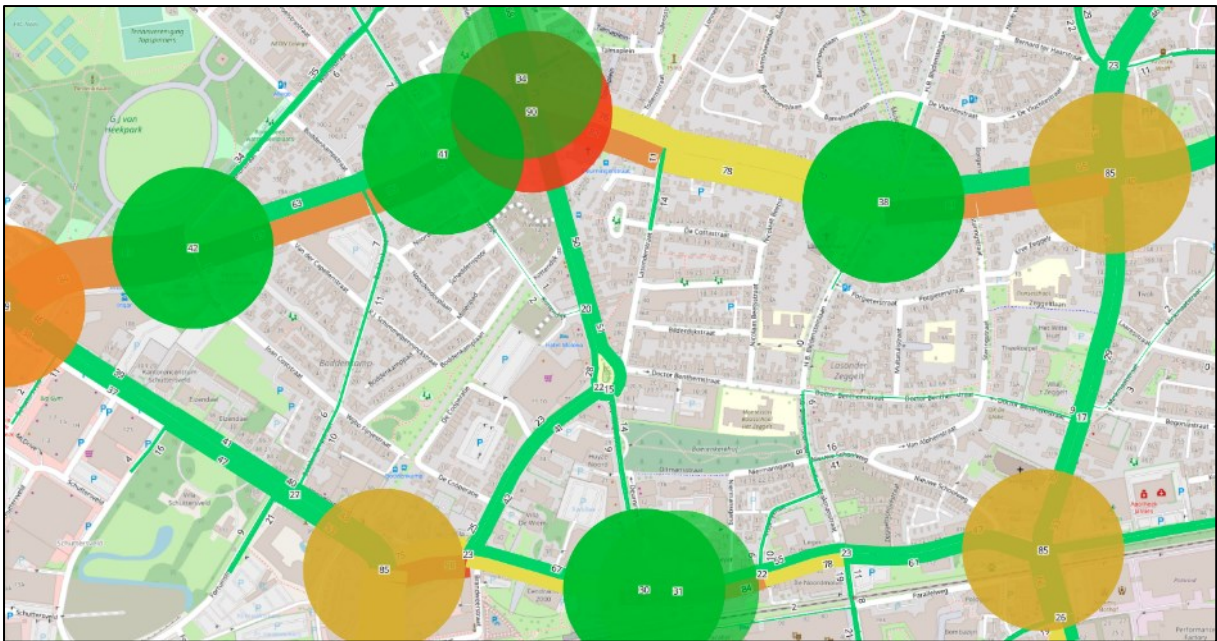


Figuur 3.9: Etmaalintensiteiten fietsverkeer basisjaar 2020 (geüpdate naar 2023)

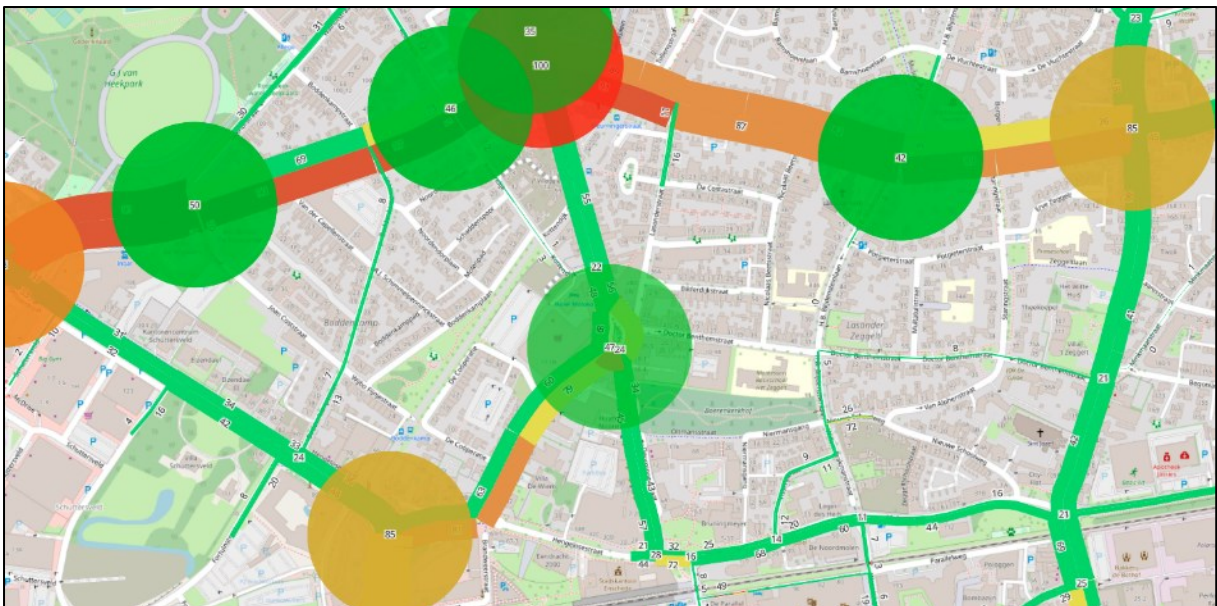


Figuur 3.10: Etmaalintensiteiten fietsverkeer in 2030 (prognose midden)

Het model laat verder zien dat I-C-verhouding (intensiteitscapaciteitsverhouding) en kruispuntbelasting rondom de hoofdwegen toeneemt. Vooral tijdens de avondspits kan dit mogelijk in de toekomst tot een toename in congestie leiden.

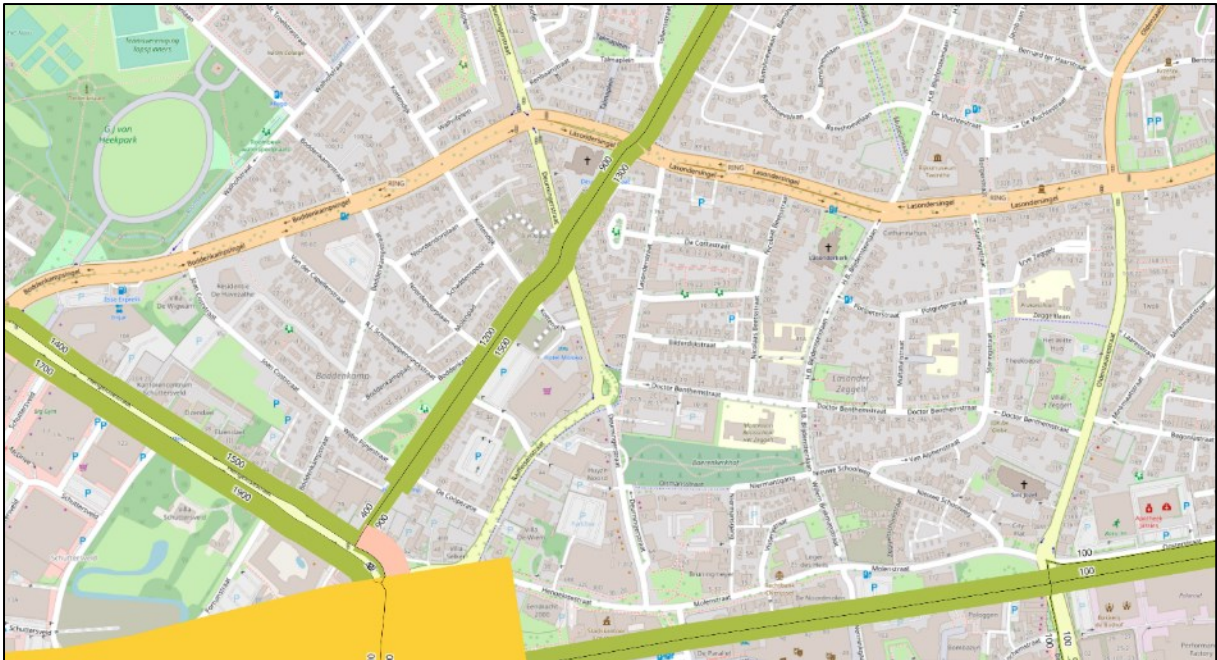


Figuur 3.11: I-C verhouding en kruispuntbelasting in de avondspits basisjaar 2020 (geüpdate naar 2023)

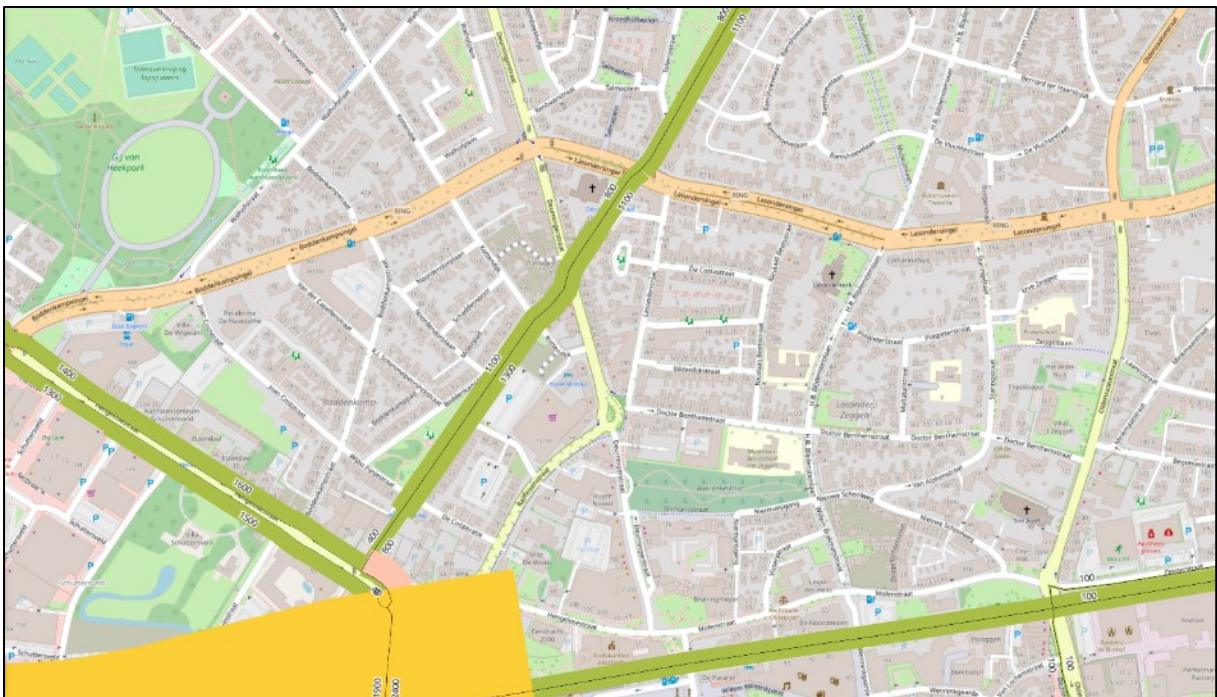


Figuur 3.12: I-C verhouding en kruispuntbelasting in de avondspits in 2030 (prognose midden)

Tot slot blijkt uit het verkeersmodel dat de intensiteiten van het openbaar vervoer (ov) stabiel blijven. De oorzaak hiervan lijkt een combinatie van factoren, zoals het behoud van bestaande ov-voorzieningen (haltes, busbaan en inzet) en reisgewoonten van gebruikers.



Figuur 3.13: Etmalintensiteiten ov-verkeer basisjaar 2020 (geüpdate naar 2023)



Figuur 3.14: Etmalintensiteiten ov-verkeer in 2030 (prognose midden)

Samenvattend geeft het verkeersmodel van de gemeente Enschede een aantal belangrijke ontwikkelingen en trends weer die wijzen op veranderingen in verkeerspatronen van weggebruikers. Ook duidt het model op mogelijke toekomstige knelpunten. In de bijlagen zijn uitsneden van het verkeersmodel in nader detail weergegeven.

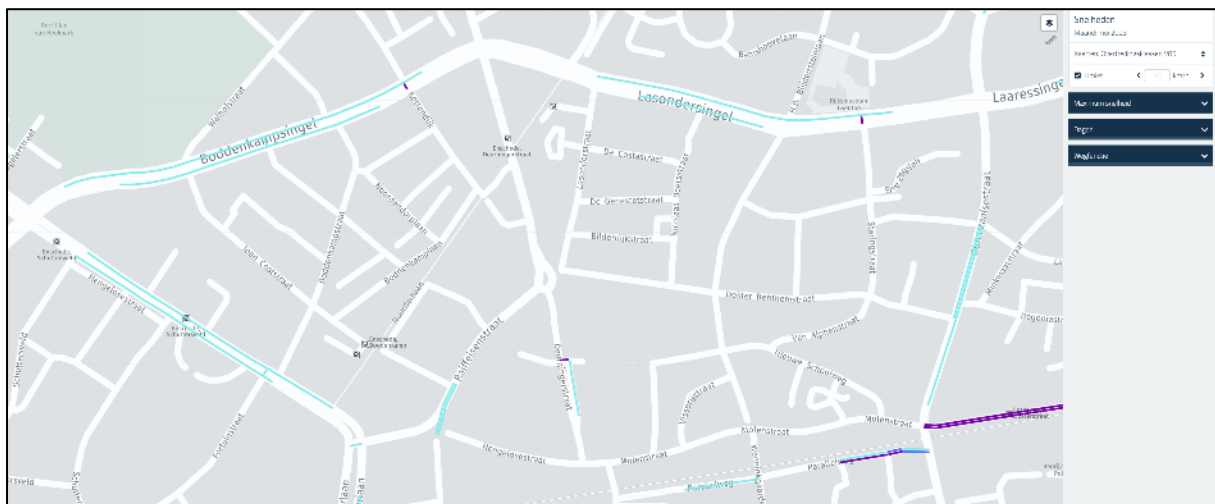
3.4.2 Snelheden

De gemeente Enschede heeft inzicht in snelheidsgegevens van haar wegen. Deze informatie is beschikbaar dankzij VIA Software en zijn afkomstig van softwareontwikkelaar HERE. HERE verzamelt actuele gegevens via onder andere (portable) navigatiesystemen en smartphone Apps' van

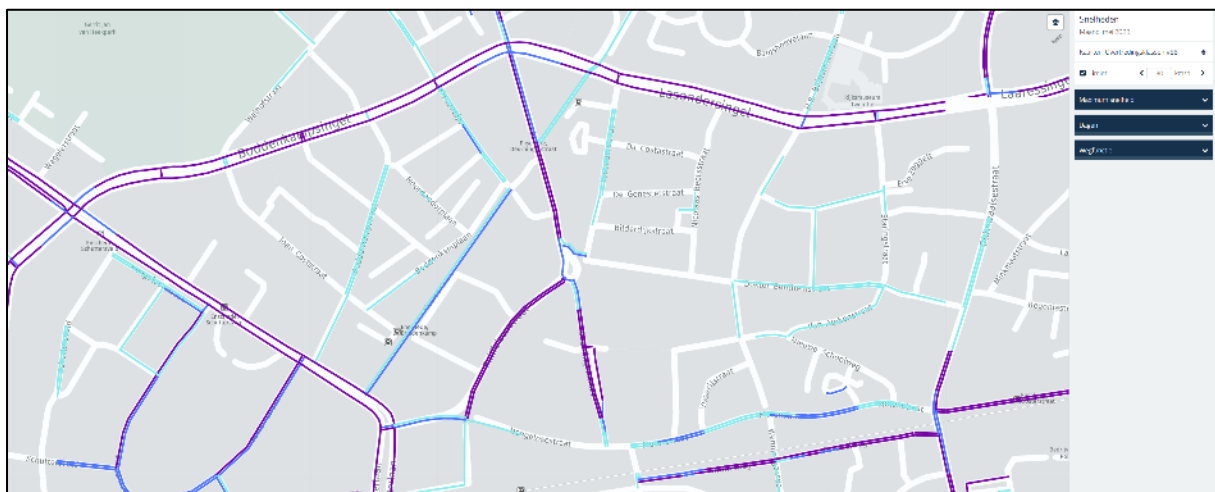
verschillende partijen, zoals Google en TomTom, in de vorm van 'Floating Car Data'. Deze data maakt het mogelijk om bijvoorbeeld de invloed van drempels, kruispunten en verkeersdrukke te verwerken. Om een zuiver beeld te geven wordt de data gesplitst in situaties met en zonder vertraging, zoals tijdens drukke verkeersmomenten (spits). Zo kan de gemeente, als wegbeheerder, en de politie op grond van een analyse zien waar en wanneer er hard wordt gereden of waar vertragingen ontstaan.

Om te bepalen wat de mate van ernst is van de gemeten snelheid wordt verder niet naar de gemiddelde snelheid gekeken, maar naar de snelheid van 85% (V85) van de weggebruikers. De V85-regel: de snelheid die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden op een weg onder normale weersomstandigheden. Deze regel weerspiegelt de snelheid die een ruime meerderheid als redelijk en veilig beschouwt. Indien de V85 in de buurt ligt van de formele maximumsnelheid is dit verkeerskundig gezien in orde.

In figuur 3.8 en figuur 3.9 zijn de V85 overschrijdingen weergegeven bij een snelheid van 30 km/uur en bij 50 km/uur. Wordt dit nader geanalyseerd dan valt op dat de Molenstraat als fietsstraat eruit springt met een V85 rond de 41 km/uur. Verder valt op dat er op de wegen in de wijk met lange(re) rechtstanden er een snelheid is die hoger is dan 30 km/uur, maar onder de ondergrens van een boete ligt bij 7 km/uur te hard (37 km/uur) voor wegen met een snelheid onder de 100 km/uur. Voor de wegen om de wijk heen is te zien dat hier bij de V85 beperkt wordt overschreden en overal onder overschrijdingsgrens voor een boete blijft. Wordt er ingezoomd op de nachtelijke uren dan valt wel op dat er vooral 's nachts hard wordt gereden.



Figuur 3.15: V85 en snelheidsoverschrijding bij 50 km/uur toegepast op alle wegen, incl. 15 km/uur en 30 km/uur-wegen



Figuur 3.16: V85 en snelheidsoverschrijding bij 30 km/uur toegepast op alle wegen, incl. 15 km/uur en 50 km/uur-wegen

3.4.3 Verkeersongevallencijfers

Formeel is een verkeersongeval een gebeurtenis op de openbare weg die verband houdt met verkeer. Er dient daarbij schade te zijn ontstaan aan objecten of letsel bij personen en er dient ten minste één rijdend voertuig bij te zijn betrokken. In het verleden was de ongevalsregistratie niet compleet. Er zijn daarom verschillende initiatieven opgestart om de ongevalsregistratie te verbeteren. Een van de initiatieven is STAR. De gemeente Enschede heeft toegang tot de STAR-database. De afkorting STAR staat voor Smart Traffic Accident Reporting en is een initiatief van de politie, Verbond van Verzekeraars en VIA. STAR heeft als doel om een efficiënte ongevallenregistratie te realiseren die gebruikt kan worden voor een betrouwbare ongevallenanalyse.

Toch komt het voor dat niet alle ongevallen worden geregistreerd. Denk aan (eenzijdige) ongevallen met enkel materiele schades die niet worden gemeld bij een verzekeraar of politie. Deze kleinere, vaak materiele schades, komen vanwege de beperkte ernst van een ongeval niet terug in de registratie. Echter, naar mate de ernst van een ongeval toeneemt neemt de registratiegraad van een verkeersongeval toe.

De actuele STAR Ongevallenkaart is voor iedereen toegankelijk op star-verkeersongevallen.nl. In deze registratie wordt informatie meegenomen over onder andere de aard van een verkeersongeval op de openbare weg met ten minste één rijdend voertuig, of er sprake is van (enkel) materiele schade en/of verkeersslachtoffers. Waarbij in geval van een verkeersslachtoffer er een onderscheid wordt gemaakt naar bestuurder, passagier of voetganger, of iemand gewond is geraakt dan wel is overleden. Er wordt geen onderscheid gemaakt naar de aard en ernst van letsel. Er wordt wel onderscheid gemaakt naar een eenzijdig ongeval en/of er sprake was van een gedraging (overtreding). Wel wordt er een onderscheid gemaakt naar weersomstandigheden, tijdstip, lichtgesteldheid en vervoerswijze.

De ongevalsregistratie is, in combinatie met snelheidsgegevens en intensiteiten, een goede indicator of een weg veilig is. Wel is het daarbij van belang om te realiseren dat over tijd een weginrichting kan wijzigen. Ter illustratie geeft figuur 3.17 een voorbeeld een kruising en een weg in de wijk die recent zijn gewijzigd. Dit zijn de kruising Lasondersingel – Lasonderstraat en de Molenstraat. Dat betekent dat een bij het nagaan van een ongevalssituatie het ook van belang is om te realiseren dat ten tijde van het ongeval de weg er anders uit kan zien dan vandaag de dag het geval is.

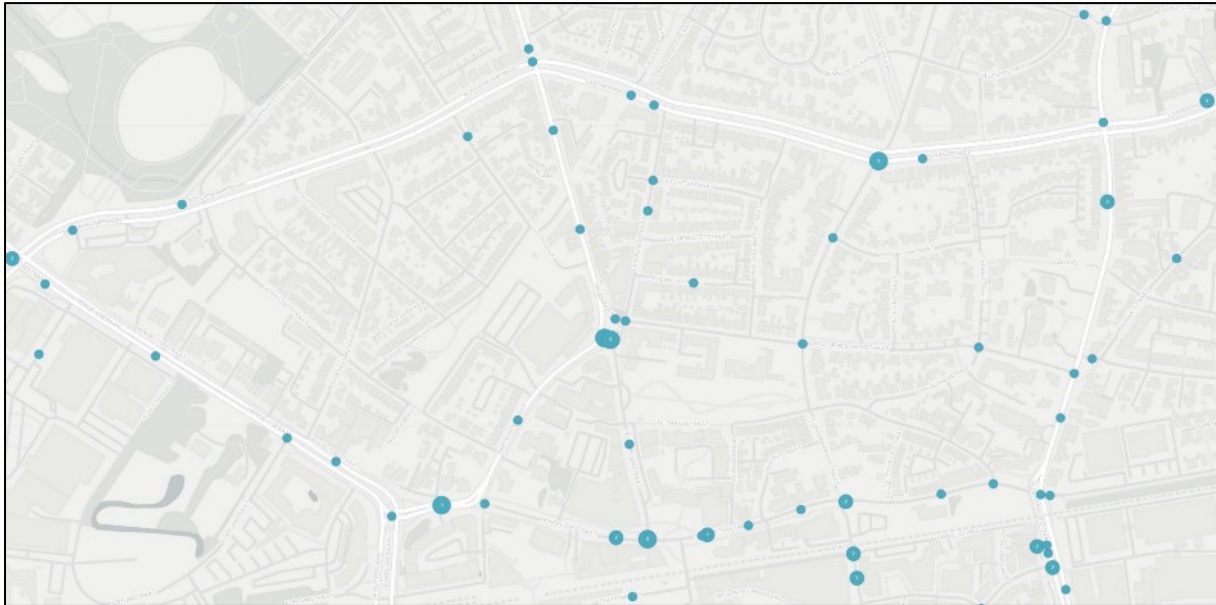


Figuur 3.17: twee recent gewijzigde verkeerssituaties, namelijk (links) de kruising Lasonderstraat – Lasondersingel en de Molenstraat (rechts) met beide een voor (boven) en nabebeld (onder)

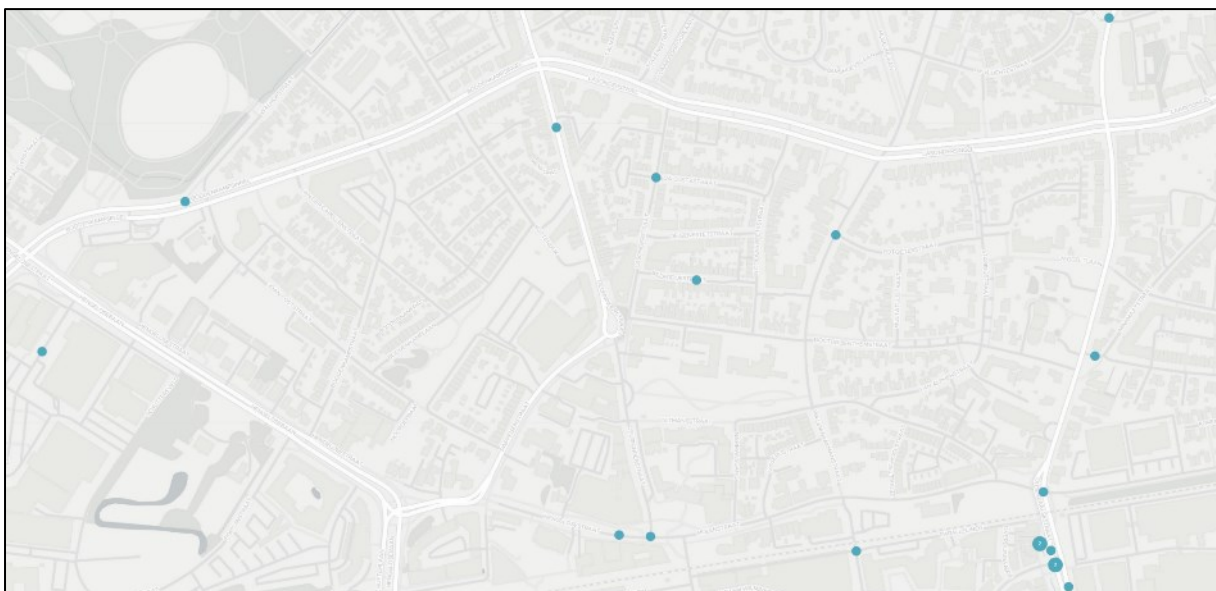
Om deze reden wordt er voor dit wijkverkeersplan gekeken naar de verkeersongevallen in de periode 2022 – 2023 (Q1 en Q2). In deze periode valt op dat de meeste ongevallen worden geregistreerd op de gebiedsontsluitingswegen op en rondom de wijk en de Molenstraat. Het gaat in deze periode om

zowel ongevallen met materiele schades als letselongevallen. De materiele schades bevinden zich hoofdzakelijk bij de genoemde gebiedsontsluitingswegen en de Molenstraat.

De ongevallen met letsel zijn daarentegen redelijk verspreid over de wijk, zoals te zien is in figuur 3.19. Als er gekeken wordt naar het soort ongevallen dan zijn het ongevallen tussen gemotoriseerd verkeer en (brom)fietzers, (brom)fietzers en (brom)fietzers of (brom)fietzers die een eenzijdig ongeval hebben, zoals tegen een object (boom/paal) aan rijden of vallen.



Figuur 3.18: Ongevalsregistratie van materiele en letselongevallen in de periode 2022-2023 (Q1 en Q2)



Figuur 3.19: Ongevalsregistratie van enkel letselongevallen in de periode 2022-2023 (Q1 en Q2). Er zijn in deze periode geen dodelijke ongevallen geregistreerd

3.4.4 Parkeren

In de wijk is er sprake van gereguleerd parkeren en vrij parkeren. Gereguleerd parkeren houdt in dat er sprake is van een parkeerbeperking, zoals parkeerduur, of dat er sprake is van betaald parkeren en/of vergunningparkeren. Ook zijn er diverse parkeerterreinen die zijn voorzien van een slagboom. Periodiek doet de gemeente Enschede onderzoek naar de parkeerdruk. Hiervoor is de gemeente opgedeeld in zones en zijn wegen aangeduid als een sectie met een aantal parkeerplaatsen. Op grond

van tellingen, doordeweeks en in het weekend, op verschillende tijdstippen wordt inzichtelijk gemaakt wat de parkeerdruk is op straatniveau dan wel in een zone.

De wijk ligt deels in zones 7 en 8. Zone 7 omvat Boddenkamp en zone 8 omvat de delen 't Zeggelt en Lasonder. Op grond van de parkeerdruk (het bezettingspercentage van het aantal parkeerplaatsen) wordt in de regel bepaald of er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Is er sprake van een hoge parkeerdruk, een verkeerskundige vuistregel is hoger dan 85% bezettingsgraad, dan wordt vaak nagedacht over parkeerregulering. Uit het parkeeronderzoek (I&O Research, 2019) is te zien dat de parkeerdruk in de wijk niet boven de 85% uitkomt. Daarbij dient wel de opmerking te worden gemaakt dat er voor veel delen van de wijk reeds sprake is van parkeerregulering.

In zone 7 geldt dat voor delen waar sprake is van een vorm van parkeerregulering is te zien dat de parkeerdruk over de dag heen, doordeweeks en in het weekend, tussen de 11% en 37% ligt. Voor de delen waar geen parkeerregulering is liggen de bezettingspercentages tussen de 53% en 66% parkeerdruk. In zone 8 geldt dat voor delen waar sprake is van een vorm van parkeerregulering is te zien dat de parkeerdruk over de dag heen, doordeweeks en in het weekend, tussen de 34% en 43% ligt. Voor de delen waar geen parkeerregulering is liggen de bezettingspercentages tussen de 62% en 81%. Tot slot ligt een deel van zone 8 buiten het werkgebied van het wijkverkeersplan.

3.5 Probleeminventarisatie

3.5.1 Proces

Voor de probleeminventarisatie zijn huis aan huis brieven verspreid in de wijk. Op 7 juli 2023 is de startbijeenkomst gehouden. Tijdens deze avond, en naderhand per post, e-mail of op het stadskantoor, konden belanghebbenden hun verkeersproblemen aanreiken. Naar aanleiding hiervan zijn er in totaal 101 inventarisatieformulieren ontvangen met in totaal 311 meldingen van problemen of verbeterpunten voor de wijk. Deze verzameling meldingen en verbeterpunten zijn geïnventariseerd en gecodeerd. De complete codering van de probleeminventarisatie is opgenomen als bijlage.

3.5.2 Wegen waar de verkeersproblemen zich voordoen

Uit de inventarisatie en codering blijkt dat een deel van de meldingen gaat over wegen of kruisingen die formeel buiten het werkgebied vallen en/of niet voldoen aan de randvoorwaarden van het wijkverkeersplan. Het gaat dan vooral over de wegen rondom de wijk en de meldingen gaan vooral over overlast- en bereikbaarheidsproblemen. Daarnaast gaan een deel van de meldingen over verkeerssituaties, wegen of kruisingen, die wel in de wijk liggen, maar ook uitgezonderd zijn van het wijkverkeersplan. Denk aan de Deurningerstraat, de route H.B. Blijdensteinlaan en de ovatonde Deurningerstraat – Raiffeisenstraat.

Worden de locaties op grond van de codering geïnventariseerd naar het aantal meldingen dan ziet het overzicht er als volgt uit:

- | | |
|---|--|
| 1. Omgeving ovatonde (38x) | 6. Kruising Lasondersingel – Lasonderstraat (15x) |
| 2. Deurningerstraat (25x) | 7. H.B. Blijdensteinlaan (10x) |
| 3. Molenstraat e.o. (43x) | 8. De Coöperatie e.o. (9x) |
| - Molenstraat (21x) | 9. Raiffeisenstraat (8x) |
| - Kruising Molenstraat – Hengelosestraat – Deurningerstraat (15x) | 10. Busbaan (15x) |
| - Andere kruisingen Molenstraat (6x) | - Noorderbaan (8x) |
| 4. Wijkniveau algemeen (19x) | - Kruisingen (7x) |
| 5. Hoofdwegen/singels rond de wijk (34x)
(Lasondersingel 19x) | 11. Kruising Lasondersingel – H.B. Blijdensteinlaan (8x) |

Er is daarbij in het overzicht een splitsing gemaakt op een aantal wegvakken. Dat komt omdat deze wegvakken vrij specifiek worden genoemd en sommige wegen vrij lang zijn.

3.5.3 Soort verkeersproblemen

Uit de probleeminventarisatie volgt de onderstaande lijst met verkeersproblemen. Het meest genoemd zijn de ervaringen aanzien van verkeersveiligheid in de wijk. Daarnaast wordt bereikbaarheid van de wijk als probleem ervaren. Hierna wordt overlast van (mede)weggebruikers als een probleem gezien. Het gaat dan niet alleen om autoverkeer (hardrijden, geluid, sluijverkeer), maar ook om (brom)fietsers die op de stoep rijden en weggebruikers zich in algemene zin die niet aan verkeersregels houden.

Het overzicht van de ervaren problemen is hieronder weergegeven:

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Verkeersveiligheid (125x) <ul style="list-style-type: none"> - Hardrijders/snelheid, busbaan (hekwerk), onduidelijk verkeerssituatie, onveilige oversteken, zicht 2. Bereikbaarheidsproblemen (85x) <ul style="list-style-type: none"> - Eenrichtingswegen, doorstroming singels, vastlopen kruisingen 3. Overlast (64x) <ul style="list-style-type: none"> - Afval, geluid, asociaal rijgedrag, sluijverkeer, parkeeroverlast (fout/lang), hardrijders, bevoorrading omgeving Jumbo | <ol style="list-style-type: none"> 4. Parkeren (16x) <ul style="list-style-type: none"> - Niet betalen, hoge parkeerdruk, te veel parkeerplaatsen, foutparkeren 5. Bruikbaarheidsproblemen (14x) <ul style="list-style-type: none"> - Smal trottoir, smalle weg, te breed trottoir, verkeerd bord, ontbreken verlichting, 6. Overige/groen (7x) <ul style="list-style-type: none"> - Groen i.p.v. parkeerplaatsen/overige |
|---|--|

3.5.4 Oorzaak en veroorzaker van de verkeersproblemen

De oorzaak van de problemen in de wijk worden op grond van de inventarisatie vooral veroorzaakt door doorgaand verkeer, de fysieke inrichting van wegen en door bewoners zelf. Een belangrijke oorzaak is het verkeersgedrag. Daarnaast komt sluijverkeer door de fysieke inrichting van de wijk en twee recente afsluitingen voor autoverkeer van en naar de singels.

Het overzicht van de ervaren oorzaken is hieronder weergegeven:

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Fysieke inrichting (165x) <ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid wijk (31x) - Oversteken i.r.t. kruisingen (40x) - Ovatonde (39x) 2. Autoverkeer (118x) <ul style="list-style-type: none"> - Hardrijders (45x) - Sluijverkeer (22x) - Te veel verkeer (9x) - Bewoners algemeen (11x) - Fietsers (9x) in combinatie met autoverkeer | <ol style="list-style-type: none"> 3. Parkeren (24x) <ul style="list-style-type: none"> - Parkeeroverlast van bezoekers(horeca/museum/werknemers) /bewoners/ schoolomgeving (ouders/(taxi busjes) (14) - Aantal algemeen parkeerplaatsen (te veel/te weinig) (5x) - Inrichting parkeerplaatsen (zicht/schade/bereikbaarheid) (5x) |
|---|--|

3.5.5 Degene die het probleem ervaren

Uiteindelijk levert dit problemen op voor de bewoners van de wijk zelf, als hoofdgroep. Daarnaast zijn er vooral als subgroep kinderen en andere kwetsbare verkeersdeelnemers. Denk aan ouderen en fietsers die last ondervinden van de verkeersproblemen.

Het overzicht van wie de problemen ervaren is hieronder weergegeven:

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Bewoners (235x) <ul style="list-style-type: none"> - Algemeen (168x) - Specifiek fietsers (26x) - Specifiek fietsers (kinderen) (2x) - Specifiek fietsers en voetgangers (5x) - Specifiek fietsers en voetgangers (mindervalide) (1x) - Specifiek kinderen (1x) - Specifiek voetgangers (14x) - Specifiek voetgangers (kinderen) (12x) | <ul style="list-style-type: none"> - Specifiek voetgangers (mindervalide) (5x) - Verminderde leefbaarheid door verkeersonveiligheid (1x) <ol style="list-style-type: none"> 2. Doorgaand autoverkeer (3x) 3. Alle weggebruikers (64x) 4. Bussen (2x) 5. Grote voertuigen (2x) <ul style="list-style-type: none"> - Algemeen (1x) - Bevoorrading (1x) |
|--|---|

3.5.6 Potentiële oplossingen

Bij de probleeminventarisatie is ook aan de participanten gevraagd om aan te geven wat zij als (mogelijke) oplossingen zien. De oplossingen die participanten zien zit vooral in het verbeteren van de bereikbaarheid van de wijk door routes van en naar de wijk te verbeteren, evenals de interne verkeerscirculatie in de wijk. Daarnaast zien participanten graag dat er meer wordt gehandhaafd om rijgedrag te corrigeren en foutparkeren tegen te gaan. Verder zouden participanten graag zien dat oversteken voor kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers/(brom)fietsers) worden verbeterd over de hoofdwegen en dat de fysieke inrichting waar mogelijk wordt verbeterd.

Het overzicht van de (mogelijke) oplossingen is hieronder weergegeven:

- | | |
|--|---|
| 1. Bereikbaarheid (59x) | hekwerk busbaan, uitrit (zicht/helling), invoeger Boddenkampsingel |
| - Verbeteren routes door/naar de wijk | |
| - Aanpassen rijrichting en/of instellen eenrichtingsverkeer en wijk breed circulatie bekijken | 5. Ovatonde aanpassen (35x) |
| 2. Handhaven (41x) | 6. Doorgaand verkeer weren (34x) |
| - Snelheid | - Knippen (24x) – locaties zijn: Hengelosestraat, H.B. Blijdensteinlaan, J.W. Racerstraat, Lasondersingel, Molenstraat, Niermansgang, Staringstraat |
| - Lawaai (voertuigen)/aso-gedrag | 7. DV-maatregel (32x) |
| - Parkeren (foutparkeren /niet-betalen) | - Drempels en instellen 30 km/uur-zones |
| - Fietsen op de stoep | 8. Parkeren (19x) |
| 3. Verbeteren van oversteken voor fietsers/voetgangers (41x) | - Handhaven, meer parkeerplaatsen, minder parkeerplaatsen, meer groen, zicht (parkeerplaatsen i.r.t. kruisingen) |
| - Hoofdwegen (prioriteit VRI) aanpassen, kruisingen Molenstraat, Deurningerstraat, Hengelosestraat, Lasondersingel (t.h.v. H.B. Blijdensteinlaan en Lasonderstraat), Noorderbaan (busbaan) | 9. Vrachtverkeer (8x) |
| 4. Fysieke inrichting aanpassen (37x) | - Bevoorrading met kleinere voertuigen en verbeteren bij Jumbo/De Melkhal |
| - Zicht kruising (groen/parkeren), breedte straat, breedte trottoir (mindervaliden), | 10. Schoolomgeving (6x) |
| | - Parkeren tijdens breng-/haaltijden verbeteren om overlast tegen te gaan |

3.6 Probleemanalyse

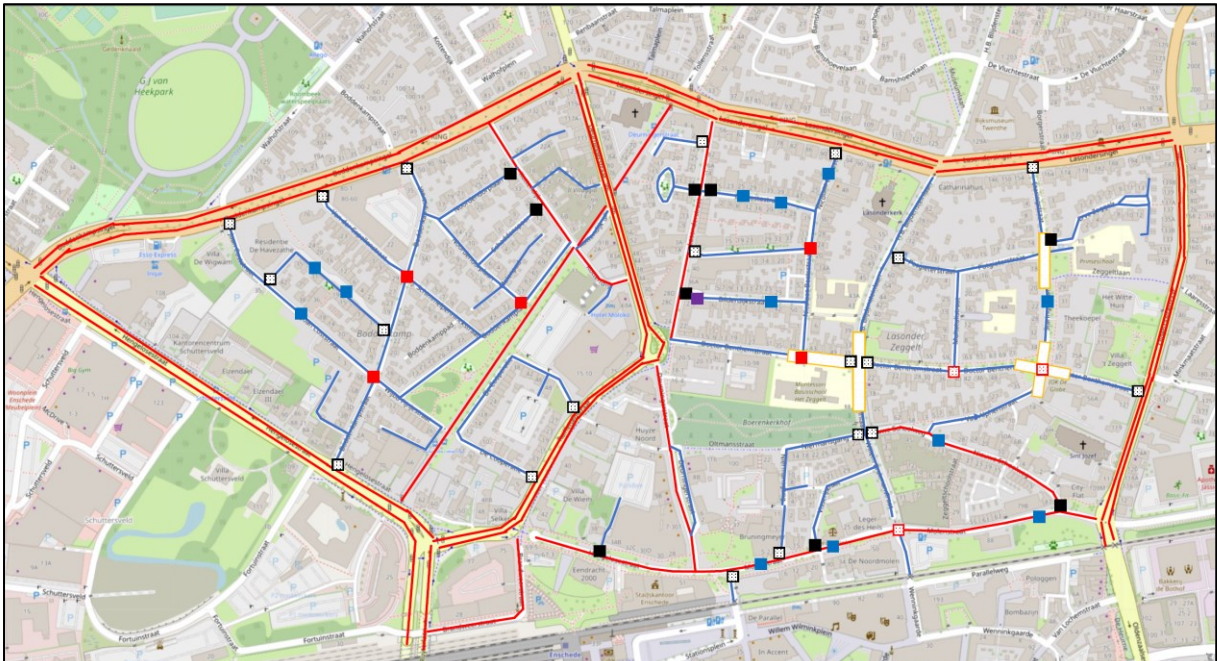
Voor de probleemanalyse is gekeken naar de onderwerpen die uit de probleeminventarisatie, de subjectieve gegevens, en de objectieve verkeersgegevens die beschikbaar zijn. De gegevens samen bieden een totaalbeeld van hoe het verkeerskundig gezien met de wijk gaat. De analyses zijn besproken met de werkgroep. Tijdens deze werkgroepbijeenkomsten herkende de werkgroepleden de hoofdproblemen en knelpunten. Daarbij bleek dat de analyses van objectieve cijfers en subjectieve beleving grotendeels met elkaar overeenkomen.

3.6.1 Schouw

Naar aanleiding van de analyses is een schouw (fietstocht door de wijk) met de werkgroep uitgevoerd op 28 september 2023 om een totaalbeeld te creëren van de huidige verkeerskundige inrichting, aanwezige verkeersmaatregelen en het functioneren van de wijk.

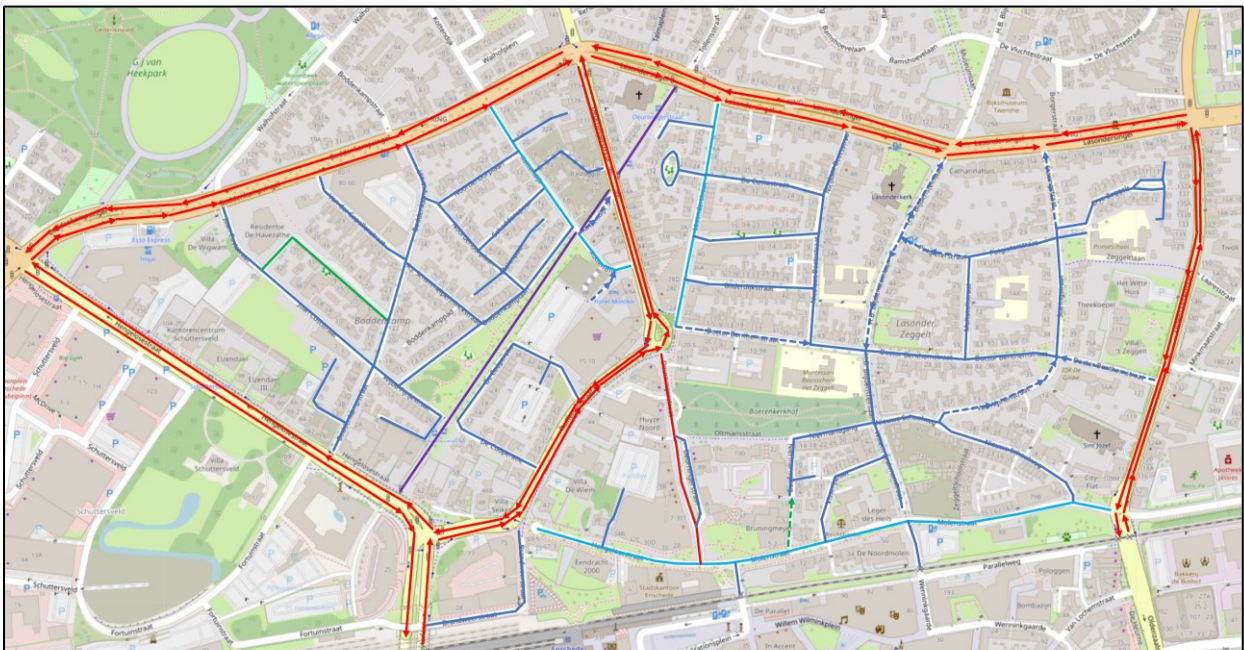
Wat op grond van de schouw opvalt is dat een deel van de verkeersmaatregelen en materialisatie afwijkend zijn vormgeven ten aanzien van de landelijke en gemeentelijke richtlijnen. Ook is er op plekken sprake van achterstallig onderhoud en ontbreekt het op plekken aan belijning en bebording. Ook valt op dat op bepaalde plekken logische oversteekvoorzieningen worden gemist of dat oversteekvoorzieningen afwijkend zijn vormgegeven.

Tijdens de schouw zijn alle wegen om en in de wijk aangedaan en is er een inventarisatie gemaakt van de op dat moment aanwezige (snelheidsremmende) verkeersmaatregelen en materialisatie (verharding) in de wijk. Figuur 3.20 geeft dit weer. Daarnaast is tijdens de schouw het aan- en afrijden van de bevoorrading bij de Jumbo onderzocht.



Figuur 3.20: Materialisatie (asfalt/klinkerverharding), (snelheidsremmende) verkeersmaatregelen en schoolzones

Naast de verkeersmaatregelen zijn ook de rijrichtingen (eenrichtingsverkeer), fietsstraten en 30 km/uur-zones geïnventariseerd. Figuur 3.21 geeft dit weer. Wat hierin opvalt is dat er soms sprake is onduidelijke en/of onlogische routeringen door de wijk. In combinatie met korte rijweg afstanden en eenrichtingsverkeer heeft dit als gevolg dat op sommige delen het verkeer illegaal tegen de rijrichting inrijdt vanwege korte afstanden. Uit de probleeminventarisatie blijkt dat dit de nodige irritaties (overlast) en verkeersonveilige verkeerssituaties oplevert.



Figuur 3.21: Formele snelheid (GOW-50, ETW-30, ETW-15), fietsstraten (GOW-30) en rijrichtingen gemotoriseerd verkeer

3.6.2 Knelpunten

Op grond van de aanwezige beschikbare informatie, probleeminventarisatie en schouw wordt duidelijk dat veel van de genoemde punten in de wijk zijn te relateren aan de hoofdroutes om en door de wijk. Op deze routes zit het meeste verkeer en komen de diverse groepen weggebruikers elkaar tegen.

Dit resulteert tot drie hoofdpunten, namelijk: 1) ervaringen van verkeersonveiligheid, 2) verminderde bereikbaarheid (routes/verkeerscirculatie) en 3) overlast (gedrag). Deze drie hoofdpunten worden ieder apart besproken. Daarnaast zijn er punten die vooral zijn te relateren aan de fysieke inrichting van een weg of straat en de openbare ruimte. Denk aan het goed in en uit kunnen rijden van parkeerplaatsen, zichtproblemen en overhangend groen.

Figuur 3.22 geeft de wegen en kruisingen weer waar de meeste punten samen komen. Wat opvalt is dat veel van de punten gaan over hoofdwegen en kruisingen die buiten het wijkverkeersplan vallen.



Figuur 3.22: Hoofdroutes en knelpunten waar verkeersproblemen zich voordoen

3.6.3 Verkeersveiligheid

Wordt er gekeken naar objectieve verkeersveiligheid dan laten de cijfers zien dat op de meeste ongevallen plaatsvinden op gebiedsontsluitingswegen en fietsstraten om en door de wijk. Het gaat vooral om ongevallen die te maken hebben met materiele schade. Letselongevallen vinden meer verspreid plaats door de wijk. Dus ook op de rustigere erftoegangswegen.¹ De materiele ongevalsregistratie komt overeen met de wegen en kruisingen in de probleeminventarisatie. Het gaat dan om een combinatie van snelheid, onduidelijk verkeerssituaties en/of oversteken. Er is dan vaak sprake van zichtbeperkingen op de verkeerssituatie door obstakels, zoals geparkeerde voertuigen of bomen nabij een (T-)kruising.

Als er vervolgens wordt gekeken naar de snelheid in de wijk dan wordt er verkeerskundig gezien objectief niet hard gereden. Dat geldt zowel voor de gebiedsontsluitingswegen als de erftoegangswegen. De enige weg met een hoge snelheid (V85) is Molenstraat. Op deze weg is de snelheid hoog en vinden er met regelmaat ongevallen plaats, zowel materiele als letselongevallen. Deze cijfers komen overeen met de meldingen uit de probleeminventarisatie.

Wat verder opvalt is dat er vooral sprake is van een onveiligheidsgevoel bij zwakkere verkeersdeelnemers. Het gaat hier om fietsers en voetgangers, specifiek mensen met een (visuele) beperking en kinderen. Dit onveiligheidsgevoel wordt veroorzaakt door het rijgedrag van andere

¹ Er zijn geen dodelijke ongevallen in de wijk geregistreerd sinds de ongevalsregistratie vanaf 2014 plaatsvindt via STAR.

wegebruikers, zowel auto- als fietsverkeer en komt specifiek terug bij een aantal wegen en kruisingen. Het gaat dan vooral om de daar aanwezige oversteeksituaties.

3.6.4 Bereikbaarheid

Een ander belangrijk punt in de probleeminventarisatie is de bereikbaarheid van de wijk. Het gaat dan vooral om het deel 't Zeggelt en Lasonder. Hier is recent de route van de Lasonderstraat naar de Lasondersingel, richting de kruising Boddenkampsingel – Lasondersingel – Deurningerstraat, afgesloten. Dit heeft als gevolg dat een deel van het gemotoriseerde verkeer (vooral autoverkeer van bewoners) niet meer, zoals voorheen, gemakkelijk de wijk in en uit kan rijden. Dit heeft als gevolg dat dit deel van de wijkbewoners, vanwege de aanwezigheid van eenrichtingswegen, de nodige omwegen moeten rijden door de wijk.

Dit heeft tevens als consequentie dat andere wijkbewoners verkeer door de wijk zien als een toename van sluipverkeer, omdat dit verkeer er voorheen niet was.² Het resultaat is dat beide groepen bewoners de huidige situatie als onwenselijk ervaren en graag zouden zien dat de verkeerscirculatie in de wijk wordt verbeterd. Ten aanzien van de andere doorsteek die recent is dichtgezet, de aansluiting Kottendijk – Boddenkampsingel, valt het op dat dit weinig wordt gemeld in de inventarisatie.

3.6.5 Overlast

Overlast komt in de probleeminventarisatie veelvuldig voor. Veel bewoners en andere belanghebbenden ervaren overlast van hardrijders (snelheid en geluid) op de wegen om en door de wijk. Ook ervaren bewoners overlast van onduidelijke verkeerssituaties. Het gaat dan om de inrichting van wegen, het gebruik van oversteken, zichtproblemen en de bruikbaarheid van parkeerplaatsen. Ook ervaren bewoners overlast van andere weggebruikers, zoals het tegen de rijrichting in rijden, foutparkeren en over de stoep rijden door (brom)fietsers.

Het andere deel van de overlastproblemen is te wijten aan de inrichting van de openbare ruimte. Denk hierbij aan het ontbreken van verlaagde trottoirbanden bij het oversteken, oneffenheden in straatprofielen, hinderlijke lichtmasten of flespalen, overhangend groen en parkeerplaatsen die te dicht bij kruisingen zijn gesitueerd. Dit leidt tot gebruik- en toegankelijkheidsproblemen, voor vooral mensen met visuele beperkingen, gebruikers van rolstoelen, rollators of kinderwagens. Door deze groepen wordt dit als zeer hinderlijk ervaren.

² Formeel is dit geen sluipverkeer, omdat het verkeer geen andere mogelijkheid heeft.

4 Oplossingsrichtingen

In hoofdstuk drie is de wijk Lasonder, 't Zeggelt en Boddenkamp verkeerskundig besproken en is de probleeminventarisatie behandeld. In dit hoofdstuk komen de oplossingsrichtingen aan de orde die door de werkgroep zijn beoordeeld en gekozen.

Het realiseren van de gekozen verkeerskundige maatregelen en het aanpassen van verhardingstypen zal veelal samengaan met werk-met-werk. Deze aanpak zorgt ervoor dat veel kosten kunnen worden bespaard en hoeft de straat maar een keer open. Denk bijvoorbeeld aan het vernieuwen van een riool. In zo'n geval kan de bovenlaag van de straat tegelijkertijd worden aangepakt met het riool.

Daarnaast zal een gekozen oplossing bij uitvoer altijd nader worden uitgewerkt door de gemeente in een definitief ontwerp. Met de omgeving wordt dit definitieve ontwerp vervolgens nader afgestemd en wordt de omgeving geïnformeerd over de planning en impact van het uit te voeren werk.

4.1 Fysieke inrichting

4.1.1 Gebiedsontsluitingswegen

Uit de analyse blijkt dat de gebiedsontsluitingswegen in en rondom de wijk nog niet allemaal zijn ingericht conform de ideale inrichting van Duurzaam Veilig. Zaken die nu worden gemist ten aanzien van een ideale inrichting zijn het scheiden van verschillende verkeersstromen, zoals het gemotoriseerde verkeer en fietsers via vrijliggende fietspaden. Deze zaken worden nu, al dan niet deels, gemist op de Boddenkampsingel, de Lasondersingel, de Hengelosestraat en de Oldenzaalsestraat.



Figuur 4.1: Vrijliggend tweerichtingsfietspad langs de Raiffeisenstraat

Deze gebiedsontsluitingswegen zijn formeel geen onderdeel van het wijkverkeersplan. Toch is het verkeerskundig gezien is gewenst om zoveel mogelijk vrijliggende fietspaden aan te leggen, zoals weergegeven in figuur 4.1. Dit soort maatregelen vergen wel de nodige ruimte en kunnen ten koste gaan van de aanwezige groenstructuur. De werkgroep ziet voor dit soort maatregelen daarom voor nu geen draagvlak in de wijk.

Een passend alternatief als tussenoptie is daarom een dubbele bufferstrook, met waar mogelijk met een rabatstrook. De werkgroep ziet dit profiel als passende oplossingen en ziet graag dat dergelijke aanpassingen mee worden genomen bij asfaltonderhoud. Een dergelijk profiel wordt reeds op andere plekken in Enschede toegepast. Door deze tussenoptie toe te passen wordt verder bijgedragen aan een uniforme inrichting en de herkenbaarheid van de wegen.

4.1.2 Erftoegangswegen

De drie hoofdpunten uit de probleeminventarisatie waren: 1) verkeersveiligheid, 2) bereikbaarheid en 3) overlast. Een groot deel van deze geconstateerde problemen kan worden aangepakt met het realiseren van de passende verkeersmaatregelen. Dat betekent dat de wegen in de wijk zoveel mogelijk in overeenstemming worden gebracht met de ideale weginrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig.

Zo kunnen problemen met snelheid en verkeersveiligheid bijvoorbeeld goed worden aangepakt met fysieke maatregelen. Dit heeft als resultaat dat op een goed ingerichte erftoegangsweg in de regel niet hard wordt gereden. Om een snelheid van 30 km/uur op dit soort wegen af te dwingen worden snelheidsremmende maatregelen toegepast. Vaak gaat dit om drempels en plateaus, omdat dit de meest effectieve maatregelen zijn. Andere snelheidsremmende maatregelen zijn minder effectief. Zo dient bij een versmalling voldoende verkeer aanwezig te zijn om als tegenligger te fungeren om zo de snelheid te verlagen. Daarnaast kunnen fietsers bij een versmallingen in de verdrinking komen.

Verkeerskundig gezien zijn de volgende snelheidsremmende maatregelen voor het wijkverkeersplan, al dan niet in combinatie, goed mogelijk:

1. Verkleinen van te grote kruisingsvlakken
2. Aanleggen en/of aanpassen van in- uitritconstructies (poorten) conform de CROW-richtlijn(en)
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 (klinkers er in asfalt eruit)
6. Waar nodig het wegprofiel te versmallen

Ter illustratie worden in figuren 4.2 t/m 4.6 een voorbeelden gegeven van deze maatregelen. Het gaat dan om poortconstructies, plateaus en drempels die passen in een 30 km/uur-zone. Deze voorbeelden zijn conform de CROW-richtlijnen. Zo kunnen de poortconstructies als fysieke overgangen, in combinatie met bebording, goed worden toegepast bij een overgang tussen een 50 km/uur-weg en 30 km/uur-weg (zone) of een 30 km/uur-weg (zone) en een 15 km/uur-weg (erf).



Figuur 4.2: In- uitritconstructie als overgang tussen een 30 km/uur-zone en een 50 km/uur weg, incl. vrijliggend eenrichtingsfietspad



Figuur 4.3: Voorbeeld plateau bij een T-kruising in een 30 km/uur-zone

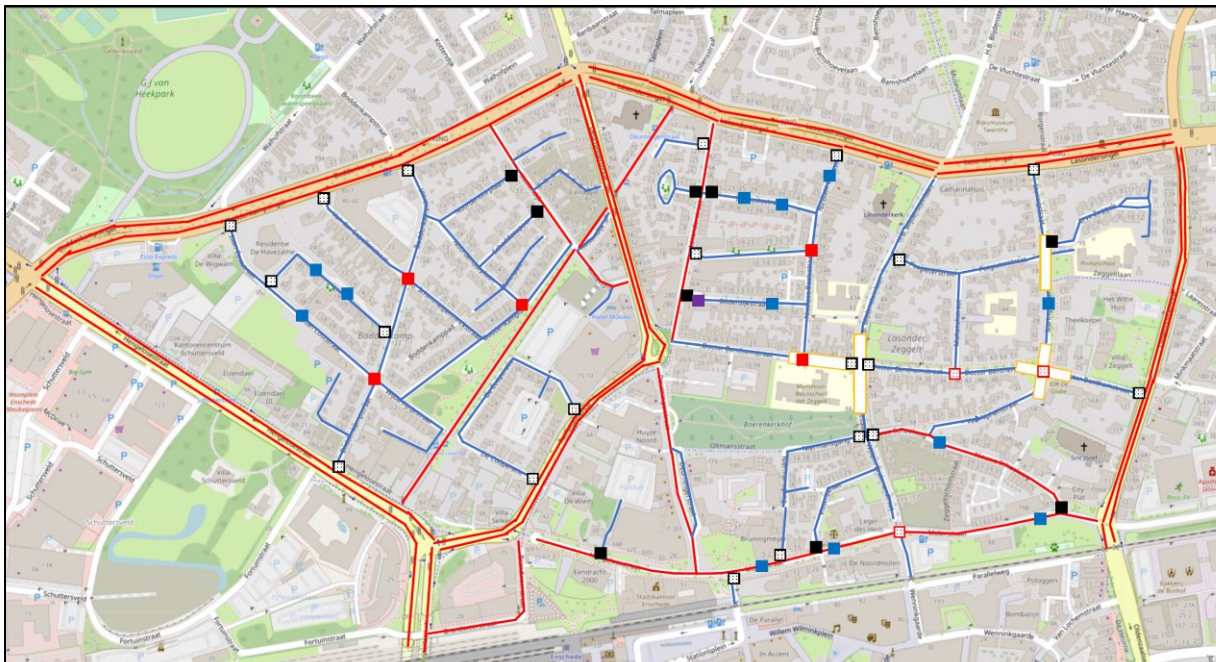


Figuur 4.4: Voorbeeld plateau bij een T-kruising in een 30 km/uur-zone, inclusief doortrokken trottoir (grijs)



Figuur 4.5: Voorbeeld drempel in een 30 km/uur-zone, incl. doortrekken trottoir (toegankelijkheid)

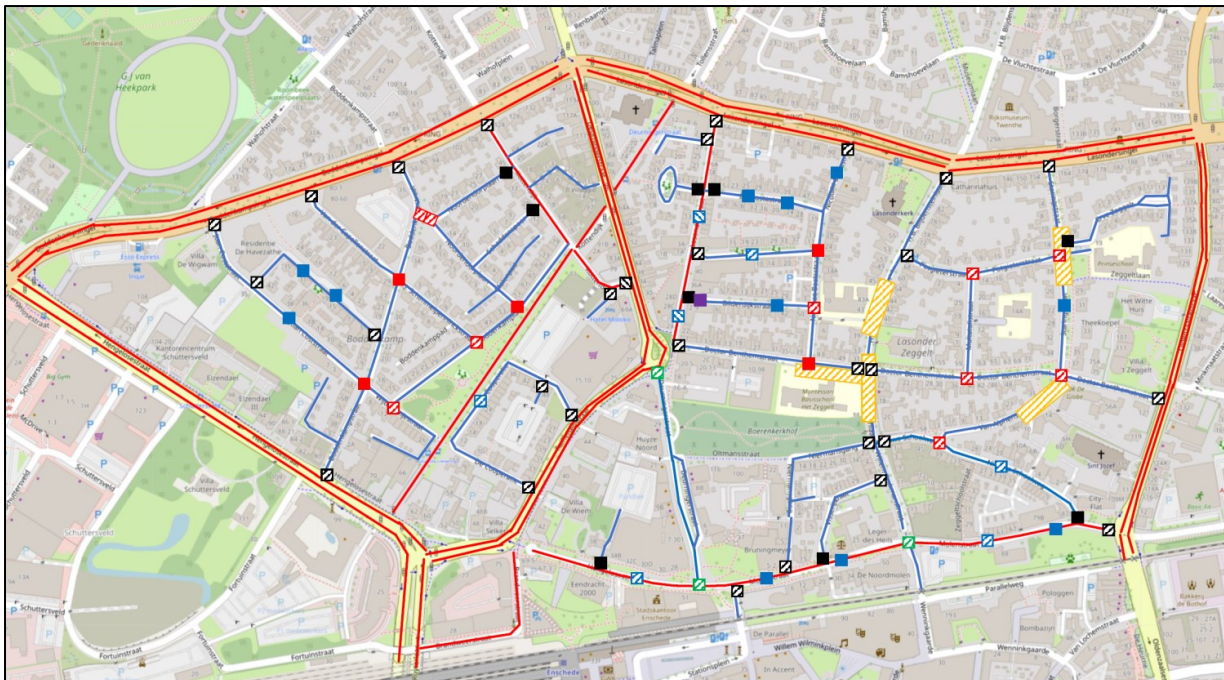
De voorbeeldmaatregelen kunnen grotendeels worden toegepast in de wijk. Dat komt omdat in de huidige situatie op veel plekken nu afwijkende of onvolledige maatregelen zijn gerealiseerd, dan wel ontbreken. Figuur 4.7 geeft de huidige verkeersmaatregelen weer, zowel de maatregelen die voldoen als de maatregelen die van de richtlijnen afwijken.



Figuur 4.7: Materialisatie (asfalt/klinkerverharding), (snelheidsremmende) verkeersmaatregelen en schoolzones

De huidige verkeersmaatregelen zijn weergegeven via blokjes. De zwarte (gesloten) blokjes zijn poortconstructies in de wijk die voldoen aan de richtlijnen. De zwarte (open) blokjes zijn poortconstructies die niet voldoen door bepaalde keuzes in de uitvoering. De rode (gesloten) blokjes geven de aanwezige verkeersplateaus weer op kruisingen die voldoen. De rode (open) blokjes geven de aanwezige verkeersplateaus weer op kruisingen die niet voldoen. De blauwe blokjes geven de aanwezige drempels weer en de paarse blokjes geeft één versmalling aan in de wijk. De gele open blokjes zijn schoolzones. Deze schoolzones zijn minimaal ingericht en hebben het nodige onderhoud nodig. Verder is de materialisatie weergegeven. De rode lijnen zijn wegen met asfalt verharding en de blauwe lijnen zijn wegen met klinkerverharding.

Het resultaat is dat in de huidige situatie op veel wegen in de wijk nodige verkeersmaatregelen ontbreken dan wel onvolledig zijn uitgevoerd. Om die reden ziet de werkgroep graag dat er aanvullend extra verkeersmaatregelen worden gerealiseerd en dat bestaande verkeersmaatregelen in overeenstemming worden gebracht met de richtlijnen. Figuur 4.8 geeft de gewenste dan wel te verbeteren verkeersmaatregelen weer.



Figuur 4.8: Wijziging materialisatie (klinkers voor asfalt) en aanvullende/aangepaste verkeersmaatregelen en schoolzones

Het resultaat van de voorgestelde aanpassingen in figuur 4.8 zal zijn dat de snelheid op de erftoegangswegen wordt verlaagd. Daarnaast komen de functie, vorm en gebruik van deze wegen meer in lijn met de ideale inrichting van Duurzaam Veilig die past bij een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Dit draagt bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verkeersgedrag.

In de bijlagen in een detailoverzicht weergegeven van de voorgestelde aanpassingen in figuur 4.8. in het kort zijn de voorgestelde maatregelen en aanpassing als volgt:

1. Poortconstructies (zwarte blokken/arcering schuin van rechts naar links)
 - Veel overgangen in de wijk zijn als poortconstructies vormgegeven, maar voldoen niet aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig. De werkgroep wil daarom dat de poortconstructies conform de richtlijnen worden vormgegeven en waar ontbreken aangebracht. Waar nodig dient een parkeerplaats te worden opgeofferd om het zicht te verbeteren. Het gaat om de volgende overgangen:
 - a) de kruisingen tussen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen, inclusief het aanbrengen van 30 km/uur-zone portalen;
 - b) de kruisingen tussen fietsstraten (erftoegangswegen) en gebiedsontsluitingswegen, inclusief het aanbrengen van 30 km/uur-zone portalen. De werkgroep kiest hier bewust voor verkeersveiligheid in plaats voor comfort voor de fietsers en wijkt af van het verzoek van de gemeente;
 - c) de kruisingen tussen erftoegangswegen en erven (15 km/uur);
 - d) de kruisingen tussen erftoegangswegen en fietsstraten (30 km/uur), inclusief overgangen tussen reguliere erftoegangswegen en fietsstraten;
 - e) de kruisingen tussen de H.B Blijdensteinlaan en de zijwegen, inclusief het verkleinen van de kruisingsvlakken om zo het zicht te verbeteren en de voorrangssituaties te verduidelijken.
2. Verkeersplateaus (rood en rood gearceerd)
 - Veel kruisingen in de wijk, tussen gelijkwaardige erftoegangswegen, zijn nu niet voorzien van een verkeersplateau. Om de snelheid op de kruisingen te verlagen en de verkeersveiligheid te verbeteren wordt voorgesteld om de nodige verkeersplateaus te realiseren conform de CROW-richtlijnen, inclusief afwijkende kleurstellingen. Hierdoor gaat de attentiewaarde omhoog en kunnen voetgangers (lees: gebruikers van een rolstoel, rollator, kinderwagen) zonder hoogteverschillen oversteken. Hiermee wordt tegelijkertijd de toegankelijkheid in de wijk

verbeterd. Daarnaast dragen verkeersplateaus bij aan een éénduidige en geloofwaardige weginrichting in de gehele wijk of gemeente.

3. Plateaus (groen gearceerd)

- Voor een aantal kruisingen in de wijk wil de werkgroep dat deze niet alleen worden voorzien van een verkeersplateaus, maar ook van een formele oversteekvoorziening (zebra) voor voetgangers. Het gaat om de kruising: 1) de kruising Molenstraat – Hengelosestraat – Deurningerstraat, 2) de kruising Molenstraat – Willem Brakmanstraat, en 3) de kruising Deurningerstraat – ovatonde. Het doel hiervan is om zowel de toegankelijkheid te verbeteren als de attentiewaarde van overstekende voetgangers voor het aanwezige fiets- en autoverkeer.

4. Drempels (blauw en blauw gearceerd):

- De werkgroep ziet graag dat erftoegangswegen met lange rechtstanden, inclusief de fietsstraten, worden voorzien van extra aanvullende drempels. De wenselijke afstanden tussen drempels zit tussen de 100 à 150 meter. Daarnaast is het noodzakelijk dat de drempels worden voorzien van voldoende sinus. Anders zal de snelheidsremmende werking van een drempel ontbreken. De werkgroep ziet ook graag dat er voldoende sinus is voor de drempels op de Molenstraat.

5. Versmallingen (paars)

- De werkgroep ziet graag dat de bestaande versmalling wordt behouden, maar ziet geen reden voor aanvullende versmallingen. Dit vanwege de passeerbaarheid.

6. Materialisatie (rood = asfalt/blauw = klinkers)

- De meeste erftoegangswegen voldoen qua materialisatie. Enkel de Nieuwe Schoolweg is nog een asfaltweg. De werkgroep wil daarom dat de Nieuwe Schoolweg bij een reconstructie wordt voorzien van open verharding (klinkers).

7. Schoolzones (geel gearceerde blokken)

- De schoolzones in de wijk zijn grotendeels versleten (ontbreken belijning) en minimaal vormgegeven. De werkgroep wil daarom dat de schoolzones worden verbeterd met aanvullende inrichtingselementen. Een nadere uitwerking volgt in de volgende paragraaf.

Naast de genoemde maatregelen ziet de werkgroep graag dat de toegankelijkheid van de wijk wordt verbeterd voor voetgangers. Nu worden voetgangers op veel plekken geconfronteerd met hinderlijke trottoirbanden en objecten die een oversteek bemoeilijken. Dit geldt vooral voor mensen die een rolstoel, kinderwagen of rollator gebruiken, dan wel visueel beperkt zijn. Dit probleem speelt ook op de looproutes langs de hoofdwegen. Figuur 4.9 geeft een voorbeeld van de recent aangepaste kruising Kottendijk – Boddenkampsingel. De oversteek geeft nog steeds de nodige hinder voor langzaam verkeer.



Figuur 4.9: Voetgangers steken over maar missen een verlaagde band en eindigen ter hoogte van een lichtmast.

Verder verdient zicht specifieke aandacht bij het realiseren. Bij veel kruisingen is bij het oprijden het zicht op doorgaande verkeer beperkt. Vaak komt dit door geparkeerde voertuigen of groen. Het is van

belang dat bij het realiseren van de poortconstructies het zicht wordt verbeterd. Dat kan door parkeerplaatsen anders vorm te geven en/of het groen te verwijderen. Tot slot ziet de werkgroep graag dat de kruising Boddenkampstraat – Hengelosestraat wordt aangepast. In de huidige situatie kan autoverkeer uit de Boddenkampstraat vrij makkelijk illegaal links afslaan. Het beter fysiek dichtzetten voorkomt deze illegale en onveilige verkeersmanoeuvre.



Figuur 4.10: Kruising Boddenkampstraat – Hengelosestraat ter hoogte van oversteek (brom)fietsers en de busbaan

4.1.3 Parkeren

Parkeerproblemen in de wijk zijn te relateren aan overlastproblemen en de bruikbaarheid van parkeerplaatsen. Een hoge parkeerdruk vormt in de wijk voor nu geen probleem. Zowel in de gebieden waar een parkeerregime van toepassing is dan wel waar er sprake is van vrij parkeren. Toch kan het zijn dat in de toekomst de parkeerdruk stijgt. In dat geval is het belangrijk om objectieve cijfers te hebben over de parkeerdruk. De werkgroep wil daarom voor nu dat er de parkeerdruk met regelmaat objectief wordt gemeten.

De parkeerproblemen die wel worden ervaren hebben te maken met overlast (gedrag) en fysieke inrichting. Ten aanzien van gedrag gaat het vooral om foutief parkeren. Denk aan (half) op de stoep parkeren en dubbel parkeren. Hierdoor wordt de doorgang van onder ander trottoirs geblokkeerd. Dit is vooral erg hinderlijk voor gebruikers van rolstoelen, rollators, kinderwagens en mensen met een visuele beperking. Dit kan worden aangepakt middels de nodige handhaving, zoals ook in de paragraaf over handhaving, educatie en voorlichting wordt besproken.

Daarnaast is er in sommige straten sprake van parkeerproblemen door de fysieke inrichting van de straat. Zo zijn er straten met een vrij brede rijbaan waar langs de weg mag worden geparkeerd. Dat betekent dat als er weinig auto's staan geparkeerd er hard wordt gereden. Daarnaast zorgt het ontbreken van vakken ervoor dat er vrij ruim geparkeerd kan worden. Door vakken te realiseren kan het parkeren worden geoptimaliseerd, het areaal worden vergroot en kan de rijbaan worden versmald. Dit komt de snelheid in zo'n woonstraat ten goede.

Figuur 4.11 en 4.12 geven twee voorbeelden weer van hoe parkeren (haaks- en langsparkeren) in de toekomst kan worden geoptimaliseerd ten opzichte van parkeren langs de rijbaan, inclusief vakindeling. Daarnaast biedt een schuine band een verbeterde toegankelijkheid en biedt het doortrekken parkeervakken bij plateaus de mogelijkheid om foutparkeren tegen te gaan. De werkgroep ziet graag dat bij (her)inrichtingsprojecten dat deze principes worden toegepast om woonstraten veiliger in te richten en foutparkeren tegen te gaan. Ook bieden deze inrichtingsprincipes de mogelijkheid om kruisingen en de rijbaan te versmallen om zo de verkeersveiligheid te verbeteren en de snelheid te verminderen.



Figuur 4.11: Een voorbeeld van langsparkeren met een verhoogde schuine band voor toegankelijkheid bij een plateau



Figuur 4.12: Een voorbeeld van haaksparkeren met een verhoogde schuine band voor toegankelijkheid bij een plateau

Tot slot ziet de werkgroep graag dat realisatie van de poortconstructies wordt getoetst of een parkeervak niet te dicht op een kruising staat en het zicht blokkeert. Is dat het geval dan is het voorstel om het parkeervak te verplaatsen of op te heffen ten behoeve van de verkeersveiligheid.

4.1.4 Schoolomgevingen

De schoolomgevingen bij de scholen en de buitenschoolse/kinderopvang in de wijk zijn grotendeels versleten en minimaal ingericht. De werkgroep ziet daarom graag dat de schoolzones met de nodige markeringen worden aangepakt en in overeenstemming worden gebracht met het recent vastgestelde verkeersveiligheidsbeleid (Gemeente Enschede, 2023). Het gaat hier om zowel horizontale als verticale elementen. Horizontale elementen zijn markeringen op het wegdek. Verticale elementen zijn bijvoorbeeld gekleurde palen of hekken. Een combinatie van deze elementen verbetert de herkenbaarheid van de schoolomgevingen in de wijk. Figuur 4.13 en figuur 4.14 een aantal voorbeelden van horizontale en verticale markeringen. Dit is in lijn met de het voornemen van de gemeente om bijvoorbeeld kleurrijke palen te plaatsen bij schoolzones.



Figuur 4.13: Voorbeeld van verticale elementen bij schoolzone

Het advies vanuit de werkgroep aan de gemeente is om de schoolzones zo vorm te geven dat de ingang voor een school, het wegdeel tussen twee diverse kruisingen, wordt vormgegeven als verlengd plateau, inclusief afwijkende kleurstelling. Denk bijvoorbeeld aan gele klinkers en de nodige kleurrijke verticale elementen. Figuur 4.14 geeft een voorbeeld van een verlengd plateau. Een verlengd plateau werkt namelijk door in het verlagen van de snelheid en de herkenbaarheid van de schoolzone. Een dergelijke inrichting kan tevens gebruikt worden om parkeren rondom een school te optimaliseren.



Figuur 4.14: Voorbeeld van verlengt plateau bij een schoolzone

Daarnaast ziet de werkgroep graag dat, in aanvulling op de fysieke maatregelen, de basisscholen De Globe en de Prinseschool met de directe omgeving en de gemeente in gesprek gaan. Het doel hiervan is om het breng- en haalverkeer beter te organiseren. Bij de bewoners rondom deze scholen wordt de nodige overlast ervaren van ouders en taxibedrijven die kinderen brengen en halen. Mogelijk kan basisschool Het Zeggelt de nodige (leer)ervaring delen met de andere scholen. Ook kan verkend worden in hoeverre een kiss & ride zone als fysieke maatregel inpasbaar is in combinatie met een verlengd plateau. Een kiss & ride dient om kinderen af te zetten en is geen stopverbod. De werkgroep wil tot slot om liever meerdere kleinere schoolzones in plaats van een of twee grote schoolzones. Dat komt omdat een aantal kleinere schoolzones de attentiewaarde vergroot voor de weggebruikers.

4.2 Routes

4.2.1 Autoverkeer

4.2.1.1 Achtergrond

Een belangrijk punt in de probleeminventarisatie is de bereikbaarheid van Lasonder en 't Zeggelt. Bewoners en andere belanghebbenden ervaren in dit deel van de wijk bereikbaarheidsproblemen en overlast van autoverkeer. De aanleiding hiervan is het dicht zetten van de verbinding Lasonderstraat – Lasondersingel voor autoverkeer. Autoverkeer komende uit de Lasonderstraat kan sindsdien niet meer de Lasondersingel oprijden richting de Boddenkampsingel. Andersom kan autoverkeer komende vanaf de Lasondersingel rijrichting Oldenzaalsestraat niet meer de Lasonderstraat in rijden. Het gevolg is dat dit bestemmingsverkeer door andere delen van Lasonder en 't Zeggelt moet rijden. Dit wordt als problematisch ervaren door bewoners die door de wijk moeten rijden en door de overige bewoners die dit verkeer door hun straat hebben rijden. Het probleem wordt daarbij versterkt door de aanwezigheid van wegen met eenrichtingsverkeer voor de auto.

Om de bereikbaarheidsproblemen van Lasonder en 't Zeggelt op te lossen zijn door de werkgroep diverse aanpassingen bedacht om de verkeerscirculatie in de wijk te verbeteren, evenals een mogelijke doorsteek ter hoogte van de kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat. Al deze voorstellen zijn modelmatig doorgerekend en met elkaar vergeleken. Hierbij is rekening gehouden met verkeersveiligheid, beschikbare ruimte en potentieel sluipverkeer. In bijlage 20 wordt uitgebreid stilgestaan bij de onderzochte varianten. De resultaten zijn vervolgens uitgebreid besproken met de werkgroep op twee werkgroepavonden. Het resultaat hiervan is dat de werkgroep een aantal aanpassingen unaniem wenselijk vindt. Daarnaast is de werkgroep het op een aantal punten niet met elkaar eens. De werkgroep wil daarom de wijk voor advies vragen op de 2^e informatiebijeenkomst.

4.2.1.2 Bevindingen variantenanalyse

De belangrijkste bevindingen uit de variantenanalyse zijn als volgt, namelijk dat:

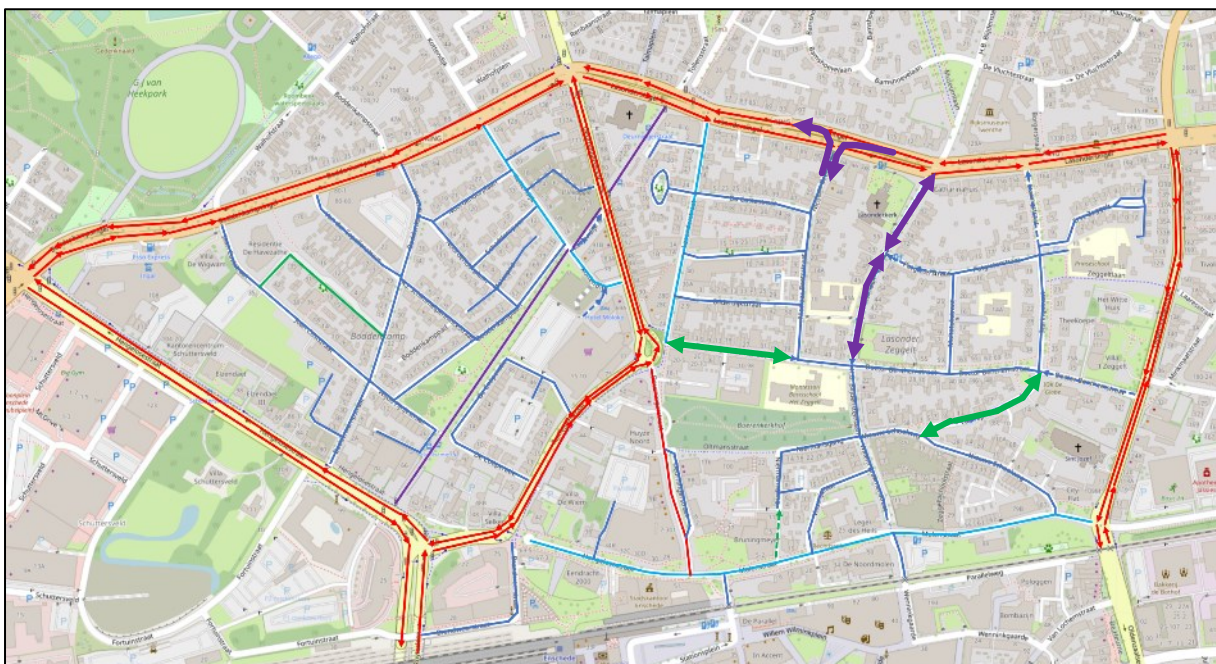
1. in de onderzochte varianten blijft het aandeel autoverkeer in de wijk, motorvoertuigen per etmaal (mvt/e), ruim binnen de marges die passend zijn erftoegangswegen binnen de bebouwde kom;
2. het omdraaien of uniformeren van eenrichtingsverkeerroutes op de H.B. Blijdensteinlaan bieden geen grote voordelen voor de bereikbaarheid van de wijk, terwijl het risico op een hogere snelheid toeneemt, vanwege het ontbreken van tegenliggers en lange rechtstanden;
3. het instellen van tweerichtingsverkeer op de Doctor Benthemstraat, tussen de Nicolaas Beetsstraat en de Lasonderstraat, en de Van Alphenstraat, vooral voordelen kent voor de interne bereikbaarheid van de wijk;
4. het niet mogelijk is om tweerichtingsverkeer in te stellen op: 1) de Doctor Benthemstraat, tussen de Oldenzaalsestraat en de Stratingstraat, 2) de Potgietersstraat, tussen de H.B. Blijdensteinlaan en de Multatulistraat, en 3) de Staringsstraat, tussen de Lasondersingel en de Potgietersstraat. Dit komt door fysiek ruimtegebrek, verminderd zicht en verkeersveiligheidsrisico's;
5. een doorsteek ter hoogte van de Nicolaas Beetsstraat vooral voordelen biedt om de bereikbaarheid van Lasonder sterk te verbeteren, namelijk voor dat deel van Lasonder dat nu de grootste bereikbaarheidsproblemen ervaart. Ook ontstaat er verkeersveiligheidswinst bij de schoolomgeving van Basisschool Het Zeggelt, omdat het zowel op de Doctor Benthemstraat als de H.B. Blijdensteinlaan rustiger wordt;
6. de doorsteek als de consequentie heeft dat het iets drukker wordt op het laatste deel van de Nicolaas Beetsstraat, tussen de Da Costastraat en de Lasondersingel. Mocht er gekozen worden de doorsteek te realiseren dan dient de aansluiting op de Lasondersingel te worden aangepast om de verkeersveiligheid en (mogelijk) parkeren te borgen;
7. het mogelijk is om tweerichtingsverkeer in te stellen op de H.B. Blijdensteinlaan, maar dat de consequentie wel is dat het op de H.B. Blijdensteinlaan relatief gezien drukker wordt ten opzicht van de bestaande situatie;
8. een combinatie van een doorsteek bij de Nicolaas Beetsstraat en tweerichtingsverkeer op de H.B. Blijdensteinlaan de bereikbaarheid van de wijk optimaliseert, maar de verkeersveiligheidswinst (minder verkeer) ter hoogte van de Basisschool 't Zeggelt tenietdoet.

4.2.1.3 Keuzes werkgroep

Op grond van de bevindingen is de werkgroep het unaniem eens over het instellen van twee richtingsverkeer op de Doctor Benthemstraat, tussen de Lasonderstraat en de Nicolaas Beetsstraat, en de Van Alphenstraat. Er is echter geen unanimititeit met betrekking tot het wel of niet openstellen van de doorsteek ter hoogte van de Lasondersingel en de Nicolaas Beetsstraat. Het merendeel van de werkgroep is voor de openstelling, omdat zo de bereikbaarheid van Lasonder verbetert en het verkeer door de rest van de wijk afneemt. Wordt voor openstelling gekozen worden dan dient wel het de doorsteek verkeersveilig te worden vormgegeven en dient het laatste deel van de Nicolaas Beetsstraat (mogelijk) te worden heringericht om de passeerbaarheid en parkeren te borgen.

Een klein deel van de werkgroep is echter bang dat het te druk wordt op de Nicolaas Beetsstraat vanwege sluipverkeer. Dit deel van de werkgroep ziet liever dat de H.B. Blijdensteinlaan tweerichtingsverkeer wordt om daarna te bezien of een doorsteek nog noodzakelijk is.

Figuur 4.15 geeft de unaniem gewenste aanpassingen weer in groen (tweerichtingsverkeer). Met paars zijn de twee punten weergegeven waar de werkgroep niet uitkomt.



Figuur 4.15: Aanpassingen verkeerscirculatie Lasonder en 't Zeggelt. Met 'Groen' basisaanpassingen tweerichtingsverkeer en 'Paars' mogelijke aanvullende wijzigingen

4.2.1.4 Vraag aan de wijk

Doordat de werkgroep er niet unaniem uitkomt welke aanpassingen wenselijk, wil de werkgroep de vier varianten voorleggen aan de wijk. De vier varianten zijn:

- Variant A: tweerichtingsverkeer instellen op de Van Alphenstraat en een deel van de Doctor Benthemstraat
- Variant B: tweerichtingsverkeer instellen op de Van Alphenstraat en een deel van de Doctor Benthemstraat, alsmede een doorsteek realiseren bij de kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat
- Variant C: tweerichtingsverkeer instellen op de Van Alphenstraat, de H.B. Blijdensteinlaan en een deel van de Doctor Benthemstraat
- Variant D: tweerichtingsverkeer instellen op de Van Alphenstraat, de H.B. Blijdensteinlaan en een deel van de Doctor Benthemstraat, alsmede een doorsteek realiseren bij de kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat

Elke variant heeft zijn eigen voor- en nadelen. Deze zijn in het kort als volgt:

- Met variant A neemt de autobereikbaarheid binnen de wijk toe, maar deze variant biedt weinig voordelen voor bereikbaarheid van de hoofdwegen om de wijk. Verkeer uit Lasonder zal dus door de rest van de wijk moeten blijven rijden.
- Variant B zorgt ervoor dat bewoners rondom de Lasonderstraat niet meer door de rest van de wijk hoeven te rijden. Dit verkeer, dat normaal gesproken door de Doctor Benthemstraat rijdt, kan nu via de Nicolaas Beetsstraat de wijk in en uit. Dit leidt tot een vermindering van verkeersdruk bij de schoolomgeving van Basisschool Het Zeggelt. Wel wordt het iets drukker op het laatste deel van de Nicolaas Beetsstraat en dit laatste deel van de straat opnieuw moeten worden ingericht.
- In variant C kunnen alle bewoners van de wijk via de H.B. Blijdensteinlaan de wijk in en uit. Hierdoor neemt de bereikbaarheid van de wijk als geheel toe. Echter, het wordt relatief gezien een stuk drukker op de H.B. Blijdensteinlaan.
- Variant D laat bewoners uit de omgeving van de Lasonderstraat de wijk in en uit rijden bij de Nicolaas Beetsstraat, terwijl de rest van de wijk een extra route krijgt via de H.B. Blijdensteinlaan. De bereikbaarheid voor de wijk is in deze variant het grootst, maar het verkeersveiligheidsvoordeel verdwijnt.

Verkeerskundig gezien dragen alle vier de varianten bij aan een verbetering van de bereikbaarheid, maar zijn de voordelen van variant A minimaal. In de andere varianten is de bereikbaarheidsstename beter. Wel kan het op sommige wegen drukker worden, met name op het laatste deel van de Nicolaas Beetsstraat en/of de H.B. Blijdensteinlaan. Wat betreft verkeersveiligheid biedt variant B de meeste voordelen, met name bij de schoolomgeving van Basisschool Het Zeggelt. Uiteindelijk hangt de keuze voor een bepaalde voorkeursvariant vooral af van de wensen en behoeften van de wijk.



Figuur 4.16: Varianten verkeerscirculatie Lasonder en 't Zeggelt.

4.2.2 Fietsnetwerk

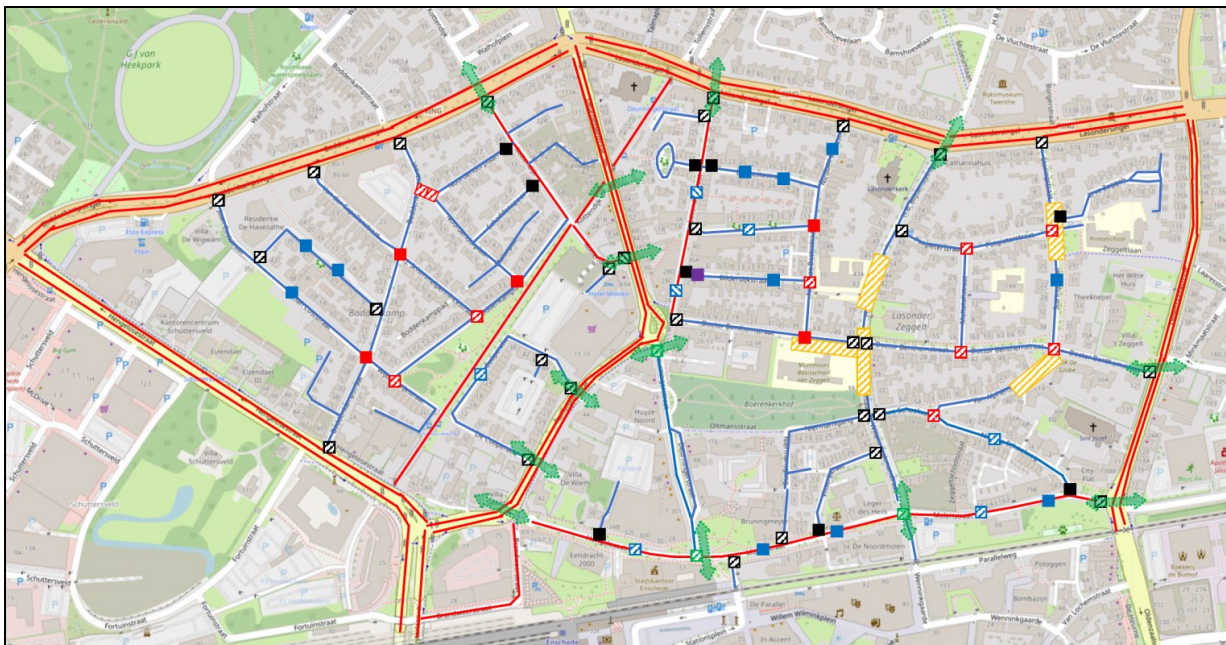
Ten aanzien van het fietsnetwerk worden geen wijzigingen voorgesteld door de werkgroep. Wel wil de werkgroep op de routes van de fietsstraten een aantal extra drempels laten plaatsen. Dit heeft als doel om de snelheid van het autoverkeer, e-bikes en bromfietzers te verminderen. De fietsstraten zijn namelijk uitgevoerd in asfaltverharding. Dit is voor het comfort van de fietsers, maar dat heeft als consequentie dat het overige verkeer in de regel harder rijdt dan op klinkerverharding. Dit is vooral terug te zien op de Molenstraat.

Een aantal aanvullende en strategisch geplaatste drempels op de Molenstraat, de Lasonderstraat en de Kottendijk kunnen de snelheid van het verkeer verlagen en de leefbaarheid voor de omgeving verbeteren. Belangrijk voor het functioneren van drempels is dat deze met voldoende sinus worden uitgevoerd om genoeg snelheidsremmende werking hebben. Verder wordt op de Molenstraat nog een tweetal goed vorm te geven oversteekvoorzieningen voorgesteld (zie 4.2.3).

Verder ziet de werkgroep graag dat de fietsstraten worden uitgevoerd in een eenduidige vorm, conform het beleid van de gemeente. Zo zijn de fietsstraten Kottendijk en Lasonderstraat verschillend vormgegeven terwijl hun functie in het fietsnetwerk identiek is.

4.2.3 Oversteken fietsers en voetgangers

Uit de probleeminventarisatie komt naar voren dat een aantal oversteeklocaties als problematisch worden ervaren. In figuur 4.17 zijn de oversteeklocaties opgenomen die de werkgroep wil verbeteren.



Figuur 4.17: Oversteeklocaties waar een verkeerskundige optimalisatie gewenst is (groene pijlen)

Het betreft zowel oversteeklocaties voor (brom)fietser als voetgangers. De oversteeklocaties worden hieronder kort besproken. Per oversteek wordt aangegeven: 1) de locatie, 2) wat het knelpunt is en 3) welke oplossingsrichting(en) de werkgroep voorstelt. In een detailuitwerking met de omgeving zullen de oversteeken nader moeten worden aangepakt. Daarbij vindt de werkgroep het belangrijk dat de oversteekvoorzieningen hufferproof zijn. Dat betekent geen kerende voertuigen op een fiets- en/of voetgangersoversteek. De oversteeklocaties:

1. Kruising Boddenkampsingel – Kottendijk: Betreft een fiets-/voetgangersoversteek
 - Gewenst is om de oversteek voor de (brom)fietser te splitsen in twee stroken, zodat de (brom)fietzers na het oversteken van de Boddenkampsingel op de juiste zijde van de Kottendijk terecht komt in plaats van middenop, omdat hier autoverkeer staat te wachten bij het oprijden

van de Boddenkampsingel. Voor de voetganger is het daarnaast gewenst dat een lichtmast wordt verplaatst en de trottoirband wordt verlaagd.

2. **Kruising Kottendijk – Noorderbaan:** Betreft een fiets-/voetgangersoversteek
 - De Deurningerstraat kruist op dit punt de busbaan. Er zijn nu VRI-geregelde oversteekvoorziening aanwezig voor het kruisend busverkeer over de Deurningerstraat ten aanzien van doorgaand autoverkeer, voetgangers en fietsers. De voorziening wordt als onprettig ervaren door voetgangers en fietsers. Tegelijkertijd worden oversteekvoorzieningen om de Deurningerstraat over te steken gemist. Het is gewenst om de aanwezige oversteekvoorziening te optimaliseren en de barrièrewerking van de Deurningerstraat op dit punt voor de wijk te slechten. Formeel valt deze kruising buiten de scope van het wijkverkeersplan, maar de werkgroep vindt het belangrijk dat dit punt mee wordt gegeven richting de gemeente.
3. **Kruising Kottendijk – Deurningerstraat:** Betreft een fiets-/voetgangersoversteek
 - De Kottendijk eindigt op dit punt als fietsstraat. Er wordt een oversteekvoorziening gemist voor de (brom)fietsers en de voetganger. Daarnaast draait op dit punt het vrachtverkeer komende vanaf het parkeerterrein bij Jumbo de Deurningerstraat op. Het is gewenst om de hier aanwezige diverse verkeerstromen uit elkaar te halen. Formeel valt deze kruising buiten de scope van het wijkverkeersplan, maar de werkgroep vindt het belangrijk dat dit punt mee wordt gegeven richting de gemeente. Daarbij is de aanbeveling om het (over)zicht op doorgaand verkeer te verbeteren voor overstekend en uitrijdend fiets- en vrachtverkeer vanwege aanwezige containers.
4. **Kruising Raiffeisenstraat – De Coöperatie:** Betreft tweemaal een fiets-/voetgangersoversteek
 - Er wordt hier tweemaal ruimte gemist voor fietsers en voetgangers die willen oversteken. Door aparte opstelruimte te creëren voor fietsers en voetgangers die vanaf het fietspad over willen steken naar De Coöperatie wordt voorkomen dat fietsers en voetgangers samen komen op één punt. Daarnaast is het van belang dat overstekende fietsers die het fietspad op rijden worden gescheiden van wachtende fietsers. Dit vereist per locatie drie oversteekpunten. Twee punten voor wachtende fietsers/voetgangers en een punt voor invoegende fietsers. Nu steken fietsers en voetgangers over ter hoogte van een uitrit. Geadviseerd wordt om per oversteek drie 'doorsteken' te maken, per rijrichting één voor (brom)fietsers en één voor voetgangers.
5. **Kruising Lasondersingel – Lasonderstraat:** Betreft een fiets-/voetgangersoversteek
 - Net als bij de andere oversteek Boddenkampsingel – Kottendijk steken hier de fietsers over op één middeneiland, incl. paaltje. Gewenst is om deze oversteek uit elkaar te halen zodat de (brom)fietsers eindigt op de juiste zijde van de rijweg (Lasonderstraat) dan wel de tegengestelde (brom)fietsers niet tegenkomt in de bocht aan de zijde Lasondersingel/busbaan. Daarbij is het wenselijk om aandacht te besteden aan de onduidelijke invoegstrook voor de fietser bij de verkeerslichten en ontbreekt op het middeneiland verlichting om de fietser die oversteeft in het donker kenbaar te maken. Tot slot steekt de voetganger over bij de fietsoversteek, terwijl op zo'n 25 meter een geregelde oversteek is. Het advies is om de oversteek voor de fietser en de voetganger (opnieuw) in samenspraak met de directe omgeving te evalueren en goed tegen het licht te houden. Een onafhankelijke verkeersveiligheidsaudit is hier zeer gewenst.
6. **Kruising Lasondersingel – H.B. Blijdensteinlaan:** Betreft een fiets-/voetgangersoversteek
 - De oversteek voor de fietser en de voetganger verdient een herontwerp. De opstelruimte op dit punt brengt nu het gemotoriseerde verkeer samen met de (brom)fietsers die in de oversteek midden op de opstelruimte eindigen. Verder ontbreken verlaagde trottoirbanden voor voetgangers, zodat voetgangers midden op de rijbaan oversteken. Afslaand verkeer verwacht een voetganger hier niet. Geadviseerd wordt om de kruising opnieuw te bezien. Tot slot ontbreken zaken door slijtage, zoals markering.
7. **Kruising Oldenzaalsestraat – Doctor Benthemstraat:** Betreft een fiets-/voetgangersoversteek
 - Geadviseerd wordt om de oversteek of te verwijderen of goed vorm te geven. In de directe nabijheid is een andere voetgangersoversteek aanwezig met een zebra. Het advies is om één goede en veilige oversteek te realiseren voor wijkbewoners en schoolgaande jeugd.
8. **Kruising Oldenzaalsestraat – Molenstraat:** Betreft een fiets-/voetgangersoversteek
 - Op deze oversteek voor fietsers en voetgangers eindigen fietsers in tegengestelde richting weer op eenzelfde punt in het middeneiland. Geadviseerd wordt om dit punt uit elkaar te halen zodat de overstekende (brom)fietsers aan de juiste zijde van de Molenstraat en Oosterstraat eindigt. Daarnaast wordt een herkenbare oversteek voor voetgangers in de voorrang gemist.

9. **Kruising Molenstraat – Willem Brakmanstraat:** Betreft een fiets-/voetgangersoversteek
 - Op dit punt wordt een formele oversteekvoorziening voor voetgangers gemist (zebra). Gezien de intensiteiten van de (brom)fietser op deze fietsstraat is het wenselijk dat hier een formele zebra wordt aangebracht in combinatie met een verkeersplateau.
10. **Kruising Molenstraat – Hengelosestraat – Deurningerstraat:** Betreft een fiets-/voetgangersoversteek
 - Op dit punt komen diverse stromen verkeer samen, zowel invoegend, afslaand als doorgaand autoverkeer, fietsverkeer en overstekende voetgangers. Gewenst is om deze kruising aan te passen zodat de herkenbaarheid van de fietsstraat beter functioneert en voetgangers veilig kunnen oversteken. Geadviseerd wordt daarom om aparte in- en uitvoegers te realiseren voor de (brom)fietzers en de oversteek voor voetgangers te formaliseren met een formele zebra.
11. **Kruising Hengelosestraat – Raiffeisenstraat:** Betreft een fiets-/voetgangersoversteek
 - Op dit punt komt fietsverkeer samen om vanaf de zijde Hengelosestraat de Raiffeisenstraat over te steken. In de spits is er te weinig opstelruimte voor al het wachtende fietsverkeer. De werkgroep ziet daarom graag dat opstelruimte voor de oversteekvoorziening wordt verbreed.
12. **Kruising Deurningerstraat – ovatonde:** Betreft oversteek voor voetgangers
 - De werkgroep ziet graag dat bij de reconstructie van de ovatonde de voetgangersoversteek wordt geformaliseerd met een zebra en er voldoende plek wordt gecreëerd voor wachtende/inrijdende voertuigen. Nu komende de diverse verkeersdeelnemers op deze plek in de verdrukking.

4.2.4 Ov-routes

Er zijn geen wijzingen voor ov-routes dan wel de busbaan zelf. Om illegaal gebruik van de busbaan tegen te gaan is onderzocht of het mogelijk is om bussluizen aan te brengen. Echter, vanwege het gebruik van de busbaan door hulp- en nooddiensten, de afvaldienst, gladheidsbestrijding en doelgroepenvervoer wordt dit als onwenselijk ervaren. Dit punt neemt de werkgroep over.

Verder is onderzocht of een passend hekwerk gerealiseerd kan worden langs de busbaan in Boddenkamp. Het huidige hekwerk aan de noordzijde is laag en spelende kinderen kunnen zonder veel hinder de busbaan op lopen. De werkgroep ziet daarom graag dat hier een gesloten hek wordt geplaatst zodat dit punt wordt opgelost. Belangrijk is dat dit nieuwe hek past bij de uitstraling van het park. De aanpassing kan ook worden gebruikt om de oversteek over busbaan richting het parkeerterrein van de Jumbo te verbeteren.

4.2.5 Calamiteitenroutes

Hulp- en nooddiensten hebben aangegeven dat met de huidige voorstellen in het plan de reguliere bereikbaarheid in stand blijft net als de calamiteitenroutes.

4.2.6 Vracht- en bevoorradersverkeer

Het vracht- en bevoorradersverkeer rijdt over hoofdroutes. Dit verkeer komt in de regel niet in de wijk of het gaat om bezorgdiensten. De bezorgdiensten leveren wel overlast op in de wijk. Deze overlast gaat vooral over foutparkeren bij het lossen van goederen. Handhaving biedt maar beperkte mogelijkheid om dit tegen te gaan. Een alternatief is mogelijk een pakketsluis op een centrale plek in de wijk. De Jumbo gaat verkennen of dit in de toekomst mogelijk is bij de Melkhal.

Verder bleek dat de bevoorrading van de Jumbo geoptimaliseerd kan worden. De Jumbo past daarom na overleg de aan- en afrijdroutes aan. Zo is er afgesproken dat het vrachtverkeer voor de Jumbo aanrijdt via de route Hengelosestraat en Raiffeisenstraat. Vervolgens rijdt het vrachtverkeer via het parkeerterrein en de fietsstraat Kottendijk naar de Deurningerstraat om via het noorden de wijk te verlaten. Daarnaast viel op dat de route voor vrachtverkeer over het parkeerterrein bij de Jumbo niet optimaal is vormgegeven. De Jumbo gaat hier aparte afspraak over maken met de eigenaar van het parkeerterrein en de gemeente om het op- en afrijden van het parkeerterrein te optimaliseren. Verder eindigt de uitrijroute voor dit vrachtverkeer op de fietsstraat Kottendijk.

4.3 Gedrag

4.3.1 Handhaving

Handhaving is een belangrijk gewenste maatregel in de probleeminventarisatie. De politie kan handhaven op snelheid in 30 km/uur-zones als het overtredingspercentage niet hoger is dan 20% (brief PG 01.04.2019). Met het doorvoeren van de nodige snelheidsremmende maatregelen uit paragraaf 4.1 komt de inrichting in de erftoegangswegen in wijk van steeds meer in de buurt van de ideale inrichting. Met het wijkteam van de politie kan overlegd worden of zij op grond van de overtredingspercentages snelheidscontroles willen houden.

De werkgroep ziet graag deze snelheidscontroles samen plaatsvinden met handhaving. De werkgroep ziet graag dat de wijkraad en gemeentelijke handhaving een plan opstellen met het wijkteam van de politie. Het doel van dit plan is om toezicht te houden op snelheid, parkeren en het verkeersgedrag van de weggebruikers, zowel van het auto- als fietsverkeer.

Verder ziet de werkgroep graag dat er op de hoofdwegen om de wijk flitspalen worden geplaatst. Dit heeft als doel om hardrijders en overlast tegen te gaan. In geval van overlast gaat het vooral om geluid van motoren 's avonds en 's nachts. Formeel vallen de hoofdwegen buiten de randvoorwaarden van het wijkverkeersplan, maar met dit verzoek wordt een duidelijk signaal gegeven aan de gemeente om als wegbeheerder het gesprek aan te gaan met het Openbaar Ministerie (OM). Het OM bepaalt in Nederland, in samenspraak met de wegbeheerder en de politie, waar flitspalen komen te staan. De meest wenselijke locatie voor een flitspaal ziet de werkgroep bij de kruising Lasondersingel – Boddenkampsingel – Deurningerstraat. Bij deze kruising is recent een invoeger gerealiseerd. Veel bewoners vinden de invoeger gevaarlijk, omdat verkeer komende vanaf de Lasondersingel, met hoge snelheid op het laatste moment hier invoegt.

Daarnaast is het voorstel om op de gehele route om de wijk met enige regelmaat mobiele flitspalen (flexflitsers) in te zetten. Dit voorstel komt overeen met de ambitie van de gemeente zelf, zoals is vastgelegd in het recent vastgestelde verkeersveiligheidsbeleid (Gemeente Enschede, 2023c:16).

4.3.2 Educatie en voorlichtingen

De gemeente heeft recent nieuw verkeersveiligheidsbeleid vastgesteld. Een belangrijk onderdeel hierin is het actief meedoen met landelijke campagnes over gedrag in het verkeer, zoals rijden onder invloed, afleiding in het verkeer (gebruik van mobiele telefoons), fietsverlichting, rijgedrag en snelheid. Deze campagnes ondersteunen het wijkverkeersplan. Zo past de campagne voor snelheid en rijgedrag goed bij de verkeersproblematiek in de wijk.

De werkgroep stelt voor om met enig maatwerk de campagnes in te zetten in de wijk. Denk aan campagnes voor het beter gebruiken van de fiets door ouderen en internationale studenten. Zo is er voor ouderen de landelijke campagne Doortrappen. Deze campagne heeft als doel om ouderen langer veilig te laten fietsen op de (elektrische) fiets. Daarnaast heeft Enschede veel internationale studenten die niet bekend zijn met de Nederlandse fietscultuur. De werkgroep stelt voor om deze groep actief te benaderen. Zo was er in 2008 voor deze groep een campagne. Graag ziet de werkgroep dat zo'n campagne opnieuw wordt opgestart zodat ook internationale studenten veilig gebruik kunnen maken van de fiets en de daarvoor bedoelde fietsinfrastructuur.

Verder kunnen de basisscholen in de wijk het Twents Verkeersveiligheidslabel ontvangen. Basisscholen ontvangen dit label wanneer zijzelf actief bezig zijn met verkeersveiligheid op school. Het goed laten functioneren van schoolzones gaat daarmee hand in hand met het gedrag van ouders, leerlingen en de omgeving. De werkgroep stelt voor dat de basisscholen in de wijk samen met de wijkraad en de directe omgeving richting de gemeente optrekken. Zeker omdat ook leerlingen van de scholen van en naar de buitenschoolse opvang gaan op andere plekken in de wijk.

Tot slot ziet de werkgroep graag dat een dynamische snelheidsdisplay, beter bekend als de 'Smiley', rouleert in de wijk. Een dynamische snelheidsdisplay is een actief middel om de weggebruiker te

attenderen op hun snelheid. Zo'n snelheidsdisplay kan zonder probleem op 30 km/uur-wegen worden geplaatst. In de regel hangt een snelheidsdisplay een aantal weken op een locatie. De reden hiervoor is dat na deze periode effectiviteit van een snelheidsdisplay afneemt op het rijgedrag van weggebruikers. Het is daarom belangrijk om een snelheidsdisplay te laten rouleren door de wijk om zo effectief mogelijk te zijn. Figuur 4.18 geeft een voorbeeld van een snelheidsdisplay.



Figuur 4.18: Voorbeeld van een snelheidsdisplay

5 Het toetsen van het wijkverkeersplan

5.1 Toets bovenwijkse belangenvertegenwoordigers

Het concept-wijkverkeersplan is getoetst door bovenwijkse belangenorganisaties. Het doel van deze consultatie is het toetsen van de gekozen maatregelen door een afvaardiging van een belangenvereniging of mobiliteitsactor. De toetsgroep heeft de mogelijkheid gehad om tussen 7 december 2023 en 12 januari 2024 te reageren.

Tabel 5.1: De te benaderen bovenwijkse belangenorganisaties

Belangenorganisaties	Reactie: ja/nee
1. Ambulance – Oost	Nee
2. Arriva (ov-bedrijf)	Ja
3. Brandweer – Twente	Ja
4. Commissie Enschede Toegankelijk ¹	Ja
5. Fietsersbond – Enschede	Ja
6. Gemeente Enschede – Verkeerskundige	Ja
7. Gemeente Enschede – Wegbeheerder	Ja
8. Hogeschool Saxion	Nee
9. KvK – Enschede	Nee
10. MKB Twente	Nee
11. Politie – Twente	Ja
12. ROC van Twente	Nee
13. Senioren Platform Enschede	Ja
14. Stichting Alifa (ouderen)	Nee
15. Twente Milieu	Ja
16. Universiteit Twente	Nee

Uit tabel 5.1 blijkt dat niet alle partijen hebben gereageerd. De belangrijkste reden dat een partij niet heeft gereageerd is als volgt, namelijk: 1) geen tijd, 2) geen expertise, 3) geen interesse of 4) het ontbreken van lokale gebiedskennis. De reacties van de partijen die hebben gereageerd zijn verwerkt in bijlage 19. Per reactie is een kort advies opgenomen richting de werkgroep. Tijdens de 3^e werkgroepbijeenkomst zijn de binnengekomen reacties besproken en is door de werkgroep besloten welke adviezen wel of niet zijn overgenomen en verwerkt in hoofdstuk 4.

5.2 Reacties uit de wijk

Op 30 mei 2024 wordt 2^e informatiebijeenkomst gehouden. Bewoners en andere belanghebbenden kunnen dan reageren op het concept-wijkverkeersplan. Het plan ligt tevens ter inzage bij de gemeente Enschede (papieren versie) op het stadskantoor. Daarnaast is het concept-wijkverkeersplan te downloaden via de website van de wijkraad (digitaal). Op deze manier kunnen inwoners en andere belanghebbenden zich inlezen en reageren.

De binnengekomen reacties worden hierna verwerkt in een reactienota en voorgelegd aan de werkgroep. De werkgroep besluit uiteindelijk hoe een reactie wordt overgenomen.

¹ Dit betreft een persoonlijke reactie van een lid van de Commissie

6 Prioriteitsstelling en het vervolg

Het uiteindelijke wijkverkeersplan zal naast de voorgestelde verkeersmaatregelen en acties een prioritering bevatten. Deze prioritering wordt naar aanleiding van de reacties van de wijk naar aanleiding van de 2^e informatiebijeenkomst op 30 mei 2024 vormgegeven door de werkgroep. Tabel 6.1 zal de op te stellen prioritering bevatten.

Tabel 6.1: Prioritering verkeersmaatregelen – Wijkverkeersplan LZB

Maatregel	Aantal keer genoemd
-
-
-
-
-
-
-
-

Daarnaast wordt op grond van de binnengekomen reacties een keuze gemaakt ten aanzien van:

1. de verkeerscirculatie in Lasonder en 't Zeggelt;
2. het wel of niet realiseren van een doorsteek bij de kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat.

Referenties

Literatuur

Brandweer Nederland 2020

Brandweer Nederland (2020), *Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2019*, Brandweer Nederland, Amersfoort

CROW 2021

CROW (2021) *Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom*, Publicatie 740, CROW, Ede

Gemeente Enschede 2019a

Gemeente Enschede (2019), *Mobiliteitsvisie Enschede: Leefbaar, Aantrekkelijk en Bereikbaar*, Gemeente Enschede, Enschede

Gemeente Enschede 2019b

Gemeente Enschede (2019), *(duurzaamheid, bereikbaarheid, leefbaarheid)², Centrum kwadraat*, Gemeente Enschede, Enschede

Gemeente Enschede 2021

Gemeente Enschede (2021), *Fietsvisie Enschede 2030 Leefbaar, Aantrekkelijk en Bereikbaar per fiets*, Gemeente Enschede, Enschede

Gemeente Enschede 2022a

Gemeente Enschede (2022), *Actualisatie Omgevingsvisie 2022*, Gemeente Enschede, Enschede

Gemeente Enschede 2022b

Gemeente Enschede (2022), *Bijlage Toetsingskader Openbare Ruimte (TOR): Vormgeving Fietsstraten*, Gemeente Enschede, Enschede

Gemeente Enschede 2023a

Gemeente Enschede (2023), *TOETSINGSKADER OPENBARE RUIMTE (TOR)*, Gemeente Enschede, Enschede

Gemeente Enschede 2023b

Gemeente Enschede (2023), *Visie Spoorzone Hengelo – Enschede*, Gemeente Enschede, Enschede

Gemeente Enschede 2023c

Gemeente Enschede (2023), *ENSCHEDA VEILIG VOORUIT, VERKEERSVEILIGHEIDSPLAN GEMEENTE ENSCHEDA 2030*, Gemeente Enschede, Enschede

I&O Research 2019

I&O Research (2019), *Parkeeronderzoek Enschede, Wat is de parkeerbezetting in het binnensingelgebied van de gemeente Enschede?*, I&O Research, Enschede

Internet

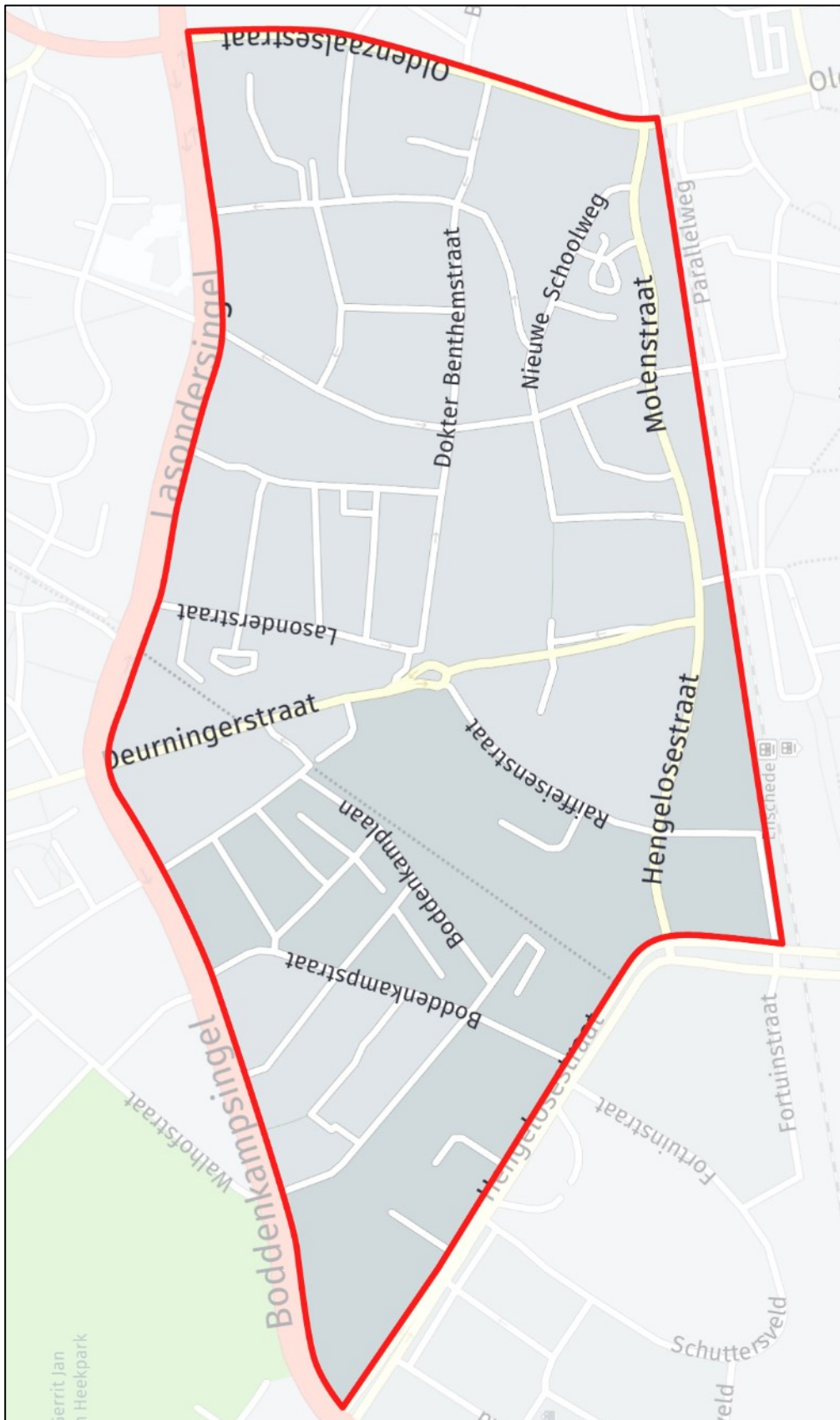
Openstreetmap.org 2023

Openstreetmap.org (voor het laatst geraadpleegd op 2023/10/10 als onderlegger voor de diverse kaarten)

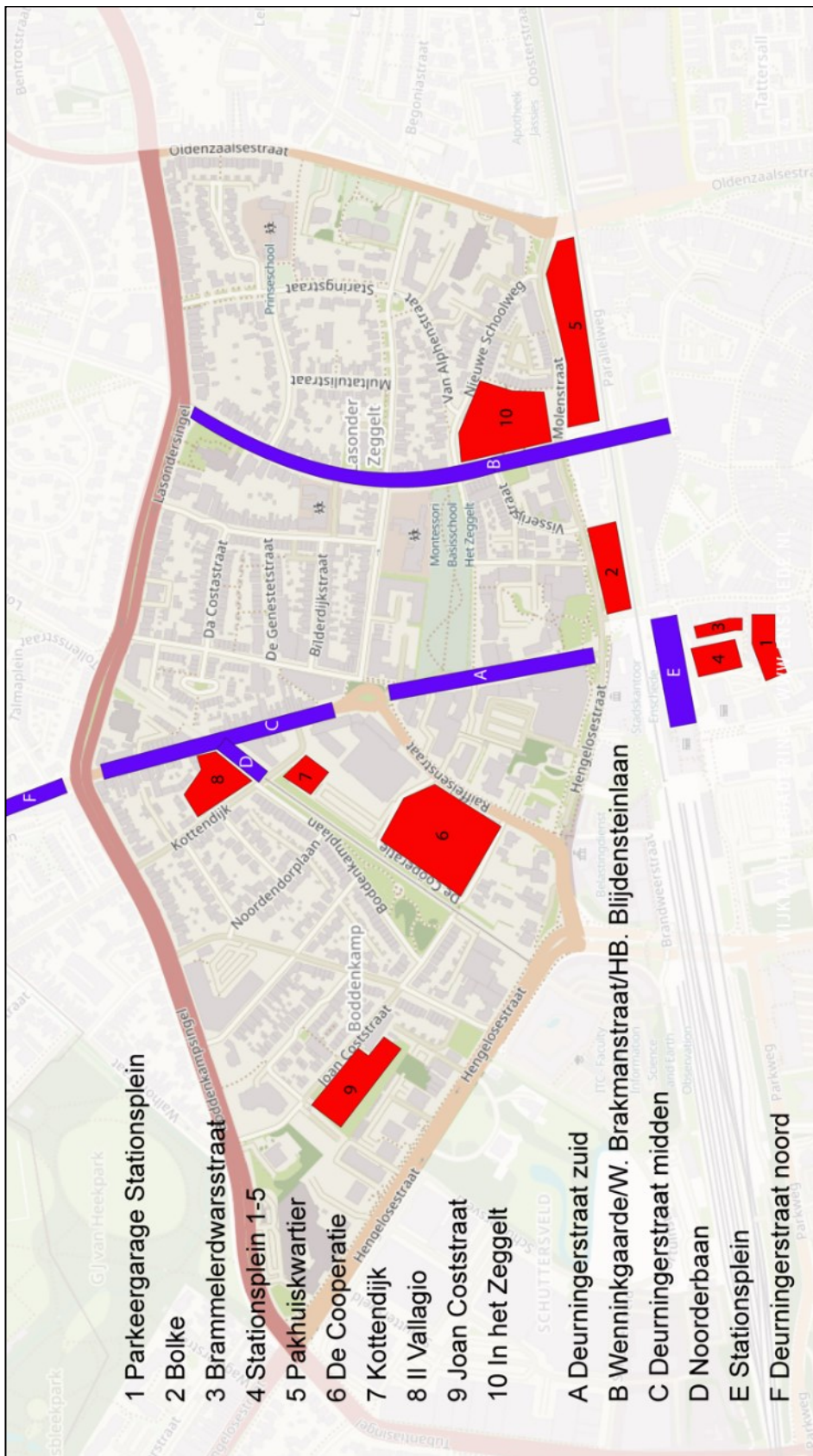
Bijlagen

Bijlage 1: Werkgebied	55
Bijlage 2: Ruimtelijke en verkeer- en vervoerprojecten.....	57
Bijlage 3: Wegencategorisering.....	59
Bijlage 4: Etmaalintensiteiten motorvoertuigen (mvt/e) 2020.....	61
Bijlage 5: Etmaalintensiteiten motorvoertuigen (mvt/e) 2030.....	63
Bijlage 6: Etmaalintensiteiten vrachtverkeer 2020.....	65
Bijlage 7: Etmaalintensiteiten vrachtverkeer 2030.....	67
Bijlage 8: Etmaalintensiteiten fietsverkeer 2020.....	69
Bijlage 9: Etmaalintensiteiten fietsverkeer 2030.....	71
Bijlage 10: I-C verhouding en kruispuntbelasting 2020.....	73
Bijlage 11: I-C verhouding en kruispuntbelasting 2030.....	75
Bijlage 12: Etmaalintensiteiten ov 2020.....	77
Bijlage 13: Etmaalintensiteiten ov 2030.....	79
Bijlage 14: Materialisatie en verkeersmaatregelen – Huidige situatie.....	81
Bijlage 15: Materialisatie en verkeersmaatregelen – Aanpassingen.....	83
Bijlage 16: Oversteeklocaties fietsers en voetgangers (optimalisaties).....	85
Bijlage 17: Probleeminventarisatie.....	87
Bijlage 18: Memo – Reactienota Toetsgroep.....	95
Bijlage 19: Memo – Analyse varianten verkeerscirculatie.....	111
Bijlage 20: Notulen 1 ^e werkgroepbijeenkomst.....	137
Bijlage 21: Notulen 2 ^e werkgroepbijeenkomst.....	143
Bijlage 22: Notulen 3 ^e werkgroepbijeenkomst.....	147
Bijlage 23: Notulen 4 ^e werkgroepbijeenkomst.....	151

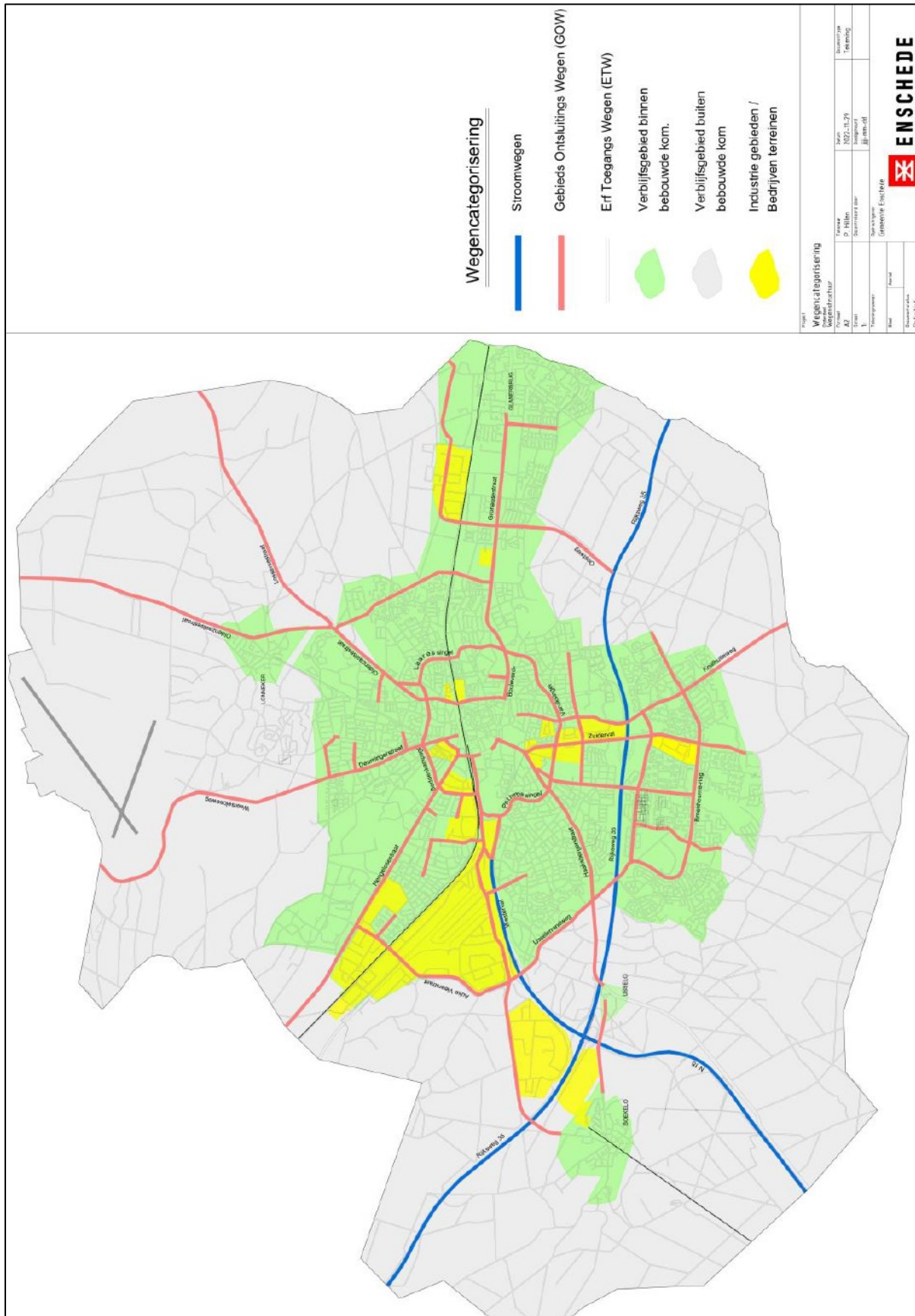
Bijlage 1: Werkgebied



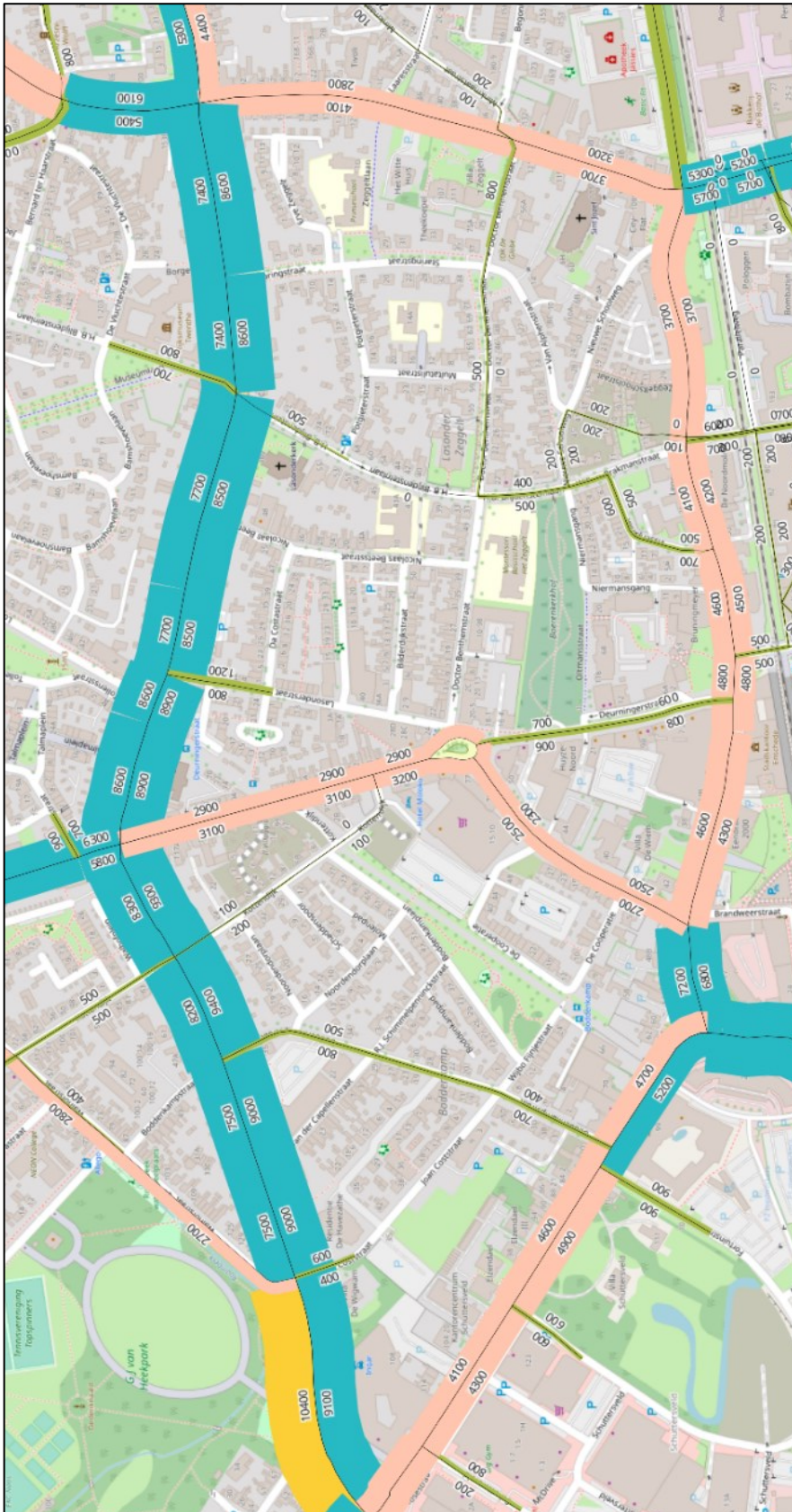
Bijlage 2: Ruimtelijke en verkeer- en vervoerprojecten



Bijlage 3: Wegencategorisering



Bijlage 4: Etmaalintensiteiten motorvoertuigen (mvt/e) 2020



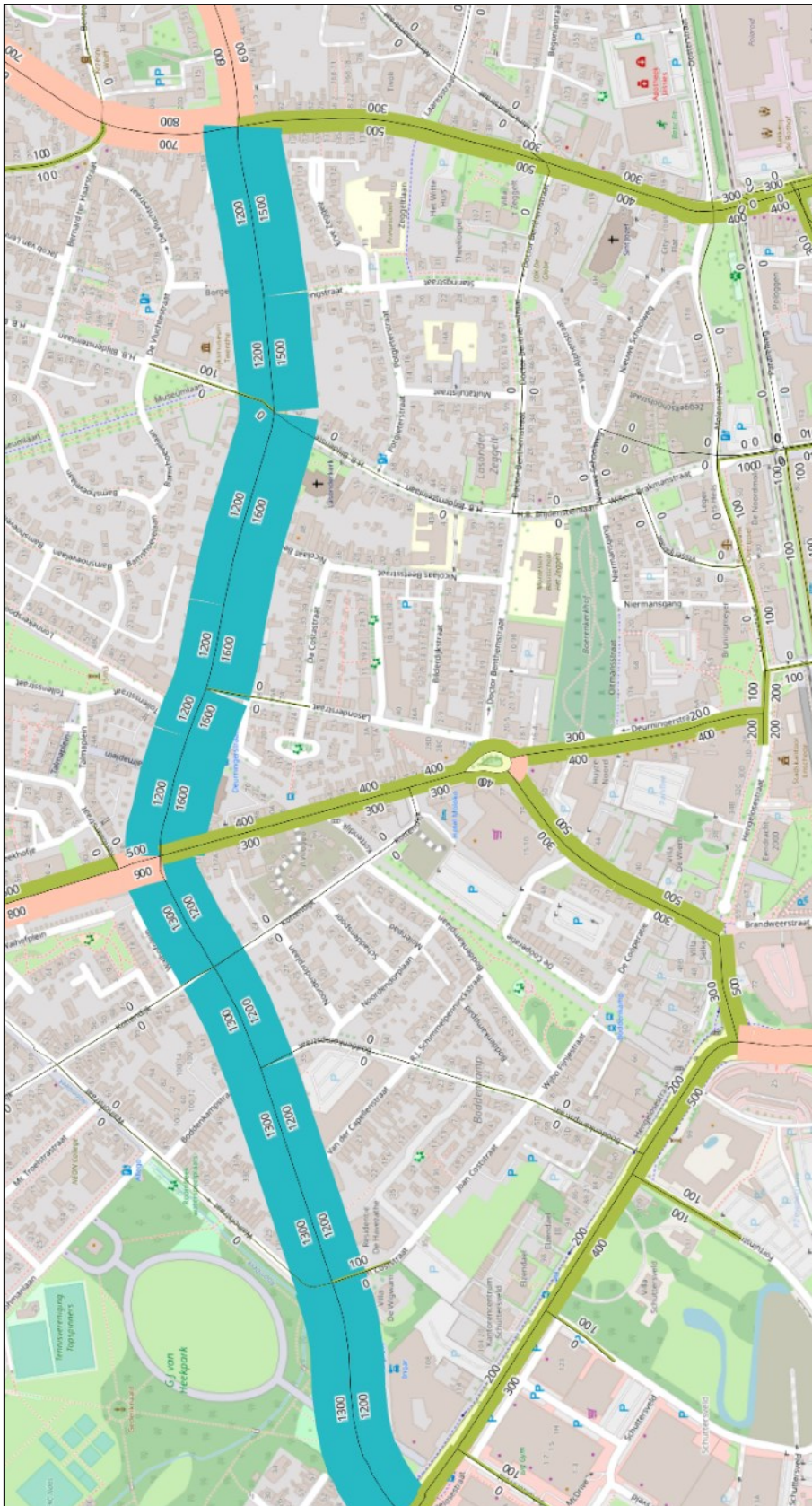
Bijlage 5: Etmaalintensiteiten motorvoertuigen (mvt/e) 2030



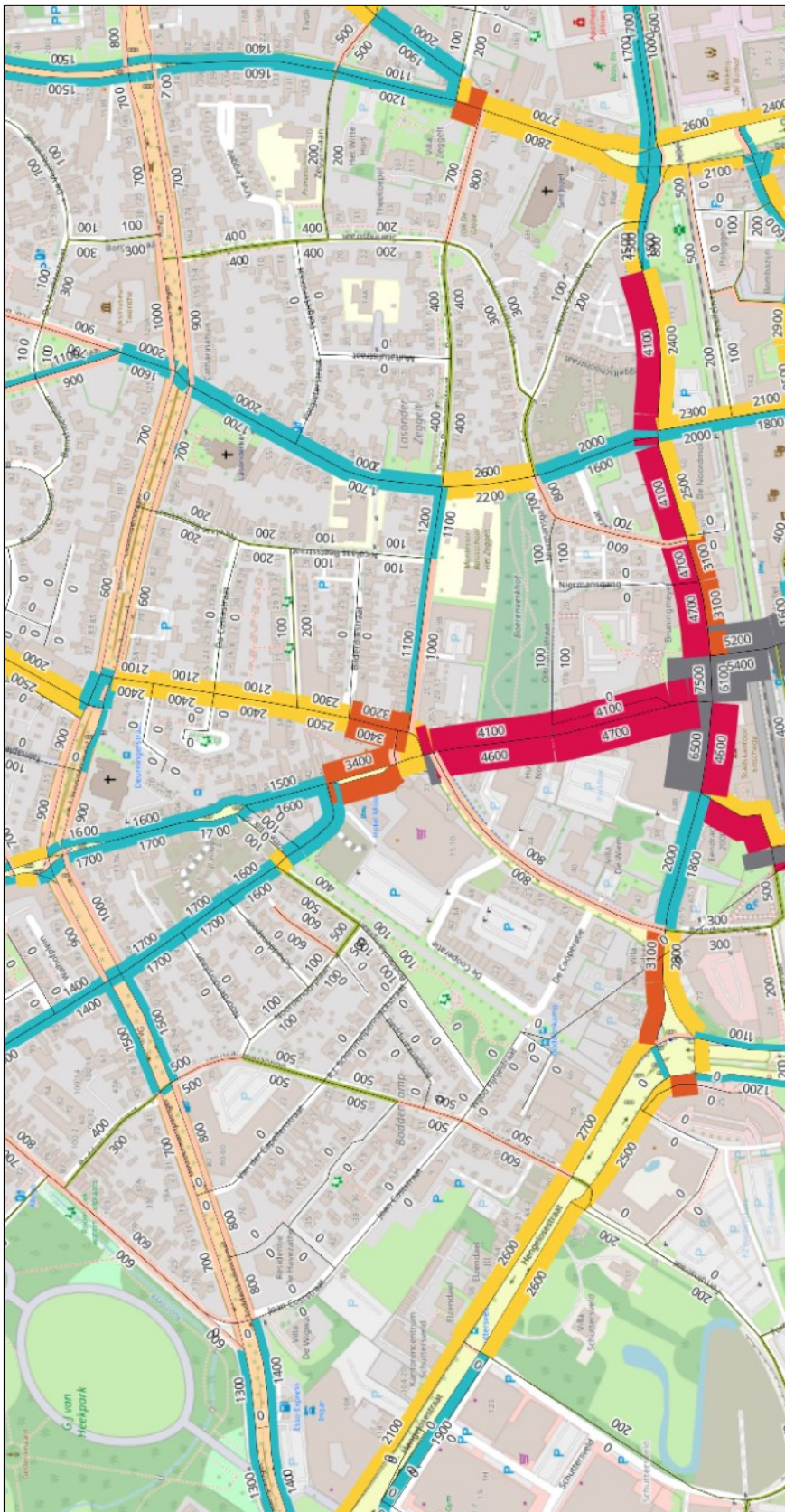
Bijlage 6: Etmaalintensiteiten vrachtverkeer 2020



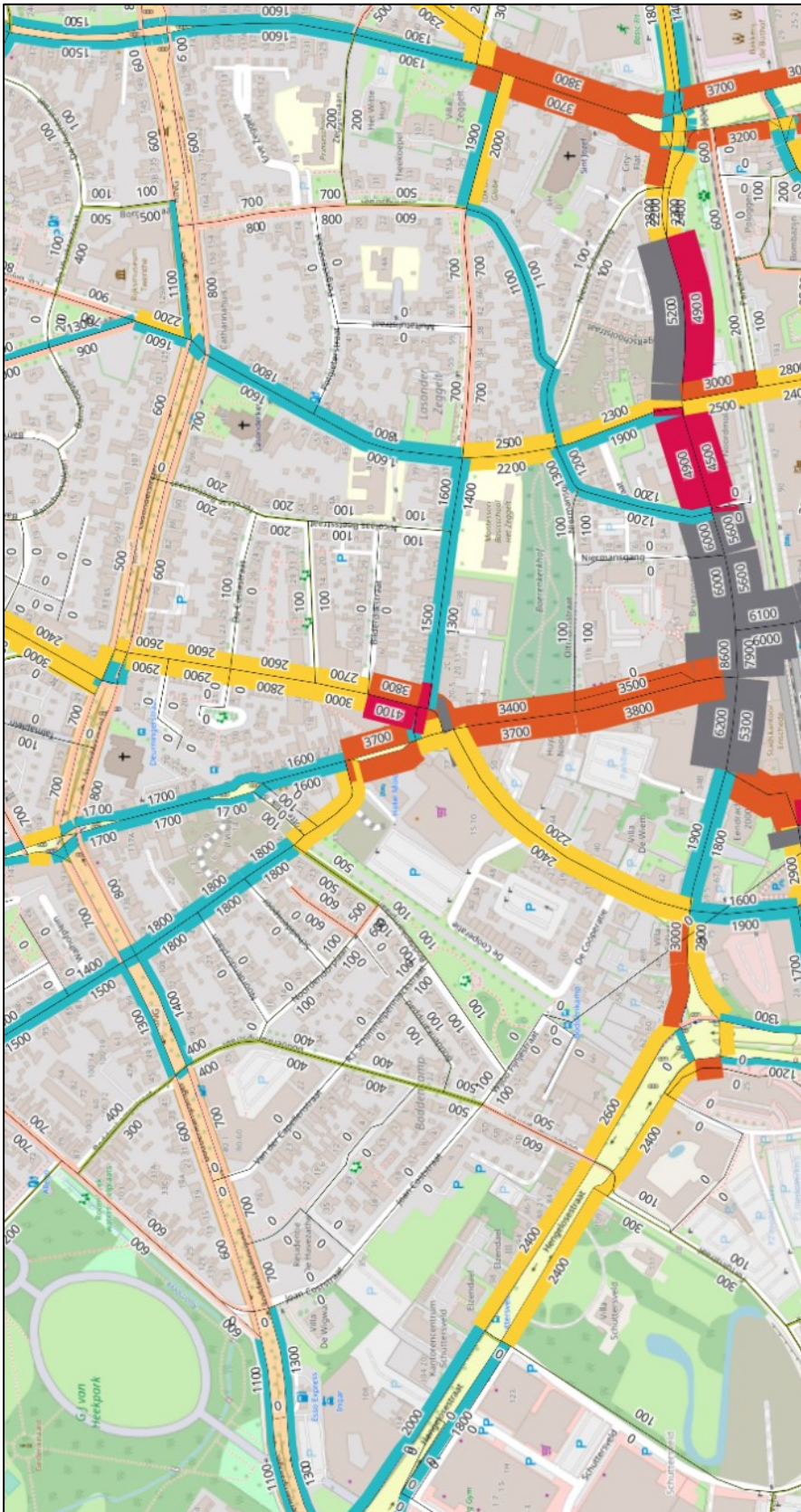
Bijlage 7: Etmaalintensiteiten vrachtverkeer 2030



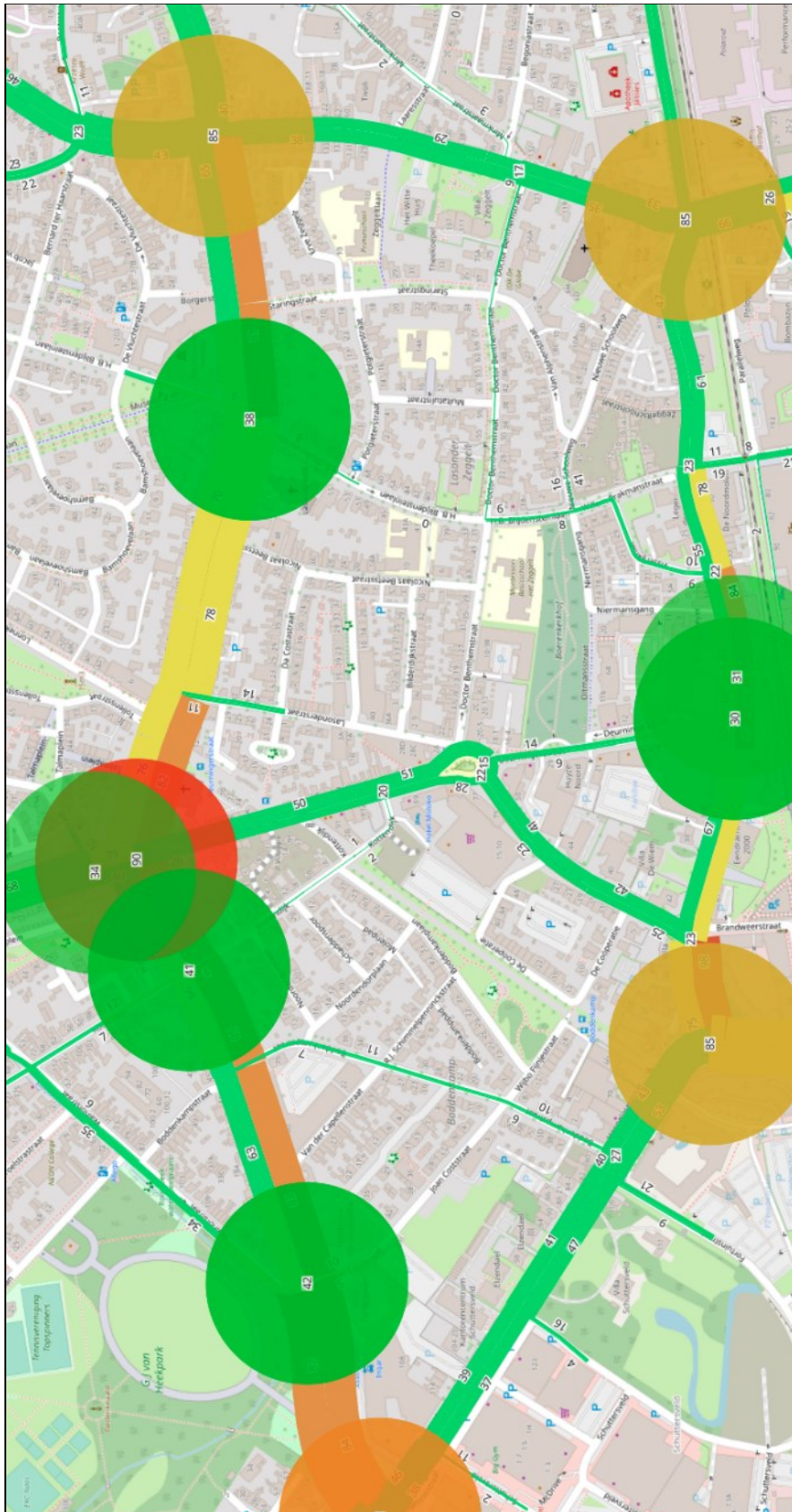
Bijlage 8: Eemaalintensiteiten fietsverkeer 2020



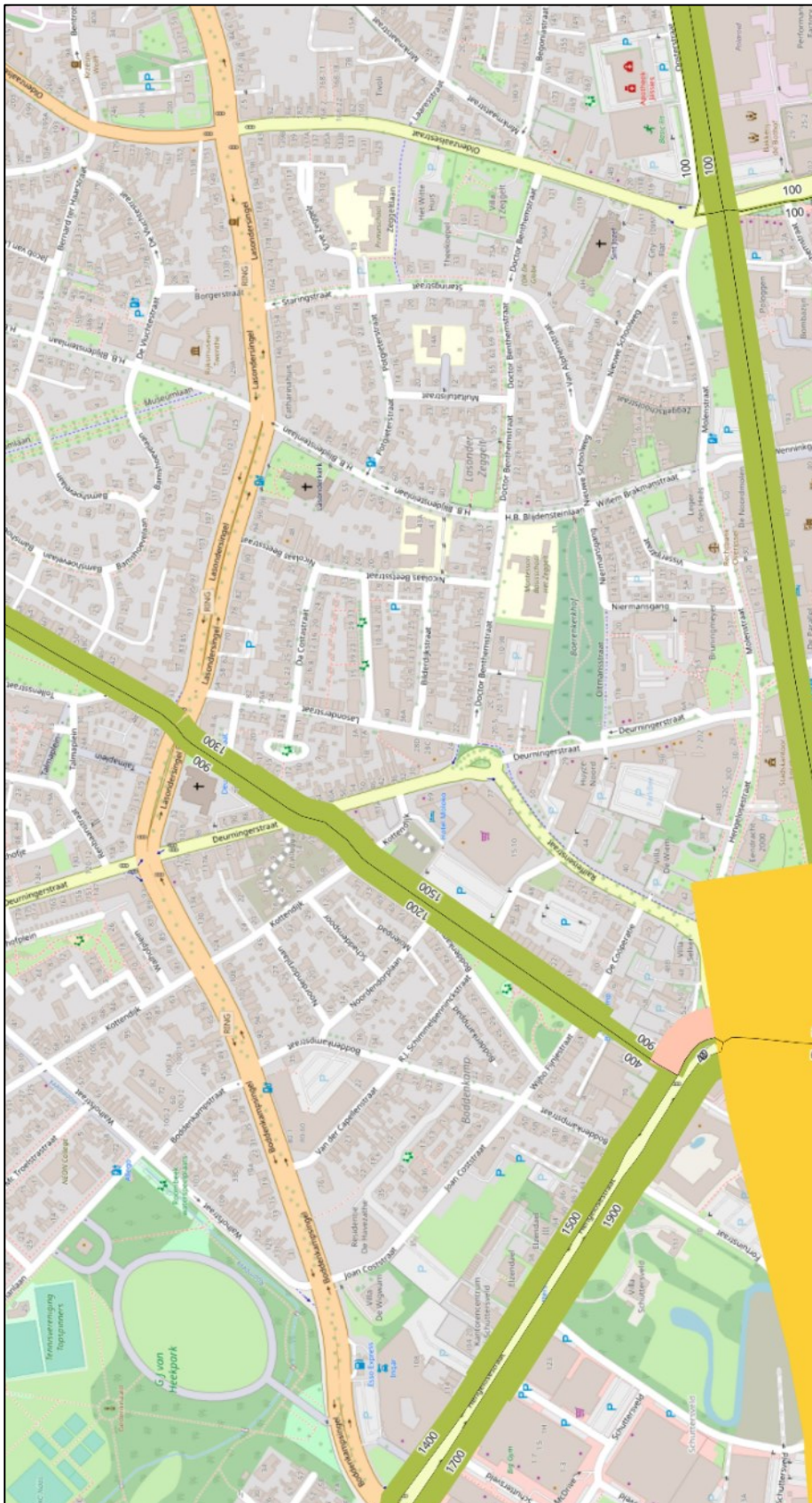
Bijlage 9: Etmaalintensiteiten fietsverkeer 2030



Bijlage 10: I-C verhouding en kruispuntbelasting 2020



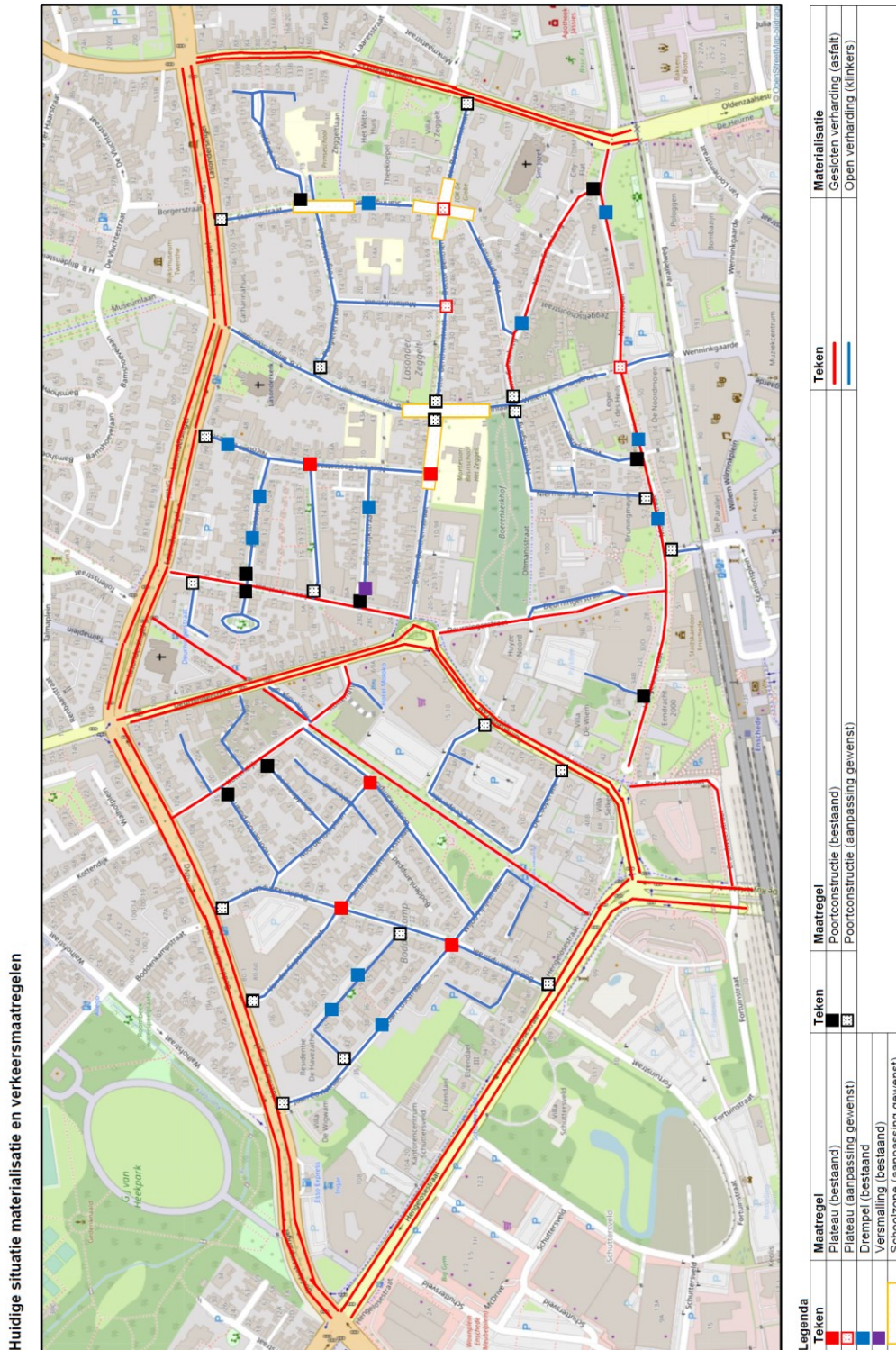
Bijlage 12: Etmaalintensiteiten ov 2020



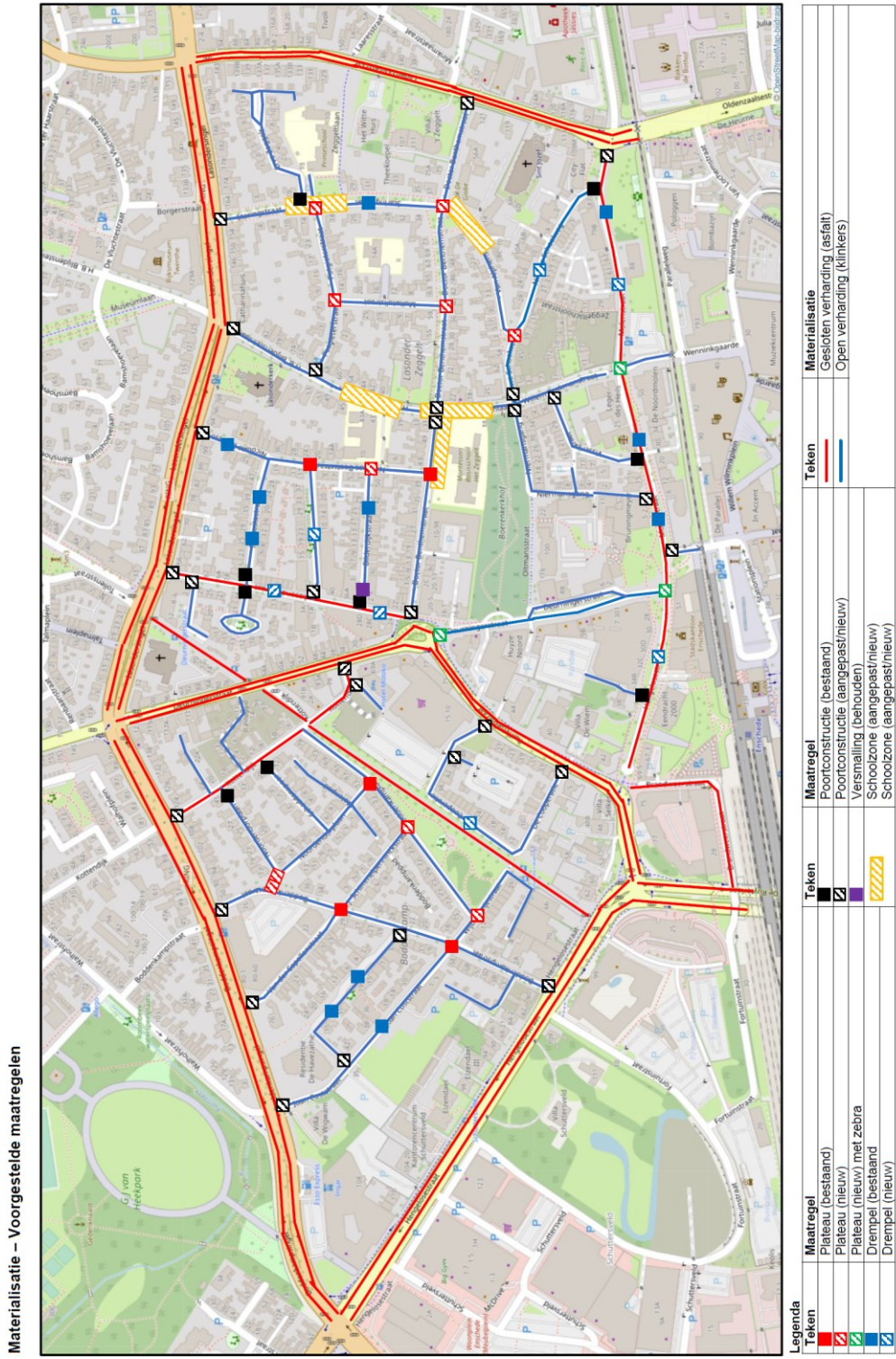
Bijlage 13: Etmaalintensiteiten ov 2030



Bijlage 14: Materialisatie en verkeersmaatregelen – Huidige situatie

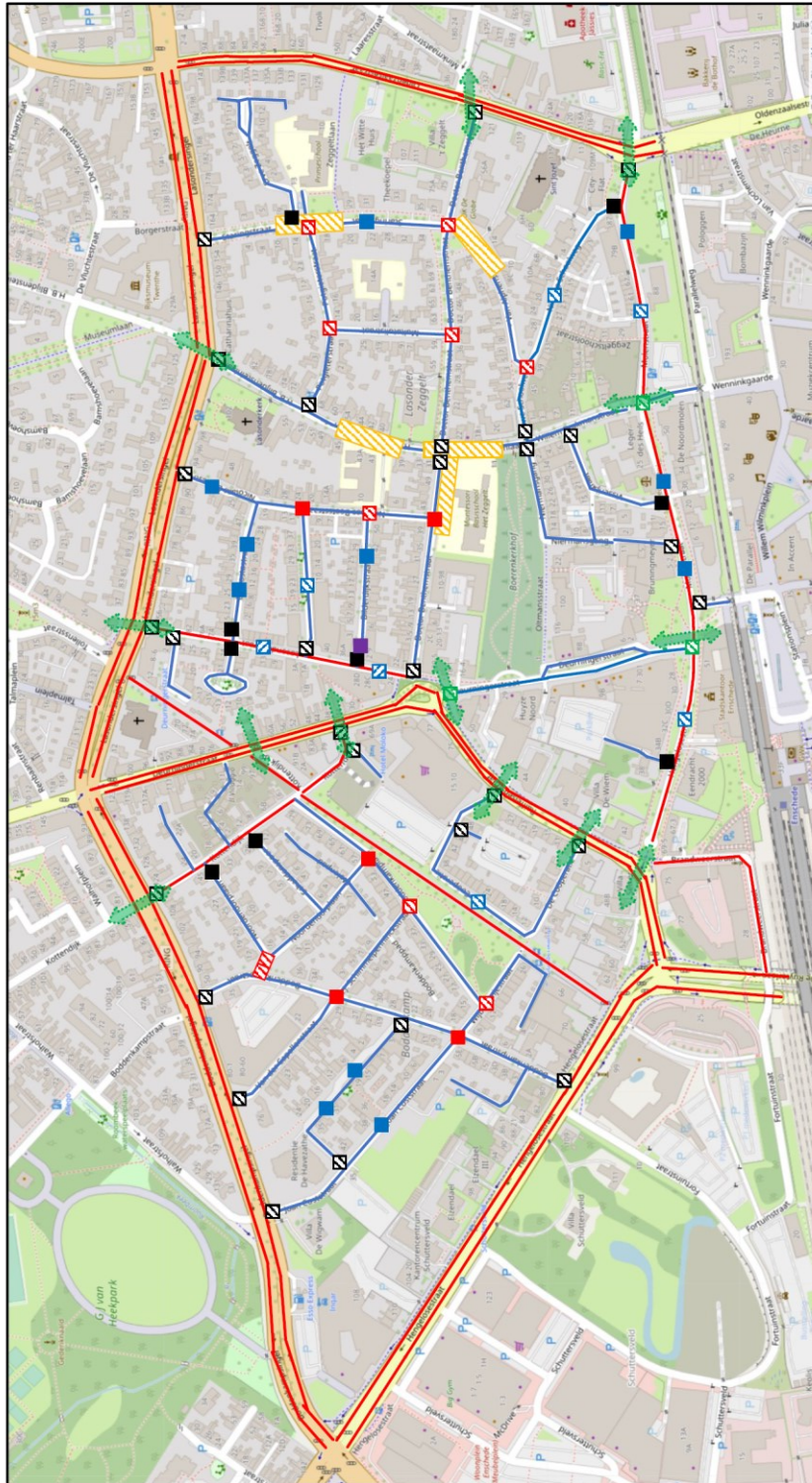


Bijlage 15: Materialisatie en verkeersmaatregelen – Aanpassingen



Bijlage 16: Oversteeklocaties fietsers en voetgangers (optimalisaties)

Materialisatie – Voorgestelde maatregelen en optimalisatie oversteeklocaties



Maatregel	Teken	Maatregel	Teken	Maatregels	Teken	Materialisatie
Plateau (bestaand)	■	Poortconstructie (bestaand)	■	Gesloten verharding (asfalt)	—	Gesloten verharding (asfalt)
Plateau (nieuw)	■	Poortconstructie (aangepast/nieuw)	■	Open verharding (klinkers)	—	Open verharding (klinkers)
Plateau (nieuw) met zebra	■	Versmalling (behouden)	■	Oversteeklocatie	—	Oversteeklocatie
Drempel (bestaand)	■	Schoolzone (aangepast/nieuw)	■	Optimalisatie oversteeklocatie	→	Optimalisatie oversteeklocatie
Drempel (nieuw)	■	Schoolzone (aangepast/nieuw)	■			

Bijlage 17: Probleeminventarisatie

Waar is probleem (codering)	Wat is het probleem (codering)	Voor wie is het een probleem (codering)	Wie zorgt voor het probleem (codering)	Wat is/zijn mogelijke oplossing(en)? (Codering)
Wijkniveau	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / filevorming kruising	Bewoners	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Kruising Molenstraat / Willem Brakmanstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangersfietsers
Molenstraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Bewoners - specifiek fietsers en voetgangers	Autoveerkeer - te veel verkeer	DIV/maatregelen - Drempeel realiseren
Wijkniveau	Overlast - sluipverkeer	Bewoners - specifiek fietsers	Autoveerkeer - sluipverkeer	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/knip in wijk(en)
Kruising Lasondersingel / H.B. Blijdensteinlaan	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners - specifiek fietsers en voetgangers	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Bereikbaarheid singels / hoofdwegen - Tunnel, brug, VRI
Kruising Lasondersingel / Nicolaas Beetsstraat	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid wijk van/naar Singels	Bewoners	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Rotonde realiseren kruising Lasondersingel - H.B. Blijdensteinlaan
Kruising Lasondersingel / Nicolaas Beetsstraat	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid wijk van/naar Singels	Bewoners	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Rotonde realiseren kruising Lasondersingel - Nicolaas Beetsstraat
Kruising Deurningerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Kruising Boddenkampsingel / Deurningerstraat / Lasondersingel	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / filevorming kruising	Doorgaand autoverkeer	Fysieke inrichting - oversteek busbaan	Bereikbaarheid wijk verbeteren - voorrangregeling wijden openbaar vervoer (busbaan)
Da Costastraat	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid wijk van/naar Singels	Bewoners	Fysieke inrichting - inrichting straat	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Doorsteek Nicolaas Beetsstraat - Lasondersingel en H.B. Blijdensteinlaan (beide richtingen) openstellen
Kruising Lasondersingel / H.B. Blijdensteinlaan	Verkeersveiligheid - kerende voertuigen	Bewoners	Autoveerkeer - keren op singels / hoofdroutes	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Doorsteek realiseren Nicolaas Beetsstraat
Nicolaas Beetsstraat	Parkeren - overlast grote voertuigen	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - bezoekers	Optimaliseren parkeren - straat anders inrichten
Kruising Lasondersingel / Nicolaas Beetsstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Bewoners	Fysieke inrichting - zicht (beperkt zicht door rijdende voertuigen)	Optimaliseren parkeren - Opheffen parkeerplaats (veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangersfietsers
Kruising Deurningerstraat / Noorderbaan (busbaan)	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Fysieke inrichting aanpassen - verbreden
Kruising Lasondersingel / Lasonderstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Optimaliseren parkeren - verbuiden dekke
Joan Coststraat	Parkeren - fout parkeren	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - werknemers uit de buurt	Optimaliseren parkeren - in gesprek gaan met bewoners / parkeersymbool
Joan Coststraat	Parkeren - lang parkeren	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - vakantiegangers	Optimaliseren parkeren - Drempeel realiseren
Joan Coststraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoveerkeer - hardrijders	Fysieke inrichting aanpassen - optimalisatie materialisatie tegen geluidsoverlast
Joan Coststraat	Verkeersveiligheid - slecht onderhoud	Bewoners	Fysieke inrichting - inrichting straat	Bereikbaarheid singels / hoofdwegen - Tunnel of brug/oversteek VRI
Kruising Lasondersingel / Lasonderstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangersfietsers (incl. VRI)
Kruising Lasondersingel / H.B. Blijdensteinlaan	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	DIV/maatregelen - Drempeel realiseren
Nicolaas Beetsstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners - specifiek fietsers / voetgangers	Autoveerkeer - bewoners	Bereikbaarheid wijk verbeteren - op wijkniveau circulatieplan maken
Wijkniveau	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid wijk van/naar Singels	Bewoners	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Vrachtwagen - verbod vrachtwagen/grote voertuigen of anders vormgeven
Kruising Deurningerstraat / Hengelsestraat / Molenstraat	Bruikbaarheid - te krappe bocht	Grote voertuigen	Autoveerkeer - grote voertuigen/bevoorrading	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangersfietsers
Kruising Deurningerstraat / Hengelsestraat / Molenstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners - specifiek voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	DIV/maatregelen - Drempeel realiseren
Kruising Deurningerstraat / Hengelsestraat / Molenstraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Bewoners - specifiek fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat (onduidelijk)	Vrachtwagen - verbod vrachtwagen/grote voertuigen of anders vormgeven
Hengelsestraat	Overlast - vrachtwagen	Grote voertuigen / bevoorrading	Autoveerkeer - grote voertuigen/bevoorrading	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/knip in Molenstraat
Molenstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoveerkeer - hardrijders	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/knip in Molenstraat
Niemansgang	Verkeersveiligheid - overtreden verkeersregels	Bewoners	Autoveerkeer en fietsers	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/knip Niemansgang
Kruising Molenstraat / Oosterstraat / Oldenzaalsestraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Bewoners - specifiek fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat (onduidelijk)	Fysieke inrichting aanpassen - opnieuw aanbrengen belijning / realiseren tunnel / voorsortsestrook
Kruising Deurningerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/knip in Molenstraat
Kruising Deurningerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Kruising Lasondersingel / Lasonderstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangersfietsers (incl. VRI)
Wijkniveau - 1 Zeggelt/Lasonder	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid wijk van/naar Singels	Bewoners	Fysieke inrichting - rijrichting straat	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Doorsteek Lasonderstraat - Lasondersingel openstellen
Doctor Berthemsstraat	Overlast - sluipverkeer	Bewoners	Autoveerkeer - sluipverkeer	Doorgaand verkeer weren - sluipverkeer tegengaan
Lasondersingel	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid wijk van/naar Singels	Bewoners	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangersfietsers
Lasonderstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners - specifiek fietsers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Doorsteek Lasonderstraat - Lasondersingel openstellen
Lasonderstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners - specifiek fietsers (kinderen)	Autoveerkeer - hardrijders	Handhaven - Snelheid
Molenstraat	Verkeersveiligheid - hardrijden	Bewoners	Autoveerkeer - hardrijders	Doorgaand verkeer weren - autoluw maken
Wijkniveau	Overlast - Geluidsoverlast getunde auto's / straattraject	Bewoners	Autoveerkeer - hardrijders	Fysieke inrichting aanpassen - verduidelijken verkeerssituatie (t.b.v. fietsers/bewoners)
Oldenzaalsestraat	Overlast - Geluidsoverlast auto's	Bewoners	Autoveerkeer - hardrijders	Fysieke inrichting aanpassen - verduidelijken verkeerssituatie (t.b.v. fietsers/bewoners)
Kruising Lasondersingel / Lasonderstraat	Overlast - te veel verkeer	Bewoners	Autoveerkeer - te veel verkeer	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangersfietsers (incl. VRI)
Kruising Deurningerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Boddenkampsingel	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / filevorming kruising	Bewoners	Fysieke inrichting - mis kruis op de weg	Fysieke inrichting aanpassen - wit kruis op kruisingsvlak
Deurningerstraat	Overlast - sluipverkeer	Bewoners	Autoveerkeer - sluipverkeer	Doorgaand verkeer weren - sluipverkeer tegengaan
Kruising Boddenkampsingel / Deurningerstraat / Lasondersingel	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / filevorming kruising	Bewoners	Autoveerkeer - hardrijders	Fysieke inrichting aanpassen - aanpassen (van twee naar een rijbaan)
Kruising Lasondersingel / H.B. Blijdensteinlaan	Overlast - tegen rijrichting eenrichtingsweg inrijden	Bewoners	Autoveerkeer - tegen rijrichting inrijden	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Bebording - eenrichtingsstraat verduidelijken
Kruising Deurningerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Onbekend	Overlast - breng-/haalverkeer schoolomgeving	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - ouders (school)bus	Schoolomgeving - Bring- en haalverkeer anders organiseren schoolomgevingen
Kruising Boddenkampsingel / Kottendijk	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners - specifiek fietsers (kinderen)	Autoveerkeer - hardrijders	Fysieke inrichting aanpassen - Invoeger aanpassen (van twee naar een rijbaan)
Kruising Deurningerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Handhaven - verkeersregels

Waar is probleem (codering)	Wat is het probleem (codering)	Voor wie is het een probleem (codering)	Wie zorgt voor het probleem (codering)	Wat is/zijn mogelijke oplossing(en)? (Codering)
Kruising Lasondersingel / Lasonderstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners - specifiek fietsers en voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangersfietsers
Kruising Lasondersingel / Lasonderstraat	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid wijk van/naar Singels	Bewoners	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Rotonde realiseren kruising Lasondersingel - H.B. Blijdensteinlaan
Hengelsestraat	Overlast - autoverkeer (rijdt verkeerde kant op/doodlopende straat)	Alle weggebruikers	Autoverkeer - tegen rijrichting inrijden	Fysieke inrichting aanpassen - verduidelijken verkeerssituatie (doodlopende straat)
Raiffeisenstraat	Bruikbaarheid - smalle straat	Bewoners	Fysieke inrichting - inrichting straat (te smal)	Fysieke inrichting aanpassen - verbreden
Deumingerstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - Drempeel realiseren
Multatijfstraat	Parkeren - overlast en schade	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - ouders (schoolbus)	Schoolomgeving - Breng- en haalverkeer anders organiseren schoolomgevingen
Kruising Deumingerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - 30 km/uur-zone realiseren
Kruising Deumingerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Molenstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - Snelheid (flitspaal)
Kruising Lasondersingel / Lasonderstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners - specifiek voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bereikbaarheid singels / hoofdwegen - Regeling VRI optimaliseren
Lasonderstraat	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid wijk van/naar Singels	Bewoners	Fysieke inrichting - rijrichting straat	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Doorsteek Lasonderstraat - Lasondersingel openstellen
Boddenkampstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners - specifiek voetgangers (kinderen)	Autoverkeer - bewoners	Doorgaand verkeer weren - andere rijvoetsfietserinrichting straat
Boddenkampstraat	Overlast - sluipverkeer	Bewoners - specifiek voetgangers (kinderen)	Autoverkeer - sluipverkeer	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Doorsteek Kottendijk - Boddenkampje openstellen
Boddenkampstraat	Overlast - sluipverkeer (tegen rijrichting inrijden)	Bewoners - specifiek voetgangers (kinderen)	Autoverkeer - sluipverkeer	DV-maatregelen - Drempeel realiseren
H.B. Blijdensteinlaan	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/knip in H.B. Blijdensteinlaan / handhaven Herinrichting straat - knip aanbrengen / tegen de rijrichting inrijden voorkomen
Kruising Lasondersingel / H.B. Blijdensteinlaan	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / flevoming kruising	Bewoners	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Fysieke inrichting aanpassen - wijtbreed maatregelen bekijken / problemen worden verplaatst
Kruising Doctor Benthemstraat / H.B. Blijdensteinlaan	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting straat (onduidelijk)	Fysieke inrichting aanpassen - belijning optimaliseren / haaienlenden verplaatsen
Wijkniveau	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid wijk van/naar Singels	Bewoners	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Eenrichtingsverkeer wijzigen / ophffen
Kruising Lasondersingel / Noorderbaan (busbaan)	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / flevoming kruising	Bewoners	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Voorrangregeling wijzigen openbaar vervoer (busbaan)
Molenstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners - specifiek voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangersfietsers
Kruising Deumingerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Eenrichtingsverkeersregime instellen
Molenstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners - specifiek voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Deumingerstraat richting Stadskantoor voetgangersfietsers
Nieuwe Schoolweg	Parkeren - hoge parkeerdruk	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - bewoners die hun privé parkeerplaats niet gebruiken	Optimaliseren parkeren - straat anders inrichten
Kruising Lasondersingel / Staringstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Bewoners	Fysieke inrichting - zicht (beperkt zicht door geparkeerde voertuigen)	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Eenrichtingsverkeersregime wijzigen / ophffen eenrichtingsverkeer H.B. Blijdensteinlaan
Hengelsestraat	Overlast - Geluidsoverlast auto's / sociaal rijgedrag	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - 30 km/uur-zone realiseren / drempeel / handhaven
Boddenkampsingel	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid wijk van/naar Singels	Bewoners	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Bereikbaarheid singels / hoofdwegen - meerdere rijkosten realiseren
Bilderdijkstraat	Bruikbaarheid - smal trottoir	Bewoners - specifiek voetgangers (minder valide)	Fysieke inrichting - lantaampaal	Fysieke inrichting aanpassen - verlichting plaatsen
Deumingerstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners - specifiek voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangersfietsers
Wijkniveau	Parkeren - te weinig fietsparkeerplaatsen	Bewoners - specifiek fietsers	Geparkeerde voertuigen - te weinig fietsparkeerplaatsen	Optimaliseren parkeren - Fietsparkeer - Fietsniejes aanbrengen
Kruising Deumingerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Kruising Deumingerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Kruising Deumingerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Overlast - sluipverkeer	Alle weggebruikers	Autoverkeer - sluipverkeer	Handhaven - Snelheid (flitspaal)
Deumingerstraat	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Kottendijk	Parkeren - fout parkeren	Bewoners - specifiek voetgangers	Geparkeerde voertuigen - bewoners	Handhaven - parkeren
Kruising Boddenkampsingel / Boddenkampstraat	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / flevoming kruising	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Bereikbaarheid singels / hoofdwegen - Regeling VRI optimaliseren
De Genesteestraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - Drempeel realiseren
Deumingerstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners - specifiek voetgangers (minder valide)	Autoverkeer en fietsers	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangersfietsers
Deumingerstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners - specifiek voetgangers (minder valide)	Autoverkeer en fietsers	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangersfietsers
Kruising Molenstraat / Weergaarde / Willem Brakmanstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners - specifiek voetgangers	Autoverkeer en fietsers	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangersfietsers
Kruising Deumingerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Deumingerstraat	Onbekend	Alle weggebruikers	Autoverkeer - te veel verkeer	DV-maatregelen - Fietsstraat realiseren
Kruising Deumingerstraat / Noorderbaan (busbaan)	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / flevoming kruising	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - oversteek busbaan	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Voorrangregeling wijzigen openbaar vervoer (busbaan)
Kruising Boddenkampsingel / Boddenkampstraat	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / flevoming kruising	Bewoners	Fysieke inrichting - mis kruis op de weg	Fysieke inrichting aanpassen - wit kruis op kruisingsvlak
Noorderbaan (busbaan)	Overlast - tegen rijrichting eenrichtingsweg inrijden	Bewoners	Autoverkeer - tegen rijrichting inrijden	Handhaven - Snelheid (flitspaal)
Kruising Boddenkampsingel / Deumingerstraat / Lasondersingel	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Fysieke inrichting aanpassen - Invogeer aanpassen (van twee naar een rijbaan)
H.B. Blijdensteinlaan	Parkeren - te weinig parkeerplaatsen	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - hoge parkeerdruk	Optimaliseren parkeren - belanghebbenden parkeren instellen
Molenstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/knip in Molenstraat - t.h.v. Bruningmeyer
Deumingerstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - sluipverkeer	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/knip in Molenstraat - t.h.v. Bruningmeyer
Molenstraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Bewoners	Fysieke inrichting - inrichting straat (onduidelijk)	Fysieke inrichting aanpassen - toegankelijkheid trottoirs verbeteren

Waar is probleem (codering)	Wat is het probleem (codering)	Voor wie is het een probleem (codering)	Wie zorgt voor het probleem (codering)	Wat is/zijn mogelijke oplossing(en)? (Codering)
Molenstraat	Verkeersveiligheid - gedrag over de sloep fietsen	Bewoners	Fietsers en scooters	Fysieke inrichting aanpassen - toegankelijkheid trottoirs verbeteren / plantenbakken plaatsen om fietsers te weren
Niermangang	Overlast - sluisverkeer	Bewoners	Autoverkeer - sluisverkeer	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/knip Niernangang + Bruningmeyer
Kruising Deurningerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Kruising Deurningerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Kruising Lasondersingel / Noorderbaan (busbaan)	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / flevorming kruising	Bussen	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Deurningerstraat	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / flevorming kruising	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	DV/maatregelen - Drempeel realiseren
Deurningerstraat	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / flevorming kruising	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers (incl. VRI)
Kruising Deurningerstraat / Hengelsestraat / Molenstraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Bewoners - specifiek fietsers	Autoverkeer - hardrijders	DV/maatregelen
Deurningerstraat	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / flevorming kruising	Bewoners	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Bereikbaarheid singels / hoofdwegen - Regeling VRI optimaliseren
Deurningerstraat	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Onbekend	Onbekend	-	Onbekend	-
Onbekend	Onbekend	-	Onbekend	-
Onbekend	Onbekend	-	Onbekend	-
Onbekend	Onbekend	-	Onbekend	-
Onbekend	Onbekend	-	Onbekend	-
Lasondersingel	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - Snelheid (flitspaal)
Lasondersingel	Overlast - parkeren zonder betalen	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - niet betalen	Handhaven - Snelheid (flitspaal)
Kruising Deurningerstraat / Hengelsestraat / Molenstraat	Overlast - te veel verkeer richting centrum	Bewoners	Autoverkeer - te veel verkeer	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/knip Molenstraat / Eenrichtingsverkeer instellen
Kruising Molenstraat / Stationsplein	Overlast - te veel verkeer richting centrum (toeristen)	Bewoners	Autoverkeer - toeristen	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/knip Molenstraat
Kruising Deurningerstraat / Hengelsestraat / Molenstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	DV/maatregelen - Drempeel realiseren
Molenstraat	Bruikbaarheid - smalle straat	Bewoners - specifiek fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat (te smal)	Doorgaand verkeer weren - autoluw maken
Kruising Deurningerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Molenstraat	Verkeersveiligheid - gedrag auto's behandelen fietsers als obstakels	Bewoners - specifiek fietsers	Autoverkeer - gedrag	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Eenrichtingsverkeer instellen
Molenstraat	Overlast - te veel verkeer	Bewoners	Autoverkeer - te veel verkeer	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/knip Molenstraat
Boddenkampstraat	Overlast - sluisverkeer	Bewoners	Autoverkeer - sluisverkeer	DV/maatregelen - Drempeel realiseren
Staringsstraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Bewoners - specifiek fietsers	Autoverkeer - sluisverkeer	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/knip Staringsstraat
Staringsstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - sluisverkeer	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/knip Staringsstraat
H.B. Blijdensteinlaan	Overlast - tegen rijrichting eenrichtingsweg inrijden	Alle weggebruikers	Autoverkeer - tegen rijrichting inrijden	Handhaven - Eenrichtingsverkeer
H.B. Blijdensteinlaan	Overlast - tegen rijrichting eenrichtingsweg inrijden	Alle weggebruikers	Autoverkeer - sluisverkeer / boo	Handhaven - Eenrichtingsverkeer
Kruising Lasonderstraat / Doctor Benhemstraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Bewoners - specifiek fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat (onduidelijk)	DV/maatregelen - Fietsstraat realiseren
Oldenzaalsestraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	DV/maatregelen - Drempeel realiseren
Kruising Deurningerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Wijkniveau	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid wijk van/naar Singels	Bewoners	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Eenrichtingsverkeer optimaliseren (wijkreed)
Lasondersingel	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / flevorming kruising	Bewoners	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Voorrangregeling wijziging openbaar vervoer
Deurningerstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners - specifiek fietsers en voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Kruising Deurningerstraat / Hengelsestraat / Molenstraat	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / flevorming kruising	Bewoners	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Bereikbaarheid singels / hoofdwegen - Regeling VRI optimaliseren
Kruising Deurningerstraat / Noorderbaan (busbaan)	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Alle weggebruikers	Autoverkeer - gedrag	Bereikbaarheid singels / hoofdwegen - Regeling VRI optimaliseren
Kruising Deurningerstraat / Noorderbaan (busbaan)	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bereikbaarheid singels / hoofdwegen - Regeling VRI optimaliseren
Lasondersingel	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners - specifiek voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bereikbaarheid singels / hoofdwegen - Regeling VRI optimaliseren
Molenstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners - specifiek voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Wijkniveau	Overlast - tegen rijrichting eenrichtingsweg inrijden / route eenrichtingsweg knip niet	Bewoners	Autoverkeer - tegen rijrichting inrijden	Handhaven - Eenrichtingsverkeer
Lasondersingel	Verkeersveiligheid - gedrag door rood rijden	Bewoners	Autoverkeer - gedrag	Handhaven - Snelheid (flitspaal)
Lasondersingel	Overlast - stank en trillingen	Bewoners	Autoverkeer - grote voertuigen/bevoorrading	Vrachverkeer - verbod vrachverkeer/grote voertuigen of anders vormgeven
Lasondersingel	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - Snelheid (flitspaal)
Raiffeisenstraat	Overlast - hardrijders	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	DV/maatregelen - 30 km/uur-zone realiseren / Drempeel / handhaven
Kruising Deurningerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Kruising Lasondersingel / Lasonderstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners - specifiek fietsers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Molenstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners - specifiek fietsers en voetgangers (minder valide)	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Kruising Lasondersingel / Nicolaas Beetstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - hoge parkeerdruk	Optimaliseren parkeren - Opheffen parkeerplaats
Kruising Oldenzaalsestraat / Molenstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Kruising Boddenkampsingel / Boddenkampstraat	Overlast - sluisverkeer	Bewoners	Autoverkeer - sluisverkeer	DV/maatregelen - Drempeel realiseren / eenrichtingsverkeer instellen
Multatullstraat	Parkeren - fout parkeren	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - ouders (school/boo)	Schoolomgeving - Breng- en haalverkeer anders organiseren schoolomgevingen
Doctor Benhemstraat	Bruikbaarheid - smalle straat	Bewoners	Fysieke inrichting - inrichting straat (te smal)	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Eenrichtingsverkeer instellen
Wijkniveau - 1 Zeggel/Lasonder	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid door eenrichtingsverkeer	Bewoners	Autoverkeer - tegen rijrichting inrijden	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Eenrichtingsverkeer optimaliseren (wijkreed)
Jan Willem Racerstraat	Parkeren - fout parkeren	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - bezoekers	Optimaliseren parkeren - in gesprek gaan met bewoners / parkeeregime

Waar is probleem (codering)	Wat is het probleem (codering)	Voor wie is het een probleem (codering)	Wie zorgt voor het probleem (codering)	Wat is/zijn mogelijke oplossing(en)? (Codering)
Kruising Deuringerstraat / Kottendijk	Verkeersveiligheid - kerende voertuigen	Bewoners	Autoverkeer - keren op singels / hooftroutes	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Wijbo Fijnstraat	Overlast - sluisverkeer	Bewoners	Autoverkeer - sluisverkeer	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/kip Kottendijk
Kruising Deuringerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / flevoming knuising	Bewoners	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Noorderbaan (busbaan)	Bruikbaarheid - verkeerd bord	Bewoners	Fysieke inrichting - overstek busbaan	Fysieke inrichting aanpassen - bord verwijderen
Kottendijk	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners - specifiek voetgangers (kinderen)	Autoverkeer en fietsers (e-bikes)	DV-maatregelen - Drempel realiseren
Wijkniveau	Bruikbaarheid - smalle straat	Bewoners	Fysieke inrichting - rijrichting straat	Bereikbaarheid wijk verbeteren - op wijkniveau circulatieplan maken
Niemandsgang	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/kip Molenstraat/handhaving
Raiffeisenstraat	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Bereikbaarheid wijk verbeteren - op wijkniveau circulatieplan maken
Deuringerstraat	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / flevoming knuising	Bewoners	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Bereikbaarheid wijk verbeteren - op wijkniveau circulatieplan maken
Van Alpenstraat	Overlast - sluisverkeer (tegen rijrichting inrijden)	Bewoners	Autoverkeer - tegen rijrichting inrijden	Handhaven - Snelheid
Nieuwe Schoolweg	Parkeren - hoge parkeerdruk	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - hoge parkeerdruk	Optimaliseren parkeren - in gesprek gaan met bewoners / andere indeling parkeren
Molenstraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Bewoners	Fysieke inrichting - inrichting straat (onduidelijk)	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Fietspad realiseren
Wijkniveau - Boddenkamp	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) overstekvoorziening	Bewoners	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) overstekvoorziening	(veilige) overstekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Kruising Deuringerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Optimaliseren / aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Kruising Deuringerstraat / Noorderbaan (busbaan)	Verkeersveiligheid - kerende voertuigen	Alle weggebruikers	Autoverkeer - keren op singels / hooftroutes	Handhaven - verkeersregels (busbaan oprijden)
Kruising Boddenkampsingel / Deuringerstraat / Lasondersingel	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) overstekvoorziening	Bewoners - specifiek voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) overstekvoorziening	Optimaliseren richting centrum
Lasonderstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) overstekvoorziening	Bewoners - specifiek voetgangers (kinderen)	Autoverkeer - hardrijders, scooters en fietsers (e-bikes)	DV-maatregelen - Drempel realiseren
Noorderbaan (busbaan)	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) overstekvoorziening	Bewoners - specifiek voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) overstekvoorziening	(veilige) overstekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Kruising Deuringerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) overstekvoorziening	Bewoners - specifiek voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) overstekvoorziening	(veilige) overstekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Kruising Deuringerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) overstekvoorziening	Bewoners	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) overstekvoorziening	Optimaliseren richting centrum
Lasondersingel	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - Snelheid
Doctor Benhemstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - Drempel realiseren
Kruising Doctor Benhemstraat / H.B. Blijdensteinlaan	Verkeersveiligheid - zicht	Bewoners	Fysieke inrichting - zicht (beperkt zicht door geparkeerde voertuigen)	Optimaliseren parkeren - Opheffen parkeerplaats / voorrangssituatie kruising wijzigen
H.B. Blijdensteinlaan	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/kip H.B. Blijdensteinlaan / Snelheidsremmende maatregelen / eenrichtingsverkeer instellen
H.B. Blijdensteinlaan	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/kip H.B. Blijdensteinlaan / Snelheidsremmende maatregelen / eenrichtingsverkeer instellen
Nicolas Beetstraat	Overlast - sluisverkeer	Bewoners	Autoverkeer - sluisverkeer	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/kip
Kruising Deuringerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / flevoming knuising	Bewoners	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Kruising Lasondersingel / H.B. Blijdensteinlaan	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) overstekvoorziening	Bewoners	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) overstekvoorziening	(veilige) overstekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Kruising Molenstraat / Willem Brahmmanstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) overstekvoorziening	Bewoners - specifiek voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) overstekvoorziening	(veilige) overstekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Kruising Van Alpenstraat / Doctor Benhemstraat / Staringstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - tegen rijrichting inrijden	Handhaven - Snelheid
Lasondersingel	Overlast - vrachverkeer	Bewoners	Autoverkeer - grote voertuigen/bevoorrading	Vrachverkeer - verbod vrachverkeer/grote voertuigen of anders vormgeven
Singels	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - Snelheid
Wijkniveau	Overlast - Geluidsoverlast getunde auto's / straatraces	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - handhaven overlast (geluid/stank)
Wijkniveau	Groen	Bewoners	Groen	Optimaliseren parkeren - meer groen minder parkeren
Wijkniveau	Bruikbaarheid - smal trottoir	Bewoners - specifiek voetgangers (minder veilige)	Autoverkeer - hardrijders	Fysieke inrichting aanpassen - toegankelijkheid trottoirs verbeteren
OidENZAalsestraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - handhaven overlast (geluid/stank)
Molenstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) overstekvoorziening	Bewoners - specifiek fietsers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) overstekvoorziening	(veilige) overstekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Noorderbaan (busbaan)	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) overstekvoorziening	Bewoners	Fysieke inrichting - overstek busbaan	(veilige) overstekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Boddenkamptraat	Overlast - sluisverkeer	Bewoners	Autoverkeer - sluisverkeer	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/kip
Boddenkamplan	Verkeersveiligheid - hekwerk busbaan	Bewoners - specifiek voetgangers (kinderen)	Fysieke inrichting - gebrekkelijk hekwerk busbaan	rijroutes/kip
Kruising Raiffeisenstraat - De Coöperatie	Verkeersveiligheid - zicht	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - zicht (beperkt zicht door geparkeerde voertuigen)	Fysieke inrichting aanpassen - zicht/overzicht verbeteren kruising De Coöperatie - Raiffeisenstraat
Kruising Raiffeisenstraat - De Coöperatie	Verkeersveiligheid - niet functionerende uitrit	Bewoners	Fysieke inrichting - inrichting straat (uitrit etjij)	Fysieke inrichting aanpassen - toegankelijkheid trottoirs verbeteren
De Coöperatie	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid wijk vanuit De Coöperatie	Bewoners - specifiek fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat (gebrekkig voor fietsers)	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Doorsteek realiseren ter hoogte van De Coöperatie / Jumbo terrein
De Coöperatie	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners - specifiek voetgangers (kinderen)	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - Drempel realiseren
Kruising Deuringerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Kruising Boddenkampsingel / Deuringerstraat / Lasondersingel	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / flevoming knuising	Bewoners	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Bereikbaarheid wijk verbeteren - op wijkniveau circulatieplan maken
Kruising Boddenkampsingel / Joan Costastraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - Snelheid (fietspaal)
Kruising Boddenkampsingel / Joan Costastraat	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / flevoming knuising	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Handhaven - Snelheid (fietspaal)
Kruising Deuringerstraat / Kottendijk	Verkeersveiligheid - kerende voertuigen	Bewoners - specifiek fietsers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Kruising Deuringerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/kip Molenstraat / Fietsstraat in stellen
Kruising Deuringerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Kruising Deuringerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/kip Molenstraat / Fietsstraat in stellen

Waar is probleem (codering)	Wat is het probleem (codering)	Voor wie is het een probleem (codering)	Wie zorgt voor het probleem (codering)	Wat is/zijn mogelijke oplossing(en)? (Codering)
Molenstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Kruising Deurningerstraat / Hengelsestraat / Molenstraat	Bruikbaarheid - smalle straat	Bewoners - specifiek fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat (te smal)	Fysieke inrichting aanpassen - opnieuw aanbrengen betijning / opstelruimte goed aangeven
Kruising Deurningerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners - specifiek voetgangers (kinderen)	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - Snelheid (fitspaal)
De Coöperatie	Verkeersveiligheid - zicht	Bewoners - specifiek fietsers	Autoverkeer - bezoekers	Zicht/overzicht verbeteren
De Coöperatie	Verkeersveiligheid - zicht	Bewoners - specifiek fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat (gebrekkelijk voor fietsers)	Fysieke inrichting aanpassen - zicht/overzicht verbeteren
Kruising Deurningerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	DV-maatregelen - Drempel realiseren / fietsstraat
Noorderbaan (busbaan)	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners	Fysieke inrichting - oversteek busbaan	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Boddenkampaan Raiffeisenstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Bewoners - specifiek voetgangers (kinderen)	Fysieke inrichting - zicht	Fysieke inrichting aanpassen - hekwerk plaatsen busbaan
De Coöperatie	Verkeersveiligheid - zicht	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - Drempel realiseren
De Coöperatie	Verkeersveiligheid - zicht	Bewoners	Fysieke inrichting - zicht (beperkt zicht door voertuigen)	Optimaliseren parkeren - in gesprek gaan met bewoners / parkeerregime
De Coöperatie	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners	Fysieke inrichting - bereikbaarheid parkeerterren Jumbo/Mekhal	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Doorsteek realiseren ter hoogte van De Coöperatie / Jumbo terrein
De Coöperatie	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Kruising Lasondersingel / Lasonderstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners - specifiek fietsers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Lasondersingel	Overlast - geluidsoverlast verkeer	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Fysieke inrichting aanpassen - Molenstraat inrichten als normale weg/straat
Lasondersingel	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - Drempel realiseren
Kruising Deurningerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
H.B. Blijdensteinlaan	Overlast - tegen rijrichting eenrichtingsweg inrijden	Bewoners	Autoverkeer - tegen rijrichting inrijden	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Eenrichtingsverkeer instellen
Doctor Berthemstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Bewoners - specifiek voetgangers (kinderen)	Fysieke inrichting - zicht	Fysieke inrichting aanpassen - zicht/overzicht verbeteren
Kruising Nicolaas Beetsstraat / Doctor Berthemstraat	Parkeren - te veel parkeerplaatsen	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - bezoekers - ten koste van groen	Optimaliseren parkeren - meer groen minder parkeren
Boddenkampstraat	Overlast - sluipverkeer	Bewoners	Autoverkeer - sluipverkeer	Doorgaand verkeer weren - andere rijroute/rijsnelheid in J.W. Racerstraat / weren sluipverkeer / drempels
Molenstraat	Overlast - sociaal rijgedrag auto's	Bewoners - specifiek fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat (te smal)	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Eenrichtingsverkeer instellen
Molenstraat	Overlast - te veel verkeer	Bewoners - specifiek fietsers	Autoverkeer - sluipverkeer	Doorgaand verkeer weren - andere rijroute/rijsnelheid Molenstraat
Molenstraat	Verkeersveiligheid - onveilige fietsstraat	Bewoners - specifiek fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat (te smal)	Doorgaand verkeer weren - autoluw maken
Kruising Deurningerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Kruising Deurningerstraat / Hengelsestraat / Molenstraat	Overlast - te veel verkeer richting centrum	Bewoners	Autoverkeer - te veel verkeer	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Eenrichtingsverkeer instellen / afsluiting Stationsplein
Kruising Molenstraat / Stationsplein	Overlast - te veel verkeer	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders en motoren	Doorgaand verkeer weren - andere rijroute/rijsnelheid Molenstraat (h.v. Stationsplein)
Kruising Deurningerstraat / Hengelsestraat / Molenstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Vrachverkeer - verbod vrachverkeer/grote voertuigen of anders vormgeven
Lasondersingel	Overlast - hardrijders	Bewoners	Autoverkeer - gedrag	Handhaven - Snelheid (fitspaal)
Lasondersingel	Overlast - parkeren zonder betalen	Bewoners	Autoverkeer - Breng- / haalverkeer scholen (ouders/taxibusjes) + dierearts	Schoolomgeving - Breng- en haalverkeer anders organiseren schoolomgevingen
Deurningerstraat	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Kruising Deurningerstraat / Raiffeisenstraat	Verkeersveiligheid - niet functionerende uitrit	Bewoners	Fysieke inrichting - inrichting straat (uitrit slij)	Fysieke inrichting aanpassen - spiegel herplaatsen
De Coöperatie	Parkeren - overlast	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - bezoekers Mekhal	Optimaliseren parkeren - in gesprek gaan met bewoners / parkeerregime
Kruising Raiffeisenstraat - De Coöperatie	Bereikbaarheid - te krappe bocht voor grote voertuigen	Bewoners	Autoverkeer - grote voertuigen/bevoorrading Jumbo	Vrachverkeer - verbod vrachverkeer/grote voertuigen of anders vormgeven
Kruising Deurningerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	DV-maatregelen - Fietspad realiseren
Noorderbaan (busbaan)	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bussen	Autoverkeer - bezoekers Mekhal	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers (incl. begroeiing smoeien)
Raiffeisenstraat	Overlast - hardrijders	Bewoners	Autoverkeer - bewoners	DV-maatregelen - Drempel realiseren en handhaven snelheid (fitspaal)
Raiffeisenstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners - verminderde leefbaarheid door verkeersomgeving	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	DV-maatregelen - 30 km/uur-zone realiseren / fietsstraat
Deurningerstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Noorderbaan (busbaan)	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners	Fysieke inrichting - oversteek busbaan	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Wijkniveau	Verkeersveiligheid - hekwerk busbaan	Bewoners - specifiek kinderen	Fysieke inrichting - gebrekkelijk hekwerk busbaan	Optimaliseren parkeren - vrijgeven parkeerterren bij Coöperatie
Kruising Deurningerstraat / Hengelsestraat / Molenstraat	Overlast - te veel verkeer	Bewoners - specifiek fietsers	Autoverkeer - te veel verkeer	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Kruising Deurningerstraat / Hengelsestraat / Molenstraat	Overlast - te veel verkeer	Bewoners - specifiek fietsers	Autoverkeer - te veel verkeer	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Deurningerstraat	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Kruising Deurningerstraat / Hengelsestraat / Molenstraat	Bruikbaarheid - te breed trottoir	Bewoners	Fysieke inrichting - inrichting straat (onduidelijk)	Fysieke inrichting aanpassen - weg verdeden / trottoir versmallen
Hengelsestraat	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid door eenrichtingsverkeer	alle weggebruikers	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Eenrichtingsverkeer ophffen
Molenstraat	Overlast - sociaal rijgedrag fietsers	Bewoners	Fietsers - gedrag	Fysieke inrichting aanpassen - weg verdeden / trottoir versmallen
Wijkniveau	Parkeren - te weinig parkeerplaatsen	alle weggebruikers	Geparkeerde voertuigen - hoge parkeerdruk	Optimaliseren parkeren - meer parkeerplaatsen/minder schijnveiligheid
Wijkniveau	Bruikbaarheid - fietsstraten	Bewoners	Fysieke inrichting - Fietsstraat	Fysieke inrichting aanpassen - hou de situatie zoals die is / geen wijzigingen
Kruising Boddenkampsingel / Deurningerstraat / Lasondersingel	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / flevoming kruising	alle weggebruikers	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Bereikbaarheid singels / hoofdwegen - Regeling VRI optimaliseren
Kruising Lasondersingel / H.B. Blijdensteinlaan	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	alle weggebruikers	Fysieke inrichting - onvoldedige ontsluiting wijk naar singels	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Voorrangregeling wijzigen openbaar vervoer (busbaan)
Singels	Overlast - te veel verkeer	Doorgaand autoverkeer	Autoverkeer - te veel verkeer	Bereikbaarheid wijk verbeteren - bereikbaarheid verbeteren vanaf singels
Kruising Deurningerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)

Waar is probleem (codering)	Wat is het probleem (codering)	Voor wie is het een probleem (codering)	Wie zorgt voor het probleem (codering)	Wat is/zijn mogelijke oplossing(en)? (Codering)
Lasondersingel	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / fievorming kruising	Doorgaand autoverkeer	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Bereikbaarheid singels / hoofdwegen - Regeling VRI optimaliseren
Nicolaas Beetsstraat	Overlast - sluisverkeer	Bewoners	Autoverkeer - tegen rijrichting inrijden	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Eenrichtingsverkeer optiefen
Raiffeisenstraat	Overlast - hardrijders	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	DV/maatregelen - Drempeel realiseren
Raiffeisenstraat	Overlast - Geluidsoverlast getunde auto's / straatraces	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - Snelheid
De Ruyterlaan	Overlast - Geluidsoverlast getunde auto's / straatraces	Bewoners	Autoverkeer / motoren	Handhaven - Snelheid
De Coöperatie	Verkeersveiligheid - niet functionerende uitrit	Bewoners - specifiek voetgangers (kinderen)	Fysieke inrichting - inrichting uitrit	Fysieke inrichting aanpassen - helling uitrit aanpassen
Deurningerstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Deurningerstraat	Overlast - kerende auto's	Bewoners - specifiek voetgangers	Autoverkeer - keren op singels / hoofdroutes	Bereikbaarheid wijk verbeteren - bereikbaarheid verbeteren vanaf singels / oplossing onbekend op wijkniveau circulateplan maken
Deurningerstraat	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid wijk van/naar Singels	Bewoners	Fysieke inrichting - rijrichting straat	Bereikbaarheid singels / hoofdwegen - linksafslaan mogelijk maken bij hoogte Merzis
Bosboom-Toussaintstraat	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid wijk van/naar Singels	Bewoners	Fysieke inrichting - onvolledige ontsluiting wijk naar singels	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Doorsteek Lasonderstraat - Lasondersingel en Oldenzaalsestraat openstellen
Lasonderstraat	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid wijk van/naar Singels	Bewoners	Fysieke inrichting - onvolledige ontsluiting wijk naar singels	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Doorsteek Lasonderstraat - Lasondersingel en Oldenzaalsestraat openstellen
H.B. Blijdensteinlaan	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid wijk van/naar Singels	Bewoners	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Doorsteek Lasonderstraat - Lasondersingel openstellen
Da Costastraat	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid wijk van/naar Singels	Bewoners	Fysieke inrichting - onvolledige ontsluiting wijk naar singels	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Doorsteek Kottendijk - Boddenkampje openstellen
De Genesteestraat	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid wijk van/naar Singels	Bewoners	Fysieke inrichting - onvolledige ontsluiting wijk naar singels	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Doorsteek Lasonderstraat - Lasondersingel en Oldenzaalsestraat openstellen
Kruising Lasondersingel / H.B. Blijdensteinlaan	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid wijk van/naar Singels	Bewoners	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Doorsteek Lasonderstraat - Lasondersingel en Oldenzaalsestraat openstellen
Staringstraat	Overlast - sluisverkeer (tegen rijrichting inrijden)	Bewoners - specifiek fietsers	Autoverkeer - sluisverkeer	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/ knip Lasondersingel/handhaving
Staringstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - sluisverkeer	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/ knip Lasondersingel/handhaving
H.B. Blijdensteinlaan	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid door eenrichtingsverkeer	Bewoners	Autoverkeer - tegen rijrichting inrijden	Handhaven - Eenrichtingsverkeer
H.B. Blijdensteinlaan	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid door eenrichtingsverkeer	Bewoners	Autoverkeer - sluisverkeer / beo	Handhaven - Eenrichtingsverkeer
Kruising Lasonderstraat / Doctor Benthemstraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Bewoners	Fysieke inrichting - inrichting straat (onduidelijk)	Fysieke inrichting aanpassen - begrijpelijkheid vergroten verbeteren
Staringstraat	Overlast - breng-/haalverkeer schoolomgeving	Bewoners	Autoverkeer - Breng- / haalverkeer scholen (ouders/taubusjes)	Schoolomgeving - Breng- en haalverkeer anders organiseren schoolomgevingen
Doctor Benthemstraat	Overlast - breng-/haalverkeer schoolomgeving	Bewoners	Autoverkeer - Breng- / haalverkeer scholen (ouders/taubusjes)	Schoolomgeving - Breng- en haalverkeer anders organiseren schoolomgevingen
Wijkniveau - 't Zeggelt/Lasonder	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid wijk van/naar Singels	Bewoners	Fysieke inrichting - rijrichting straat	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Eenrichtingsverkeer wijzigen
Lasondersingel	Overlast - hardrijders	Bewoners	Autoverkeer - gedrag	Handhaven - Snelheid
Lasondersingel	Verkeersveiligheid - zicht	alle weggebruikers	Groen	Fysieke inrichting aanpassen - zicht/overzicht verbeteren door snoeien groen
Lasondersingel	Parkeren - overlast	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - bezoekers Rijksmuseum	Optimaliseren parkeren - eigen parkeerplaatsen realiseren t.b.v. Rijksmuseum
Lasondersingel	Overlast - bevoorradingverkeer	Bewoners	Autoverkeer - sluisverkeer	Vrachverkeer - verbod vrachverkeer/grote voertuigen of anders vormgeven
Hengelosestraat	Overlast - Geluidsoverlast getunde auto's	Bewoners	Autoverkeer - gedrag	DV/maatregelen - 30 km/uur-zone realiseren
Hengelosestraat	Overlast - hardrijders	Bewoners	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde	Handhaven - Snelheid
Deurningerstraat	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Handhaven - Snelheid
Kruising Boddenkampje / Boddenkampstraat	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / fievorming kruising	Bewoners - specifiek fietsers	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Handhaven - Snelheid
Kruising Boddenkampje / Boddenkampstraat	Overlast - Geluidsoverlast getunde auto's / straatraces	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - Snelheid / Lawaai
Noorderbaan (busbaan)	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Boddenkampje	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming / fievorming kruising	Bewoners	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming / bereikbaarheid singels vanuit wijk	Bereikbaarheid wijk verbeteren - op wijkniveau circulateplan maken
Kruising Deurningerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Kruising Deurningerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Deurningerstraat	Bruikbaarheid - smal trottoir	Bewoners - specifiek voetgangers (kinderen)	Fysieke inrichting - inrichting straat (smal trottoir)	Doorgaand verkeer weren - autoluw maken
Kruising Lasondersingel / Lasonderstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners - specifiek fietsers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Kruising Lasondersingel / Lasonderstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners - specifiek fietsers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Kruising Deurningerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Kruising Lasondersingel / Nicolaas Beetsstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Bewoners	Fysieke inrichting - zicht (beperkt zicht door geparkeerde voertuigen)	Optimaliseren parkeren - parkeerplaats verwijderen t.h.v. kruising Nicolaas Beetsstraat - Lasondersingel
Kruising Boddenkampje / Deurningerstraat / Lasondersingel	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Bereikbaarheid singels / hoofdwegen - Regeling VRI optimaliseren
Kruising Lasondersingel / Lasonderstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	Bewoners	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Kruising Deurningerstraat / Hengelosestraat / Molenstraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Bewoners - specifiek voetgangers (minder valide)	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekvoorziening	(veilige) oversteekvoorziening realiseren - voetgangers/fietsers
Deurningerstraat	Overlast - hardrijders	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - Snelheid
Kruising Deurningerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Kruising Deurningerstraat / Hengelosestraat / Molenstraat	Overlast - te veel verkeer	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Vrachverkeer - verbod vrachverkeer/grote voertuigen of anders vormgeven
Schuttersveld (valt buiten het werkgebied)	Bruikbaarheid - trottoir	alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting straat (smal trottoir)	Bereikbaarheid wijk verbeteren - Looproutes verbeteren t.h.v. winkelgebied Schuttersveld
Deurningerstraat	Parkeren - te weinig parkeerplaatsen	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - bezoekers foreca	Handhaven - parkeren
Hengelosestraat	Overlast - Geluidsoverlast auto's / sociaal rijgedrag	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Doorgaand verkeer weren - andere rijroutes/ knip Hengelosestraat

Waar is probleem (codering)	Wat is het probleem (codering)	Voor wie is het een probleem (codering)	Wie zorgt voor het probleem (codering)	Wat is/zijn mogelijke oplossing(en)? (Codering)
Kruising Deurningerstraat / Raiffeisenstraat (ovatonde e.o.)	Bereikbaarheid - niet functioneren ovatonde	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting en gebruik ovatonde e.o.	Ovatonde - aanpassen verkeersomgeving ovatonde (normale rotonde realiseren, VRI plaatsen, etc.)
Deurningerstraat	Overlast - afval	Bewoners	Fysieke inrichting - te weinig afvalcontainers	Fysieke inrichting aanpassen - meer afvalcontainers

Bijlage 18: Memo – Reactienota Toetsgroep

Memo aan : Werkgroep WVP
 Afkomstig van : W. Dekkers en S.M. van Barneveld
 Datum : 7 februari 2024
 Afschrift aan : -
 Onderwerp : Reactienota Toetsgroep
 Bijlage(n) : -

Leeswijzer

Voor het wijkverkeersplan zijn de volgende bovenwijkse belangengroepen benaderd. Deze zijn weergegeven in tabel 1.1.

Tabel 1.1: Benaderde bovenwijkse belangenorganisaties voor de toetsgroep

Belangenorganisaties	Reactie: ja/nee	Reactienummer:
Ambulance – Oost	Nee	n.v.t.
Arriva (ov-bedrijf)	Ja	1
Brandweer – Twente	Ja	2
Commissie Enschede Toegankelijk ¹	Ja	3
Fietsersbond – Enschede	Ja	4
Gemeente Enschede – Verkeerskundige	Ja	5
Gemeente Enschede – Wegbeheerder	Ja	6
Hogeschool Saxion	Nee	n.v.t.
KvK – Enschede	Nee	n.v.t.
MKB Twente	Nee	n.v.t.
Politie – Twente	Ja	7
ROC van Twente	Nee	n.v.t.
Senioren Platform Enschede	Ja	8
Stichting Alifa (ouderen)	Nee	n.v.t.
Twente Milieu	Ja	9
Universiteit Twente	Nee	n.v.t.

Uit tabel 1.1 blijkt dat niet alle gevraagde partijen hebben gereageerd. De belangrijkste reden die een partij niet heeft gereageerd is als volgt: 1) geen tijd, 2) geen expertise, 3) geen interesse of 4) het ontbreken van lokale gebiedskennis. De reacties van de partijen die hebben gereageerd zijn verwerkt. Per reactie is een kort advies opgenomen richting de werkgroep. Tijdens de 3^e werkgroepbijeenkomst worden de reacties nader besproken.

De werkgroep kan zo een gewogen besluit nemen per reactie en het advies op de reactie wel of niet over te nemen of anders wegen en anders verwerken in het wijkverkeersplan. Deze reacties zijn op grond van de bovenstaande tabel hieronder uitgewerkt. De reacties zijn daarbij een-op-een overgenomen. Er zijn geen tekstuele aanpassingen doorgevoerd. Enkel opmaak is geüniformeerd.

1 Arriva (ov-bedrijf)

1.1 Reactie

- Reactie ontvangen op: 24 januari 2024
- Reactie gegeven door: dhr. E. Menkveld
- Wijze van reactie: per e-mail via bijgevoegd MS Word-bestand

1.2 Reactiepunten:

De reactiepunten zijn per paragraaf gegeven uit het 3^e concept-WVP.

Paragraaf 3.3.3 Ov-routes

Graag vragen we aandacht dat de busroutes anno 2024 anders zijn dan op pagina 18 weergegeven.

Er rijden bijv. ook bussen over de Oldenzaalsestraat (oostzijde van wijkplan)

¹ Dit betreft een persoonlijke reactie van een lid van de Commissie



Alle busbanen willen we graag intact houden en met een toegestane snelheid van 50 km/h.

Paragraaf 3.5.2

- Is bij punt 10 ook bekend om welke verkeersproblemen dit precies gaat?

Paragraaf 4.2.4

- Plaatsing van een of meerdere bussluizen kan. Nadeel is wel dat 8 persoons ov hier niet overheen kan, dat beperkt de mogelijkheden. Ook ervaren hulpdiensten zoals ambulance hiervan hinder
- Plaatsing van een hek bij Boddenkamplaan vindt Arriva wenselijk.

1.3 Advies

Gezien de ov-vervoerder hinder kan ondervinden van bussluizen, net als een aantal andere leden van de toetsgroep, is het advies om geen bussluizen te realiseren.

1.4 Besluit werkgroep

Te bespreken op 3^e werkgroep avond (8 februari 2024)

2 Brandweer – Twente

2.1 Reactie Brandweer – Twente

- Reactie ontvangen op: 27 december 2023:
- Reactie gegeven door: dhr. M. Kamphuis
- Wijze van reactie: per e-mail

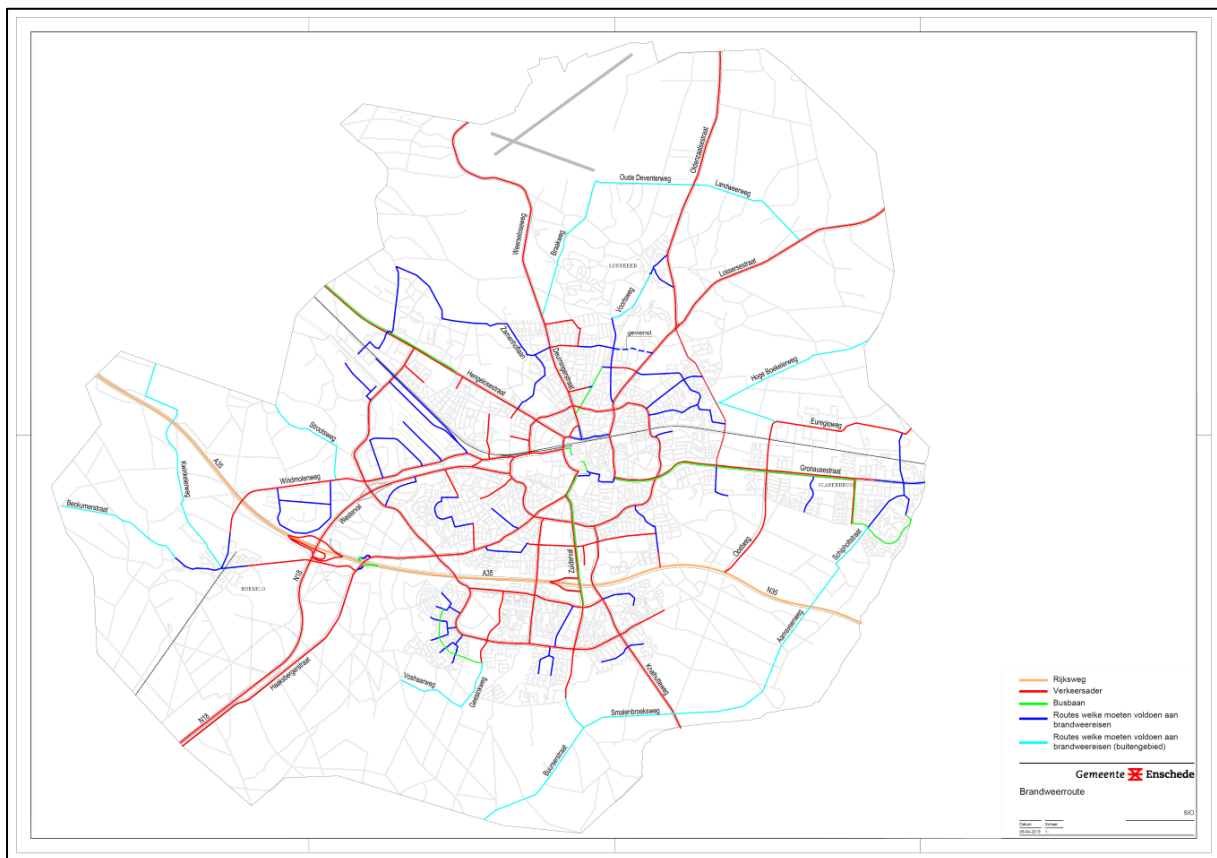
2.2 Reactiepunten:

- Figuur 3.4; Klopt niet. Van de hulpdiensttroutes/brandweerroutes is een nieuwe kaart gemaakt (door de gemeente Enschede). Ik heb deze kaart bijgevoegd. In dit gebied zijn er enkele

wijzigingen vanwege de knip in de Hengelsestraat en de herinrichting van de Molenstraat/Deurningerstraat.

- Paragraaf 4.24; Van onze zijde zijn bus sluisen toegestaan mits onze 1^e lijns voertuigen (Tankautospuiten en redvoertuigen) deze kunnen passeren. Andere hulpdiensten hebben meestal kleinere voertuigen en kunnen dan geen gebruik maken van de bus sluis.
- Algemeen; Niet alleen op de hulpdienstroutes gelden de eisen uit de handreiking "Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2019" van Brandweer Nederland. Ook op objectniveau, voor erftoegangswegen etc. worden in de handreiking bereikbaarheidseisen beschreven. Bij het ontwerpen van verkeer remmende maatregelen en het wijzigen van de verkeersstromen (inrichting en verkeersmaatregelen), dient hiermee rekening gehouden te worden.

Bijgevoegd onderstaande kaart ontvangen als Pdf-bestand.



Figuur 1.1: meest recente routes brandweerroutes

2.3 Advies

De Brandweer – Twente is positief over het plan. Wel adviseert Brandweer – Twente om geen bussluisen te plaatsen. Dat is niet omdat ze er zelf last van hebben, maar wel andere hulp- en nooddiensten. Verder is het verzoek om de meest recente kaart van de brandweerroutes op te nemen. Mochten wegen toch worden geknipt dan is het verzoek om in dat geval rekening houden met de nodige landelijke bereikbaarheidsvereisten voor de brandweer.

2.4 Besluit werkgroep

Te bespreken op 3^e werkgroep avond (8 februari 2024)

3 Commissie Enschede Toegankelijk

3.1 Reactie

- Reactie ontvangen op: 20 januari 2024
- Reactie gegeven door: S. Egging (op persoonlijke titel), namens de commissie
- Wijze van reactie: per e-mail via bijgevoegd Pdf-bestand (als memo)

3.2 Reactiepunten

Schriftelijk verzoek ingediend voor advisering over het wijkverkeersplan vanuit het Verkeersatelier. Helaas is het niet mogelijk om hier een (in)formeel advies vanuit de Commissie Enschede Toegankelijk over uit te brengen omdat het 140 pagina's tellende brondocument zelf niet digitaal/inhoudelijk toegankelijk is.

Afgesproken is dat deze terugkoppeling op persoonlijke noot van Suzanne Egging, de voorzitter van de Commissie Enschede Toegankelijk wordt gegeven. Maar dat de gehele commissie wel bij de bijeenkomst in maart/april zal worden betrokken zodat de leden ter plekke feedback kunnen geven over hetgeen door het Verkeersatelier en de werkgroep zal worden gepresenteerd.

Daarnaast zal Suzanne Egging contact opnemen met Rens Haverslag en Jos Luten (projectleiders) om bij de gedetailleerdere vormgeving van het verkeersplan, oftewel in de ontwerpfase van bijvoorbeeld grotere kruispunten en herinrichtingen van de straat, betrokken te worden.

Algemene feedback

Er zitten een aantal blinde vlekken/aandachtpunten in het rapport:

- verkeersdeelname en veiligheid voor personen met een visuele beperking (lijkt volledig te ontbreken: specifiek aanhalen is beter omdat het anders ondanks de TOR over het hoofd wordt gezien en er ook niet kritisch met ervaringsdeskundigen wordt gekeken naar de impact van straatverlichting op bijvoorbeeld het zichtveld van personen met een visuele beperking);
- verkeersdeelname en veiligheid voor mensen met (mobiliteits)hulpmiddelen anders dan rollator, kinderwagen, handbewogen rolstoel. Denk hierbij aan driewielers, elektrische rolstoelen, scootmobielen, handbikes, hulp-/geleidehonden, tast-/geleidestok;
- parkeergelegenheid voor GPK houders (welke voldoen aan de normen voor deze parkeerplaatsen: langer en breder ivm uitstap/lift). Met name aan de rand van het stadserf en bij openbare voorzieningen (dit was een voorwaarde in onze advisering rondom parkeerbeleid centrum). Aangepaste bussen kunnen vanwege de omvang namelijk niet op reguliere plekken en/of in de meeste parkeergarages terecht. Met oog op de vergrijzing zal de vraag naar parkeerplaatsen voor GPK houders (in het algemeen, niet specifiek voor bussen) toenemen;
- Impact op bereikbaarheid stationsgebied, de taxiplaats en de toekomstige parkeergarage bij het stationsplein;
- impact op verkeersdrukte en bereikbaarheid (spoedpost) ziekenhuis, politiebureau, station.
- doelgroepen vervoer en regiotaxi via de busbaan om onnodige vertraging en oponthoud met een achteruitgang van de dienstverlening te voorkomen: er zijn namelijk enorme capaciteitsproblemen en deze doelgroepen kunnen ook niet eventjes fietsen, met het OV of een stuk gaan lopen;
- Taalgebruik: mindervaliden en invaliden zijn termen die vanwege de aard van de betekenis (minderwaardig/onwaardig) niet meer gebruikt worden om mensen met een beperking en/of hulpmiddelengebruikers aan te duiden;
- Er wordt met termen verwezen naar ingrepen en objecten die zonder plaatje behoorlijk abstract blijven. Hierdoor is het zeer moeilijk om hier een terugkoppeling over te geven. Voor burgerlijke adviesraden is het rapport behoorlijk specialistisch, abstract en terminologisch geschreven waardoor het moeilijk leesbaar is en de beeldvorming moeilijk is;
- Over alle plaatjes met pijlen en stippen en blokjes: zonder iemand die hier eventjes persoonlijk toelichting op geeft is dit voor een leek (dus ook voor de leden van een burgerlijke adviesraad zoals de Commissie Enschede Toegankelijk) niet leesbaar. De plaatjes zijn te abstract, klein, beweegrichtingen zijn zeer moeilijk te ontdekken en de kaartinformatie is slecht leesbaar;

- Er wordt in het rapport verwezen naar adviesraden die niet meer bestaan; WMO raad, Gehandicaptenraad
- Daarvoor zijn in de plaats gekomen: BAS (bewoners advies sociaal: burgerlijke adviesraad voor sociale vraagstukken) en de CET (Commissie Enschede Toegankelijk: burgerlijke adviesraad toegankelijkheidsvraagstukken, veelal gericht op het fysieke domein)

Details

Blz.	Opmerking
7	Indien met een sinusdrempel een kussenvormige drempel wordt bedoelt, is het van harte aan te bevelen om de ruimte tussen het trottoir en de drempel minimaal 110 cm te houden. Indien de passeerruimte namelijk te krap is, levert deze kantelgevaar op voor scootmobielen, rolstoelen, handbikes en driewielers. Waarschijnlijk staat dit niet goed in de TOR, daar wij nog steeds nieuwbouw tegenkomen waar de passeerruimte <90 cm en je dus moet kiezen tussen valrisico's door de drempel of door de afwateringsgeul aan de zijkant van de weg.
10	Bij oversteken van een drukke doorgaande 50 km weg zijn geleidelijnen i.c.m. een verkeerslicht met klikker absoluut geen overbodige luxe. Deze klikker wordt ook door personen gebruikt die door bijvoorbeeld de zichthoek en/of lichtinval geen goed zicht hebben op het stoplicht.
11	Wij begrijpen het streven naar de Zero Emissiestad in 2025, maar wat houdt dit in? En is hier wel een uitzondering gemaakt voor gehandicaptenvoertuigen en doelgroepenvervoerders?
13	Afsluiting met paaltjes: zorg aub voor paaltjes met contrasterende kleuren en reflectoren. Hier gebeuren echt regelmatig ongelukken mee met scootmobiel en rolstoelgebruikers die een visuele beperking hebben/slechtziend zijn.
22	Parkeren voor mensen met een GPK kaart moet aan de straat mogelijk blijven omdat garages beperkt zijn in de toegankelijkheid (te laag plafond, te krappe plekken en doorgangen, ontoegankelijke kaart- en betaalautomaten) Parkeerplekken voor GPK houders mogen, indien ze niet op kenteken staan, kortdurend voor laad- en los activiteiten worden gebruikt. Door het aanbrengen van dergelijke parkeervakken aan de molenstraat (Station, Noordmolen, Ixta Noa), bij de Lasondersingel (Rijksmuseum Twente en Het Paradijs), Oldenzaalsestraat/Molenstraat (Sint Joseferk, toekomstige 'wandelpromenade' naar het Roombeek) en bij de basisscholen zou je dus al veel overlast door 'wildparkeerders' kunnen voorkomen plus dat er een betere bereikbaarheid van het centrum ontstaat voor mensen/bezoekers met een GPK.
24	XXL term mindervalide (2x): persoon met een beperking (wat voor een soort beperking? Had deze persoon een mobiliteitsbeperking, een visuele beperking, een auditieve beperking? Maakte deze persoon gebruik van een hulpmiddel, zo ja was het dan gewoon een rolstoelgebruiker, een rollatorgebruiker, liep deze persoon met krukken? Het is ontzettend niet specifiek om mindervalide neer te schrijven als categorie: de toegankelijkheidsbehoefte tussen bijvoorbeeld iemand met een visuele beperking of een rolstoelgebruiker is behoorlijk uiteenlopend? Evenals het verschil in toegankelijkheidscriteria voor manuele rolstoelgebruikers of elektrische rolstoelgebruikers. De laatste groep heeft aanzienlijk meer ruimte nodig, maar kan daarentegen een stuk gemakkelijker hellingen betreden.
25	Wij waren graag met de fietsroute mee gegaan want mogelijk gaan we nu dubbele meldingen/werk doen omdat toegankelijkheid met een mobiliteitshulpmiddel en/of een visuele beperking toch echt van een heel ander niveau is dan met een tweewieler of te voet een rondje doen. Helaas een enorm gemiste kans voor ons, maar ook vooral voor jullie want het had ook tot hele nieuwe inzichten en bewustwording kunnen leiden. Enschede heeft sowieso een enorm probleem met de belijning. Zelfs op nieuw aangelegde wegen verdwijnen de markeringen als sneeuw voor de zon.
26	Let bij aanbrengen van groen en fysieke inrichting van de infrastructuur en openbare ruimtes ook vooral op zichthoeken en de hoogte van beplanting. Bij oversteekplaatsen zou beplanting te nimmer boven de 50 cm uit moeten komen ivm de zichtbaarheid (en de mogelijkheid om zelf een inschatting van de veiligheid om over te steken) van kinderen, rolstoelgebruikers etc.
28	Dankjulliewel voor de specifieke vermelding van de belabberde en inconsequente aanleg van verlaagde trottoirbanden bij onder andere oversteekplekken, maar ook bij parkeerplaatsen (waardoor je soms wel een aantal 100 meters over de weg moet omrijden om ergens de stoep weer op te kunnen of om bij je auto te komen)
29	Wat is een rabatsstrook? Vaktermen zonder plaatjes en/of tekeningen komen niet over en zijn voor reguliere burgers echt niet zonder toelichting te visualiseren.
30	Breng bij in- en uitritconstructies aub heldere en duidelijke haaiantanden aan en zorg ervoor dat er geleidelijnen met waarschuwingfunctie (noppentegels) worden aangebracht op de stoep: voor en na het fietspad (indien er tussen de weg en fietspad een voetpad/buffer is aangelegd) en alvorens de oversteek op de weg moet worden gemaakt. Wederom: contrasterende paaltjes met reflectoren!
31	Wij worden altijd blij van oversteken waar je gelijkvloers kunt oversteken, maar er moet wel een kleine voelbare richel (kan bijv. watergoot zijn) blijven i.c.m. contrasterende kleuren tussen wegdek en trottoir voor mensen met een visuele beperking. Wederom: let op hoogte begroeiing en hekwerken ivm zichtbaarheid kinderen en rolstoelgebruikers.
33	Wat wordt er met een portaalblok / poortconstructie bedoeld? Worden de blokken minimaal 1.20m uit elkaar geplaatst en voorzien van contrasterende kleuren/reflectoren?

34	Bussluis versus doelgroepenvervoerders? Dat valt namelijk eigenlijk ook onder busvervoer, alleen de toegankelijke variant. XXL mindervaliden (1x)
35	Parkeren: half op stoep parkeren (lengte), met banden tegen troittoirband en neus over stoep parkerend, zijn enorme hindernissen voor personen die mobiliteitshulpmiddelen gebruiken. Een stoep heeft namelijk een minimale afmeting welke al extreem aan de krappe kant is (90 cm: dat houdt dus in de praktijk in dat je niet eens normaal een slag kunt maken tijdens het rollen) . Staat daar ook nog eens een elektra kast, een fiets, een ongesnoeid/overwoekerend gewas, een auto, deelscooter op, dan kom je vast te staan. Deze troitours zijn vaak ook niet breed genoeg om te kunnen keren. Aanbevolen (eenzijdige beweegrichting) 1.20m breed Aanbevolen (dubbelzijdige beweegrichting) 1.50m breed – voorkeur 1.80 meter breed Aanbevolen (doodlopend ivm mogelijkheid tot keren) vrije draaicirkel van minimaal 2.10 m (bovenstaand is gebaseerd op toegankelijkheidsonderzoek en richtlijnen van Stichting Accessibility).
46	Rood asfalt is spekglad bij ijzel, regen en bladeren. Extreem lange remweg en met een handbike glijd je gewoon door tijdens het remmen. Klinkers daarentegen bieden meer grip, maar zorgen voor de trillingen voor extreem veel fysiek ongemak voor personen met een rolstoel, rollator en/of scootmobiel. Daarnaast zijn er in Enschede veel ondergronden met een hoge grondwaterstand waardoor verzakkingen van en spoorvorming bij klinkerwegen een veel voorkomend probleem zijn. Het patroon waarop de straattegels gelegd worden kunnen een enorm verschil maken, evenals de mate waarin het oppervlak van de tegel is vervuurd. Hoe ruwer het oppervlak hoe meer trilling, maar ook hoe meer geluid en geluidsoverlast.
49	Zorg voor lange hekwerken ook voor sluiproutes met het oog op calamiteiten, of leg het hekwerk maar aan één zijde van de weg aan.
50	Top! Mobiele flitsers mogen vaker in woonwijken geplaatst worden: er rijden in Enschede ontzettend veel personen met een (veelal) gepimpt bakblik met een te luidruchtige uitlaat die het een sport vinden om de woonwijken als tratencircuit / dragrace circuit te gebruiken waarbij snelheden van 50-80km per uur gemakkelijk worden gehaald.

3.3 Advies

De reactie bevat een groot aantal detailopmerkingen ten aanzien van toekomstige uitwerkingen en/of definitieve ontwerpen. Dit soort uitwerkingen zijn geen onderdeel van dit wijkverkeersplan, maar dienen wel in de uiteindelijke plannen en ontwerpen te worden meegenomen. Het advies is daarom om bij het maken van ontwerpen, naast de directe omgeving, de commissie te betrekken en actief om feedback te vragen.

Verder is het advies is om het merendeel van de genoemde punten mee te geven aan de gemeente bij het maken van detail ontwerpen en eisen rondom materialisatie. De hoofpunten relevant voor het wijkverkeersplan zijn als volgt:

- zorg ervoor dat al ingrepen goed zichtbaar zijn, ook voor mensen met een visuele beperking;
- het advies aan de gemeente is om rekening te houden met GPK parkeren op straat bij het parkeerbeleid;
- de begrippen mensen met een beperking en/of hulpmiddelengebruikers gebruiken i.p.v. gehandicapten;
- doelgroepen vervoer en regiotaxi gaan via de busbaan. Dit is alleen mogelijk zonder bussluis;
- zorg ervoor dat het zicht op kruisingen en hoeken goed is. Ook als er beplanting staat;
- juiste benaming opnemen van deze toetsgroep, namelijk Commissie Enschede Toegankelijk in plaats van Wmo-raad Enschede.

3.4 Besluit

Besluit bespreken op 3^e werkgroep avond.

4 Fietsersbond – Enschede

4.1 Reactie:

- Reactie ontvangen op: 11 januari 2024
- Reactie gegeven door: dhr. P. Rebers
- Wijze van reactie: per e-mail via bijgevoegd Pdf-bestand (als memo)

4.2 Reactiepunten:

Wij hebben bedenkingen bij Het (her-)invoeren van tweerichtingsverkeer in enkele straten rond de

H.B. Blijdensteinlaan en Nicolaas Beetsstraat. (variant 2 ea)

Tweerichting op de Blijdensteinlaan zal auto-bereikbaarheid voor bewoners verbeteren en onnodig verkeer door andere straten voorkomen, maar als wordt afgezien van een knip zal het zeker onnodig sluipverkeer aantrekken. Het is dan noodzakelijk dat dit sluipverkeer blijvend gemonitord wordt. Snelheidsremmende maatregelen (smallere weg, sinus-drempels) kunnen het extra sluipverkeer nog beperken.

Variant 2b (en 3b, 4b, 5b) is onveilig voor linksafslaande fietsers op of naar de singel: Het voorstel om de Nicolaas Beetsstraat per auto in twee richtingen te kunnen bereiken vanaf de singel maakt het voor fietsers nog lastiger om komende vanaf de Oldenzaalsestraat hier af te slaan: Er is nu al geen opstelruimte voor afslaande fietsers op de singel, maar is de middenstrook nog wel veilig, dat wordt lastiger als daar ook auto's opgesteld staan.

De Nicolaas Beetsstraat is ook te smal voor linksafslaande fietsers en auto's om naast elkaar op te stellen, slecht zicht op de singel, hoge drempels en een zigzag indeling. Uiteindelijk zal het aankomen op de werkelijke uitvoering van de voorstellen die het zullen halen.

Andere wensen vanuit Fietsersbond Enschede:

- Maak van Deurningerstraat thv Ovatonde/Tankstation GOW-30 .
- Inrichting oversteek Raiffeisenstraat thv De Cooperatie/Jumbo .
- Indien Deurningerstraat daar GOW-50 blijft is een oversteek thv Tankstation (ten noorden van de ovatonde) gewenst, gezien de hoeveelheid fietsers die dit cultureel centrum bezoeken.
- Oversteken singels en Oldenzaalsestraat veiliger door scheiden richtingen en betere aansluiting met de stroom aan de overzijde.
- In Molenstraat is knip nodig tegen hoeveelheid autoverkeer, omdat drempels daar niet helpen.
- Sinus-drempels in andere straten met lange 'rechtstanden'.
- Signalering met lichten voor naderende bussen op Kottendijk bij kruising busbaan.
- Uniformiteit in inrichting kruisingen en wegdek ook binnen de wijk.

4.3 Advies

De Fietsersbond – Enschede heeft een aantal opmerkingen. Een deel valt buiten de scope van het plan en een ander deel is reeds verwerkt in het wijkverkeersplan. Het advies is daarom als volgt. Voor de punten die buiten het plan vallen is het advies aan de gemeente om het gesprek aan te gaan met de Fietsersbond. De hoofdpunten die relevant zijn voor het wijkverkeersplan:

- de Fietsersbond vreest sluipverkeer op wegen die tweerichtingsverkeer worden. Houdt rekening met dit punt in het onderzoek voor de routes door de wijk;
- borg de verkeersveiligheid bij het openstellen van de Nicolaas Beetslaan vanaf de Lasondersingel. Bij het openstellen van de route is het belangrijk dat er een goede poortconstructie wordt gerealiseerd met voldoende opstelcapaciteit voor autoverkeer, fietsers en zicht;
- advies aan de gemeente om de fietsersbond te betrekken bij de verdere uitwerking van de Deurningerstraat en Ovatonde;
- voeg drempels toe in straten met een lange rechtstand om de snelheid te minderen. Dit staat ook al in het plan;
- let tijdens de verdere uitwerking op detailniveau op een uniforme inrichting.

4.4 Besluit werkgroep

Te bespreken op 3^e werkgroep avond (8 februari 2024)

5 Gemeente Enschede – Verkeerskundige

BX – 2.1 Reactie van de gemeente Enschede – Verkeerskundige

- Reactie ontvangen op: 15 januari 2024:
- Reactie gegeven door: dhr. R. Pierik & dhr. R. Haverslag

- Wijze van reactie: per e-mail via bijgevoegd MS Word-bestand (als memo)
- Opmerking: een verkeerskundige heeft gekeken naar versie 0,6 en de andere verkeerskundig heeft gekeken naar versie 0,7.

Reactiepunten:

Datum: 11 januari 2024
Van: Rens Haverslag / Roelof-Jan Pierik
Aan: Sander van Barneveld / Wes Dekkers
Onderwerp: Toetsing concept wijkverkeersplan Lasonder, 't Zeggelt en Boddenkamp

Inleiding

De werkgroep uit Lasonder, 't Zeggelt, Boddenkamp heeft samen met het Verkeersatelier een concept wijkverkeersplan opgesteld.

Allereerst willen we graag onze grote waardering uitspreken voor het gedane werk en het product dat de werkgroep heeft gemaakt.

Algemeen

Het concept wijkverkeersplan zit gedegen in elkaar met ruim aandacht voor de analyse en achtergronden van het verkeer in de wijk.

In het concept 0.6 (2^e concept) van 16 november 2023 zijn de berekeningen van toekomstige verkeersstromen nog niet opgenomen omdat deze nog niet gereed zijn. Dat betekent dat we op dit moment geen reactie kunnen geven op de voorstellen die gevolgen hebben voor de verkeersstromen of maatregelen die als gevolg van gewijzigde verkeersstromen verschillend beoordeeld kunnen worden.

Ook de prioriteitsstelling ontbreekt nog. De mogelijkheden om 'werk met werk' te maken zouden daarin kunnen inbreken. We vragen daar aandacht voor bij het vervolg wanneer de prioriteitsstelling tot stand komt.

Op verschillende plekken wordt de fietsroute langs de Raiffeisenstraat en de Lasonderstraat als F35 benoemd. Dat is correct maar de Molenstraat richting Oldenzaalsestraat is ook F35. De F35 splitst zich bij de Hengelosestraat in een noordelijke tak en een oostelijke tak.

Per pagina

- Blz 12: Figuur 3.3 laat de buslijnen zien van de oude concessie. Sinds december wordt de nieuwe concessie uitgevoerd en deze heeft consequenties voor de lijnvoering. Een en ander heeft weinig consequenties voor de maatregelen die beschreven staan.
- Blz 29: De dubbele bufferstrook tussen fietsstrook en rijbaan op de singels is onderdeel van het standaard profiel dat we willen doorvoeren over de gehele singel. De wens van de werkgroep komt daarmee overeen.
- Blz 33: Poortconstructies tussen 50 km/u en 30 km/u: De poortconstructies met inritblokken, doorgetrokken trottoir is de standaard uit de gemeentelijke TOR. Echter de gemeente hecht zeer aan het comfort van fietsers op de hoofd fietsroutes. Om die reden geven we de aansluiting van een fietsstraat (30 km/u) op een gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) anders vorm, door middel van haaiantanden op een aansluiting die a-niveau ligt. Dat komt uit onze TOR (bijlage vormgeving fietsstraten): "*Aansluiting 50km-weg. Een kruising van een fietsstraat met een 50km-weg wordt vanuit oogpunt van comfort omgevormd naar een aansluiting met borden en haaiantanden, dus geen uitritconstructie met in-/uitritblokken; de 50 km weg blijft in de voorrang.*" Conform afbeelding 4.6 WVP. Om die reden zijn de poortconstructies Kottendijk, Lasonderstraat en Molenstraat niet gewenst.

- Blz 33 onder d): Het ontwerp dat onlangs is gedeeld met de wijkbewoners voorziet in dit verzoek; het verkleinen van de kruisingsvlakken en de voorrangssituatie te verhelderen en het zicht te verbeteren.
- Blz 33 onder 2.: Het is ons niet duidelijk wat bedoeld wordt met “portalen”.
- Blz 34 onder 4.: Er wordt gesproken over de sinusvorm van de drempels in de Molenstraat. Hoewel we onderkennen dat met name de asfaltdrempels gevoelig zijn voor uitvoeringsproblemen waardoor de snelheidsremming meer of minder wordt bereikt, willen we aandacht vragen voor het feit dat de Molenstraat ook een belangrijke route is voor de ambulance. Vooral wanneer de ambulance een patiënt vervoert, zorgen de huidige drempels ervoor dat de ambulance bijna stapvoets de drempel moet passeren.
- Blz 46 onder 4.2.2: Zie vorige punt waar het gaat om toevoegen van drempels in de Molenstraat.
- Blz 47 onder 3.: De geplande doorsteek in de ovatonde zorgt ervoor dat de keerbewegingen tot het verleden zullen behoren.
- Blz 47 onder 3.: Het verplaatsen van de containers is meerdere keren onderzocht en niet mogelijk bevonden. We beschouwen het opnieuw onderzoeken dan ook niet opportuun.
- Blz 48.: De tekst is niet helemaal duidelijk over wat beoogd wordt. Wel is het zo dat wanneer de Cooperatie (en met name de woningen aan de Raiffeisenstraat) zijn opgeleverd er een trottoir aanwezig is aan de westzijde van de Raiffeisenstraat. Daarmee is er voor voetgangers een goede oversteek aan de Hengelosestraat zijde en aan de Deurningerstraat zijde. Dat zijn ook de twee richtingen waar voetgangers vandaan komen.
- Blz 48 onder 8.: Het uit elkaar trekken van de fietsoversteek leidt ertoe dat de situatie complexer wordt voor de overige verkeersdeelnemers. De gezamenlijke oversteek leidt ertoe dat fietsers voorsorteren in het midden van de fietsstraat. Dit past bij het concept van de fietsstraat waar de fietsers het primaat hebben en de auto te gast is. De voetgangersoversteek in de voorrang is niet mogelijk gebleken vanwege de veiligheidsberekeningen van de spoorwegovergang.
- Blz 48 onder 9.: We begrijpen de wens van een zebraad. Dat betekent echter dat we inbreuk maken op het principe van voorrang voor de fietsers op de fietsstraat.
- Blz 48 onder 12.: Een middeneiland als fysieke scheiding van de rijrichtingen op de Deurningerstraat is eerder onderzocht en blijkt niet te passen. De huidige “rammeldriehoek” daar is het maximaal haalbare. De situatie is complex vanwege fietsers die uit vee richtingen de Deurningerstraat overteken. Het toevoegen van een zebra op die plek maakt de rijtaak nog zwaarder, wij vrezen voor een verslechtering van de verkeersveiligheid.
- Blz 50.: Flitspalen op de hoofdwegen vallen niet onder de jurisdictie van de gemeente maar van het openbaar ministerie. Daarvoor is een voorwaardenlijst samengesteld waaraan een locatie moet voldoen. De ervaring leert dat een dergelijk verzoek slecht zeer zelden succesvol blijkt.
- Blz 51.: We hebben in de stad een aantal dynamische snelheidsdisplays. Die rouleren we in de hele stad. In de praktijk is het zeer wel mogelijk om een display veelvuldig in Lasonder, 't Zeggelt en Boddenkamp te hebben hangen. We stellen voor om samen met de wijkraad hier een vinger aan de pols te houden en een globale planning te maken van welke locaties wanneer in beeld zijn.

5.3 Advies

De reactie van de gemeente Enschede, namens de verantwoordelijk verkeerskundigen, is positief ontvangen. Toch zijn er wat aandachtspunten. Deze zijn hieronder verwerkt met een advies hoe per punt hiermee om te gaan. De opmerkingen en het advies zijn als volgt:

- vraag de gemeente om een verdere reactie als de doorrekeningen bekend zijn;
- neem op grond van de 2^e inloopavond een prioriteitsstelling op in het plan;
- voeg de kaart toe van de meest recente concessie;
- overleg met de werkgroep of de aansluiting op fietsstraten ook kan zonder poortconstructies;
- benoem dat met portalen de standaard vormgeving volgens het CROW wordt bedoeld die hoort bij het betreden van een 30 km/u zone
- bespreek met de werkgroep of drempels op de Molenstraat met een grote sinus (hoek) wenselijk zijn i.v.m. hulpdiensten die van deze route gebruik maken;
- Blz 47 onder 3: Het verplaatsen van de containers is reeds onderzocht en is niet mogelijk gebleken. Het advies is om dit niet nogmaals te onderzoeken en uit het plan te halen; Dit
- Blz 48: Verduidelijk de tekst over de gewenste maatregel;

- Blz 48 onder 8: Het advies is om de oversteken voor fietsers wel te splitsen;
- Blz 48 onder 9: Een zebrapad op de fietsstraat is wenselijk van wege de voetgangersstroom in combinatie met fietsers;
- Blz 48 onder 12; Het advies is om sowieso een zebrapad te realiseren, ook als een midden eiland niet past;
- Blz 50: Het advies aan de gemeente is om met het OM en politie in gesprek te gaan over het toepassen van geluidsflitspalen. Hiervan zijn al voorbeelden en proeven, zoals in Rotterdam. Dit sluit ook aan bij het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente.
- Blz 52: Het advies aan de gemeente is om samen met de wijkraad een roulatieschema op te stellen voor de snelheidsdisplays in de wijk.
- Onderneem wel actie met de tijdelijke flexflitsers, conform het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Enschede.

Het voorstel is om met de werkgroep tijdens de 3^e werkgroep avond te bespreken welke maatregelen gewijzigd kunnen/mogen worden en hier een zorgvuldige afweging te maken

5.4 Besluit werkgroep inzake reactie en advies van de Gemeente Enschede – Verkeerskundige
Te bespreken op 3^e werkgroep avond (8 februari 2024)

Gemeente Enschede – Wegbeheerder

6.1 Reactie

- Reactie ontvangen op: 2 februari 2024
- Reactie gegeven door: dhr. L. Ottenschot
- Wijze van reactie: per e-mail

Reactiepunten:

Geachte heer Dekkers,

Veel zaken voor verkeersdeskundige ter beoordeling, veel goede voorstellen. Goed plan waarbij wij als beheer natuurlijk moeten toetsen of de gewenste aanpassing beheersmatig mogelijk is. Heb zo geen directe opmerkingen.

Met vriendelijke groet,

Laurens Ottenschot
Projectmedewerker Stadsdeelbeheer Centrum

Advies inzake de reactie van de Gemeente Enschede – Wegbeheerder

Het advies aan de gemeente is om de wegbeheerder te betrekken bij de projecten die volgen op grond van het wijkverkeersplan, zoals bij detailuitwerkingen.

Besluit werkgroep inzake reactie en advies van de Gemeente Enschede – Wegbeheerder
Te bespreken op 3^e werkgroep avond (8 februari 2024)

7 BX – 7 Politie – Twente

7.1 Reactie

- Reactie ontvangen op: 16 januari 2024
- Reactie gegeven door: dhr. M.J.T.M. Thijssen
- Wijze van reactie: per e-mail

7.2 Reactiepunten:

Betreft politie verkeersadvies als bij onderwerp vermeld. Nav onderstaande mail is er overleg geweest. Ik heb nog de volgende opmerking:

In het wijkverkeersplan wordt de term fietsstraat genoemd.

De fietsstraat is geen wettelijk begrip. Ik heb bezwaar tegen het uitvoeren van fietsstraten in bestaande 30 km/u zones. In de ETW 30 zijn de kruisingen gelijkwaardig en zijn er verkeersremmende maatregelen. In een fietsstraat staat comfort voorop en is er sprake van geregelde voorrang. De verkeersremmende maatregelen zijn over het algemeen fietsvriendelijk.

Het gevaar van de uitvoering van een fietsstraat is dat bij weinig fietsverkeer de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omhoog gaat. Dit wijkt dan weer af van de basisprincipes van een goed ingerichte 30 km/u zone. Er zal dus heel duidelijk gekeken moeten worden naar de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer. Ea is ook beschreven op pagina 46 en dat bevestigd dus bovenstaande.

Pag 19: een overschrijding van max 4 km/u. Dat zou geïnterpreteerd kunnen worden dat men 34 km/u rijdt, maar in werkelijkheid is dat 37 km/u minimaal. Wij zijn wettelijk verplicht om een snelheid in te stellen vanaf 7 km boven de toegestane snelheid (onder de 100 km/u). Bij overschrijding gaat er dan ook nog een correctie van 3 km/u (onder de 100 km/u) af. De minimale overtreding/gedraging komt dan op 34 km/u. Misschien zou u dat zo kunnen omschrijven.

Pag 23: De term sluipverkeer is niet nader gedefinieerd. Op basis waarvan is vastgesteld dat het sluipverkeer is en geen verkeer dat een andere weg neemt? Het spreiden van het verkeer kan ook een positief effect hebben op de doorstroming.

Pag 24: *'Daarnaast zien participanten graag dat er meer wordt gehandhaafd om rijgedrag te corrigeren'* Welk gedrag?

Pag 29: Zaken die nu worden gemist ten aanzien van een ideale inrichting zijn het scheiden van verschillende verkeerstromen, zoals het gemotoriseerde verkeer en fietsers via vrijliggende fietspaden. Als verkeersadviseur vind ik dat hier wel de juiste uitvoering aan moet worden gegeven! Draagvlak in de wijk kan geen reden zijn om de veiligheid van de fietsers op een lager plan te zetten.

Pag 30: voorgestelde maatregelen akkoord.

Pag 37: een Kiss&Ride is ook geen wettelijke term en heeft dus geen juridische status. Men mag dit dus niet verwarren met een parkeerverbod.

Pag 38: De politie is ook zeker geen voorstander om overal knippen in de weg aan te leggen. Dit is voor de bereikbaarheid van de hulpdiensten funest.

Pag 43: door het instellen van 1 richting kan inderdaad een snelheid verhogend effect hebben en zal dus een goede afweging gemaakt moeten worden of de inrichting moet aangepast worden.

Pag 47 punt 3: waar komen deze aantallen vandaan? Eigen waarneming?

Pag 48: in een 30 km zone wordt geen VOP (Zebra) aangelegd. Is de intensiteit te hoog dan is de inrichting (fietsstraat) al niet wenselijk! Tevens is een VOP/zebra schijnveiligheid omdat in Nederland de gemiddelde bestuurder niet stopt als er een voetganger over wil steken of al oversteekt.

Pag 49: voor de voertuigen van de politie is een bussluis niet wenselijk en dienen dus voorkomen te worden. Deze zorgen ook voor overlast doordat er toch (eenzijdige) aanrijdingen door ontstaan.

Pag 50: de politie handhaaft wel in 30 km zone, mits deze goed ingericht zijn en het overtredingspercentage niet hoger is dan 20% (brief PG 01.04.2019). De stelling dat de politie dus normaliter niet handhaaft is niet juist.

Pag 50: Met een wijkagent en zijn/haar wijkteam zouden plannen gemaakt kunnen worden om gezamenlijke acties te gaan houden. Maar dat is dus afhankelijk van het wijkteam van de politie en zal dus eerst geverifieerd moeten worden of dit ook mogelijk is en niet als stelling in het wijkverkeersplan opgenomen kunnen worden.

Pag 50: Geluid van motoren kunnen niet door flitspalen vastgelegd worden dus voor dat onderdeel zal een flitspaal geen oplossing bieden. Ook als de snelheid omlaag zou gaan is het maken van geluid niet gelijk gereduceerd.

Bijlagen 17 niet in kunnen lezen ivm slechte kwaliteit document, maar ga ervan uit dat dit een opsomming is van de klachten en dat deze verwerkt zijn in het tekstuele gedeelte. Mochten daar toch nog zaken voor de politie tussen zitten dan hoor ik dat tzt evt.

Hopende jullie op deze manier voldoende geadviseerd te hebben.

Verklaring afkortingen indien van toepassing:

WWV 1994 = Wegenverkeerswet 1994

RVV 1990 = Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

BABW = Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer

CROW = Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Weg – en Waterbouw

De korpschef van de politie, namens deze de politiechef van de eenheid Oost-Nederland,

Namens deze,

7.3 Advies

De Politie – Twente heeft een aantal opmerkingen. Deze zijn hieronder verwerkt met een advies hoe per punt hiermee om te gaan.

De opmerkingen en het advies zijn als volgt:

- Het advies is om de term fietsstraten te gebruiken. Dit is een landelijk begrip. Ook zijn er richtlijnen vanuit het CROW;
- Pag 19: pas de omschrijving aan op basis van deze extra informatie;
- Pag 23: er is geen vaste definitie van sluipverkeer.;
- Pag 24: geef een voorbeeld van voor welk gedrag handhaving wenselijk is;
- Pag 29: het scheiden van verkeersstromen, met name voor fietsers, is niet altijd mogelijk gebleken in verband met ruimtegebrek. Met name op de Singels is het niet mogelijk om vrij liggende fietspaden te realiseren i.v.m. de ruimte die nodig is voor het groen. De huidige oplossing is daarmee het hoogst haalbare;
- Pag 37: benoem dat een Kiss&Ride niet gelijk staat aan een parkeerverbod;
- Pag 38: het advies is om zeer terughoudend te zijn als het gaat het knippen van wegen, omdat het onder meer de bereikbaarheid van hulp- en nooddiensten sterk belemmerd.
- Pag 43: het advies is om zorgvuldig om te gaan met het instellen van eenrichtingsverkeer, omdat dit de snelheid kan verhogen;
- Pag 47: licht toe waar deze aantallen vandaan komen (Bron: gemeente);
- Pag 48: bespreek met de werkgroep of een zebepad in een 30 zone wenselijk is en licht het te verwachten gebruik toe;
- Pag 49: het advies is om geen bussluis toe te passen, omdat de busbaan daarmee niet meer toegankelijk is voor hulp- en nooddiensten, waaronder politievoertuigen;

- Pag 50: het advies aan de wijkraad is om in gesprek te gaan met de wijkagent om samen plannen te maken voor gezamenlijke acties;
- Pag 50: het advies aan de politie en de gemeente is om met het OM in gesprek te gaan over het toepassen van geluidsfilterspalen. Hiervan zijn al voorbeelden en proeven, zoals in Rotterdam.
- Onderneem wel actie met de tijdelijke flexflitsers, conform het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Enschede.

7.4 Besluit

Te bespreken op 3^e werkgroep avond (8 februari 2024)

8 Seniorenplatform

8.1 Reactie

- Reactie ontvangen op: 4 februari 2024
- Reactie gegeven door: dhr. H. Burkink
- Wijze van reactie: per e-mail via bijgevoegd MS Word-bestand (als brief)

8.2 Reactiepunten:

Enschede, 4 februari 2024

Beste Sander,

Naar aanleiding van het recente mailverkeer hierbij de 1e reactie van het Seniorenplatform Enschede op het concept Wijkverkeersplan Lasonder – 't Zeggelt – Boddenkamp (LZB)

Het mobiel blijven van mensen is uiteraard ook voor onze doelgroep van groot belang. Het Seniorenplatform is nog bezig met het ontwikkelen van een Woonvisie (inclusief Mobiliteit), waarin het zich onbelemmerd kunnen voortbewegen in de openbare ruimte een belangrijk aspect zal zijn.

Hierbij alvast wat aandachtspunten:

*Trottoirs moeten goed toegankelijk zijn. Hier ontbreekt het nogal eens aan. Bovendien moeten stoepen zo breed zijn, dat er voldoende ruimte is voor rollators, scootmobielen en rolstoelgebruikers (mindervaliden). Denk ook aan mensen met kinderwagens. Er moeten geen obstakels geplaatst worden, zoals reclameborden in winkelgebieden en op de stoep geparkeerde auto's.

*Op de hoeken en op plekken die in de looproute liggen, moeten verlaagde stoepranden worden aangebracht, zodat het voor de hierboven genoemde mensen makkelijker wordt over te steken. Daarbij moet erop gelet worden dat het uitzicht niet belemmerd wordt door geparkeerde auto's of andere obstakels.

Hoe zit het met de regel dat auto's minimaal 5 meter uit de bocht geparkeerd moeten staan?

-Houdt ook rekening met visueel gehandicapten. Wat is het beleid voor het plaatsen van noppen- en ribbeltegels?

*Er moeten voldoende oversteekplaatsen zijn, op grote drukke straten liefst in de vorm van zebra's. Deze moeten dan ook via een verlaagde stoeprand toegankelijk zijn.

*Daar er natuurlijk niet overal zebra's aangelegd kunnen worden, zou landelijk een bewustwordingscampagne moeten komen om bestuurders te wijzen op de verplichting moeilijk ter been zijnde voetgangers voorrang te verlenen.

*De duur van het groene licht bij oversteekplaatsen die deel uitmaken van een "verkeerslichtenkruispunt", moet zodanig zijn dat minder mobiel zijnde personen de tijd hebben rustig over te steken.

*De instap van bussen moet zodanig zijn dat deze drempelvrij is. De chauffeur moet oudere en mindervalide passagiers de tijd geven rustig in en uit te stappen en pas weg te rijden als deze zitten.

-De chauffeurs staan nu al onder tijdsdruk. Wordt bij de bushaltes binnen het werkgebied nog gekeken naar het makkelijk in- en uitrijden van de bussen, zodat geen vertragende situaties ontstaan? Hebben de bussen letterlijk vrij baan? Ik ga er vanuit dat Arriva hier ook naar kijkt.

*Er moeten periodiek wijkschouwen gehouden worden om na te gaan hoe de bestrating erbij ligt en/of er nog specifieke verkeersmaatregelen nodig zijn.

*Bij inrichting van nieuwe wijken of nieuwbouwprojecten moet gekeken worden naar de bereikbaarheid en de toegankelijkheid voor kwetsbare groepen.

* Door de toenemende vergrijzing zullen er meer mensen komen die moeilijk ter been zijn. Het aantal elektrische fietsen zal waarschijnlijk (verder) toenemen. Daarnaast zullen er meer scootmobielen en rollators in het straatbeeld verschijnen.

-Overigens zullen er in dit verband (meer) cursussen moeten komen voor gebruikers van deze voertuigen. Aan de bekendheid van het project Doortrappen moet nog wel iets gedaan worden. Hoe succesvol is dit initiatief?

*In hoeverre wordt deze ontwikkeling in verkeersplannen meegenomen?

Bij het verder ontwikkelen van onze visie zullen ongetwijfeld nog andere punten naar voren komen. Misschien heeft u vanuit het Verkeersatelier nog wat tips voor ons.

Dan nu het Verkeersplan.

Deels heb ik al opmerkingen gemaakt in het bovenstaande gedeelte, nu nog wat andere punten:

Ik lees bij de specifieke randvoorwaarden van de gemeente onder meer de volgende passage: "lopende verkeer- vervoerprojecten met bijbehorende ontwerpen vallen buiten het wijkverkeerplan, zoals Deurningerstraat (noord, midden en zuid), Wenninkgaarde/W. Brakmanstraat/H.B. Blijdensteinlaan, Noorderbaan, de herinrichting van het Stationsplein (zie figuur 2.1) en de projecten ten behoeve van gebiedsontwikkelingen;"

*Zo vallen de evaluatie en (mogelijke) plannen voor de herinrichting dan wel aanpassing(en) van de bekritiseerde ovatonde Raiffeissenstraat/Deurningerstraat buiten het Plan.

*Waarom worden deze niet geïntegreerd in het Verkeersplan en wordt dit hierdoor niet onvolledig?

Het is goed om in het Plan te lezen dat aan verschillende van hierboven gesignaleerde punten aandacht wordt besteed.

Zo wordt de behoefte aan betere oversteekplaatsen onderkend en worden er diverse verbeterpunten voorgesteld.

Het plaatje 2.1. is niet erg duidelijk, dus misschien zijn onderstaande voorstellen onterecht:

Met name op de Deurningerstraat (het gedeelte tussen de ovatonde en Hengelosestraat) zou een oversteekplaats/zebra moeten komen, bijvoorbeeld ter hoogte van het Boerenkerkhof. Indien de snelheid hier teruggaat naar 30 km (en ook gehandhaafd gaat worden), is dit waarschijnlijk niet nodig.

Bij de aansluiting met de Hengelosestraat zou een zebra moeten komen (looproute van het parkeerterrein naar Stadskantoor). Kijk ook naar de situatie bij de spoorwegovergang (toegang tot het Stadserf).

Wordt er nog gekeken naar het punt Oldenzaalsestraat-Molenstraat-Oosterstraat? Is het uitgesloten dat er weer vanuit de Molenstraat linksaf de Oldenzaalsestraat kan worden ingedraaid? Zijn er bij de gemeente of bij u klachten bekend over de bereikbaarheid van het Gezondheidscentrum Oosterpoort vanaf deze zijde van het kruispunt?

Voor Enschede-Noord is het van belang dat de stationsomgeving (Stadskantoor) en daarmee de binnenstad goed bereikbaar blijft. In feite vormt de Deurningerstraat, zeker staduitwaarts, de enige verbinding naar en van de Noordwijken. De straat is druk. Voor de verkeerslichten met de

Lasondersingel staan regelmatig lange files, waarbij soms ook auto's stilstaan op de oversteek van de bus. Overigens zou je dit weggedeelte beter kunnen accentueren, door bijvoorbeeld in het wegdek aan te geven dat dit een busstrook is.

*De wachttijd voor de verkeerslichten Deurningerstaat/Lasondersingel is relatief lang. Is dit ooit onderzocht?

*Hoe zit het met betaald parkeren? Blijft de situatie zoals die is of worden de gebieden uitgebreid?

*In hoeverre zijn er plannen voor het autoluw maken van straten of wijken? Mocht dat aan de orde zijn (ik kan het niet zo snel vinden in het Plan), moet er wel rekening gehouden met mensen die minder mobiel zijn, zodat er van en naar de parkeerplaatsen geen grote afstand afgelegd hoeft te worden. Hoe zit het (dan) met de mogelijkheid voor het verkrijgen van een invalidenparkeerplaats?

Uiteraard is ook de toetsing door de hulpdiensten (ambulance, brandweer, politie) van belang, maar volgens mij weegt hun oordeel altijd al zwaar bij het vaststellen van Verkeersplannen.

Tot zover enkele opmerkingen, met de nadruk op 'enkele'. Ik heb het Plan niet tot in detail bestudeerd. Niet alleen vanwege de tijd, maar ook omdat er al veel input vanuit de werkgroep en/of wijk is geweest. Bovendien zijn er vervolg-bijeenkomsten (inspraakavonden) gepland. En het zijn primair de bewoners van het plangebied die over hun woonomgeving moeten beslissen.

Ik wens u succes met de presentatie en met het vervolgproces. Het Platform blijft graag op de hoogte.

Met vriendelijke groet,
Herman Burkink,
Secretaris Seniorenplatform Enschede; Tel.: 053 4338977

8.3 Advies

Het seniorenplatform Enschede heeft een uitgebreide reactie gegeven. Een groot aantal punten van buiten de randvoorwaarden van het plan. De opmerkingen en het advies zijn als volgt:

- zorg bij de detailuitwerking dat de trottoirs goed toegankelijk zijn voor alle gebruikers;
- let bij oversteken op verlaagde banden en goed zicht;
- op grond van art 24 RVV is het verboden om minder dan vijf meter afstand van een kruispunt. Hierop kan worden gehandhaafd door de gemeente;
- geef oversteken goed vorm, mogelijk met een zebrapad op drukke wegen;
- kijk of er binnen de gedragscampagnes een mogelijkheid is tot het focussen op het voorrang verlenen voor voetgangers die slecht te been zijn;
- het advies aan de gemeente is om te kijken of het mogelijk is om de groentijden bij VRI's voor voetgangers te verlengen;
- zorg ervoor dat bushaltes en bussen toegankelijk zijn;
- het advies aan de gemeente is om te kijken of het mogelijk is om periodiek een wijkschouw te houden;
- houd bij herinrichtingen en verdere detailuitwerkingen rekening met kwetsbare groepen;
- het advies aan de gemeente is om de campagne doortrappen op te pakken en kijken ook naar soortgelijke campagnes;
- het advies aan de gemeente is op het senioren platform te betrekken bij projecten die buiten de randvoorwaarden vallen;
- het advies aan de gemeente is om te kijken of er tijdens de herinrichting van de Deurningerstraat de wens voor een zebrapad mee te nemen;
- de oostkant van de Oldenzaalsestraat valt buiten het plan. Wel wordt er naar de oversteek gekeken. Het is uitgesloten dat er van de Molenstraat weer linksaf kan worden geslagen.
- de wachttijden voor de VRI's zijn geoptimaliseerd;

- de gemeente Enschede werkt verder aan betaald parkeren. Dat valt buiten dit plan;
- in het plan zijn nog geen plannen voor autoluwe straten. Dit wordt niet verwacht of geadviseerd.

8.4 *Besluit*

Te bespreken op 3^e werkgroep avond (8 februari 2024)

9 **Twente Milieu**

9.1 *Reactie*

- Reactie ontvangen op: 12 januari 2024
- Reactie gegeven door: dhr. C. Roord
- Wijze van reactie: per e-mail

9.2 *Reactiepunten:*

Vanuit Twente Milieu heeft men mij gevraagd te reageren op het wijkverkeersplan Lasonder - 't Zeggelt - Boddenkamp. We vinden het in ieder geval prettig dat er aan de afvalinzameling wordt gedacht wanneer verbeteringen ten aanzien van duurzaamheid en veiligheid in het verkeer worden besproken. Dank daarvoor.

In zijn algemeenheid zeggen we vaak dat wij de locaties waar afval wordt aangeboden, hetzij met minicontainers of met verzamelcontainers, veilig moeten kunnen bereiken en waar we ook veilig kunnen werken. Bereikbaarheid, veiligheid en daarmee zo weinig mogelijk conflictsituaties in het verkeer zijn voor ons erg belangrijk. Meer genuanceerd houdt dat bijvoorbeeld in dat we niet laden op fietssnelwegen en kiss-and-ride-stroken bij scholen en wij een sterke voorkeur hebben voor plaatsing van zowel minicontainers als verzamelcontainers aan openbare en doorgaande wegen. Dit mede om achterwaarts rijden tot een minimum te beperken en daarmee de veiligheid te verhogen.

Kortom, wij kunnen alleen maar tevreden zijn wanneer geprobeerd wordt de bereikbaarheid (3.6.4) en verkeerscirculatie (4.2) te verbeteren.

Duurzaam Veilig.

Waar ik graag nog aandacht voor wil vragen zijn de routes voor hulp- en nooddiensten (2.2), de calamiteitsroutes (3.3.4) en de busluis (4.1.2 en figuur 4.8) inzake de gladheidsbestrijding. Twente Milieu verzorgt de gladheidsbestrijding voor de Gemeente Enschede waarbij wij worden gevraagd om op genoemde routes en busbanen de gladheid te bestrijden wanneer nodig. Dat zou inhouden dat ook wij te allen tijde deze routes moeten kunnen volgen. Kan dat geborgd worden?

Mocht u nog vragen hebben dan horen wij graag.

9.3 *Advies*

De reactie van Twente Milieu is positief ontvangen. Geadviseerd de feedback van Twente Milieu waar mogelijk over te nemen.

De opmerkingen en het advies zijn als volgt:

- houd bij het wijzigen van routes en de bereikbaarheid rekening met afvallocaties. De vuilnisophaaldienst dient deze te moeten kunnen bereiken. Daarbij het ook belangrijk dat er sprake is van een veilige verkeersomgeving (werk omgeving) voor de afvalophaaldienst;
- het advies is om geen busluizen toe te passen, omdat de busbaan toegankelijk moet zijn voor de gladheidsbestrijding.

Het hoofdpunt is dat de busbaan bereikbaar dien te blijven voor gladheidsbestrijding.

9.4 *Besluit*

Te bespreken op 3^e werkgroep avond (8 februari 2024)

Bijlage 19: Memo – Analyse varianten verkeerscirculatie

Memo aan : Werkgroep WVP
Afkomstig van : W. Dekkers en S.M. van Barneveld
Datum : 7 februari 2024
Afschrift aan : -
Onderwerp : Analyse varianten verkeerscirculatie
Bijlage(n) : -

1 Introductie

In het concept-wijkverkeersplan zijn een vijftal varianten opgenomen ten aanzien van mogelijke routes en de verkeerscirculatie door 't Zeggelt en Lasonder. Met de varianten worden diverse wegen voor zien van andere rijrichtingen, dan wel een doorsteek gerealiseerd ter hoogte van de kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetstraat. De reden voor deze varianten komt doordat in het recente verleden een doorsteek naar het 't Zeggelt en Lasonder is dichtgezet. Het betrof de doorsteek ter hoogte van de kruising Lasonderstraat – Lasondersingel.

De varianten zijn op grond van de werkgroepavonden en schouwen samengesteld met als doel om de bereikbaarheid van 't Zeggelt en Lasonder te analyseren en waar mogelijk te verbeteren. Per variant zijn telkens twee sub-varianten gemaakt, namelijk: een A-variant zonder en een B-variant met doorsteek ter hoogte van de kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat. De varianten zijn vervolgens zo goed mogelijk doorgerekend.

Dit memo bespreekt de resultaten van de doorrekeningen. Op grond van de doorrekeningen kan de werkgroep een besluit nemen wat hun voorkeur heeft ten aanzien van het aanpassen van rijrichtingen dan wel het realiseren van een of beide doorsteken.

Los van deze vijf varianten is een aparte variant 6 opgenomen. Variant 6 laat zien wat het effect is op de verkeersintensiteit in Boddenkamp als de kruising Hengelsestraat – Boddenkampstraat wordt opengesteld en autoverkeer via de kruising beide rijrichtingen de wijk in- en uit kan rijden.

2 Uitgangspunten

Voor het maken van de doorrekeningen is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel. Dit model is aangevuld met beschikbare (recente) telgegevens en verwachte wijzigingen in het verkeersnetwerk. De wijzigingen in het verkeersnetwerk zijn:

- aanpassing linksafer ovatonde voor personenauto's;
- aanpassing stationsplein omgeving en het verplaatsen van de toegang van de garage;
- het afwaarderen van de snelheid op de Deurningerstraat (zuid).

Figuur 2.1 geeft een overzicht weer van de verwachte verkeersintensiteiten in het basisjaar op grond van deze wijzigen. Dit is tegelijkertijd dezelfde situatie als basisvariant 1a. Dat komt omdat er in deze variant geen wijzigingen optreden in de wijk qua rijrichtingen dan wel doorsteken. Wat verder opvalt is dat de verkeersintensiteiten op de erftoegangswegen in 't Zeggelt en Lasonder qua intensiteiten onder de 2.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/e) liggen. Ter illustratie, in het verleden werd een etmaalintensiteit op een erftoegangsweg als passend beschouwd als deze onder een verkeersintensiteit van 4.000 à 5.000 mvt/e lag.

Tegenwoordig zijn etmaalintensiteiten niet meer leidend voor een wegcategorie. De landelijke CROW-richtlijnen geven aan dat een acceptabele hoeveelheid verkeer op een weg afhankelijk is van onder meer de omgeving, de hoeveelheid kruispunten, de wijze van parkeren en de functie van de weg in het netwerk.

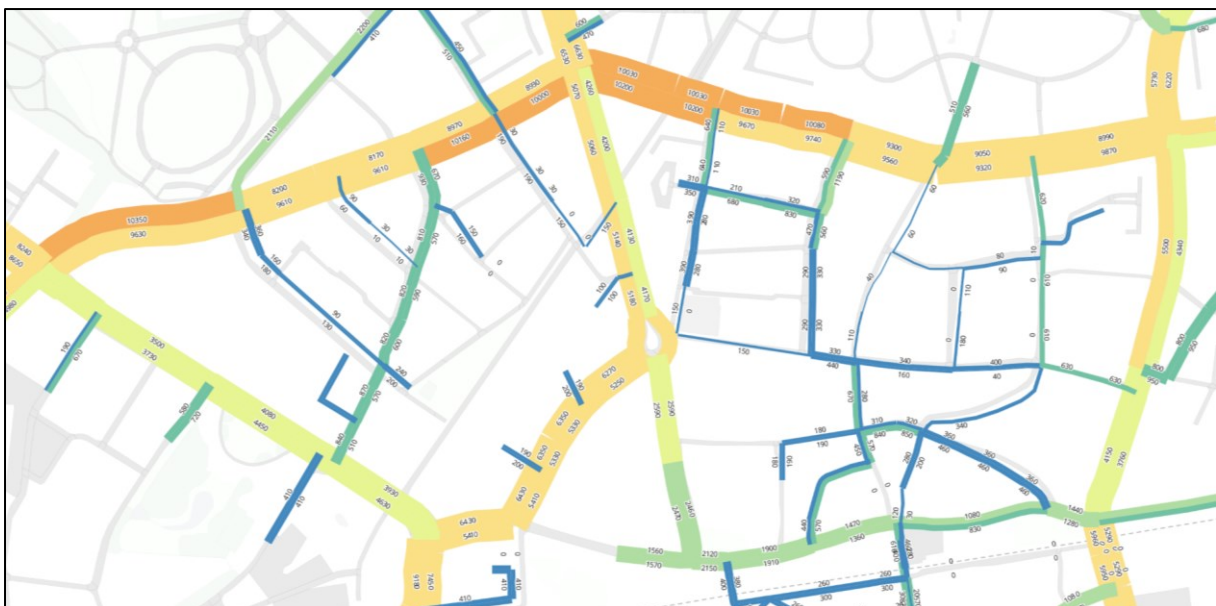
Om de verkeersintensiteiten van de wegen in het 't Zeggelt en Lasonder toch nader te duiden. De top vijf van wegvakken in het gebied qua verkeersintensiteiten zijn volgens het model in 2030 als volg:

1. Doctor Benthemstraat = 420 + 1280 = 1.700 mvt/e (beide rijrichtingen)
2. Willem Brakmanstraat = 1.040 + 570 = 1.610 mvt/e (beide rijrichtingen)
3. Visserijstraat = 1.030 + 570 = 1.600 mvt/e (beide rijrichtingen)
4. H.B. Blijdensteinlaan = 1.200 + 230 = 1.430 mvt/e (beide rijrichtingen)
5. Nicolaas Beetsstraat = 700 + 420 = 1.120 mvt/e (beide rijrichtingen)



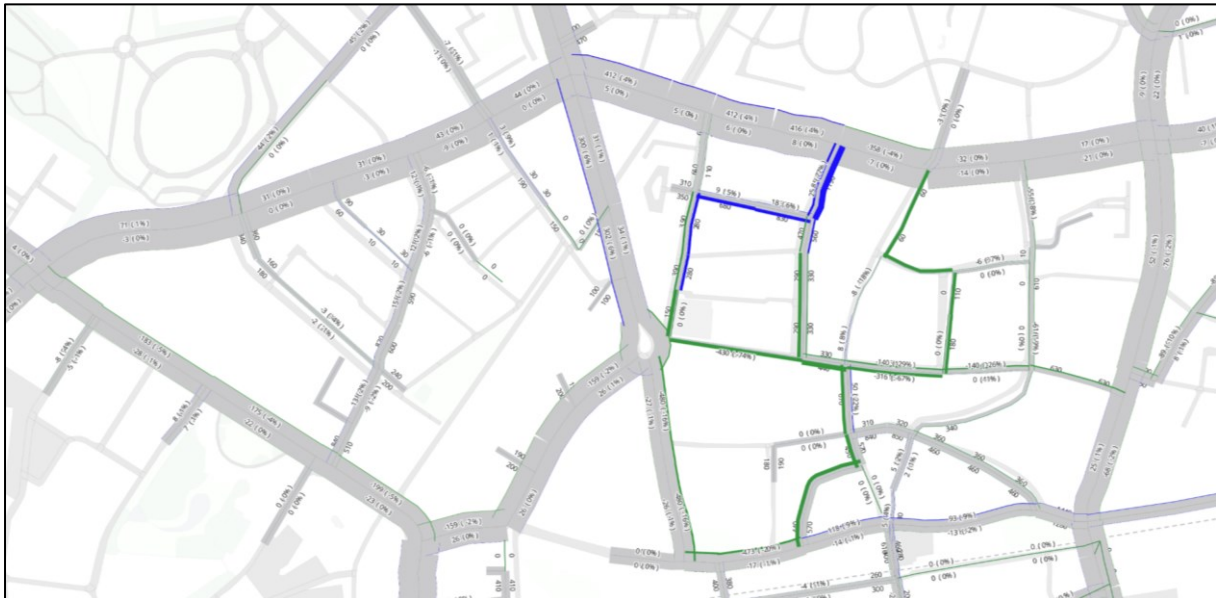
Figuur 2.1: Verwachte intensiteiten in 2030 (variant 1a – Basissituatie zonder wijzigingen)

Andere wegen die boven deze etmaalintensiteit liggen zijn gebiedsontsluitingswegen. Op het wegvak Lasondersingel, tussen de busbaan en de kruising met de Boddenkampsingel, zit de etmaalintensiteit bijvoorbeeld op bijna 20.000 mvt/e. Dit soort intensiteiten passen bij gebiedsontsluitingswegen, gezien hun functie, vorm en gebruik.



Figuur 2.2: Effect doorsteek in 2030 (variant 1b)

Wat het model verder laat zien is dat een deel van het verkeer door 't Zeggelt en Lasonder rijdt. Dit is te zien als de basisvariant 1a wordt vergeleken met variant 1b, namelijk als er wel een doorsteek zou zijn te hoogte van de kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat. Dit is te zien door de intensiteiten uit figuur 2.1 te vergelijken met de intensiteiten in figuur 2.2. Het verschil in intensiteiten is te zien in figuur 2.3. De kleur blauw staat voor een toename van de verkeersintensiteit en de kleur groen staat voor een afname van de verkeersintensiteit.



Figuur 2.3: Effect doorsteek in 2030 (variant 1b)

De variant 1b, met doorsteek, levert dan vervolgens een aangepaste top vijf van wegvakken op:

1. Nicolaas Beetsstraat = 590 + 1.190 = 1.780 mvt/e (tussen
2. Nieuwe Schoolweg = 320 + 850 = 1.190 mvt/e
3. Brakman = 570 + 450 = 1.020 mvt/e
4. Visserij = 440 + 570 = 1.010 mvt/e
5. H.B. Blijdensteinlaan = 280 + 670 = 950 mvt/e

Het model onderschrijft hiermee dat een deel van het verkeer dus door de wijk moet rijden om van en naar hun bestemming te komen. Het bevestigt daarmee het uitkomsten van de probleeminventarisatie die is opgesteld op grond van de 1^e inloopavond. In de volgende paragrafen worden de varianten nader uitgewerkt en worden de diverse voor- en nadelen per sub-variant a en b benoemd.

3 Variant 1: Huidige situatie/nul-variant

3.1 Rijrichtingen varianten a en b

Zoals in paragraaf 2 benoemd is variant 1 de huidige situatie. Sub-variant 1b is de met een mogelijke doorsteek ter hoogte van de kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat. Figuur 3.1 en figuur 3.2 geven beide situaties weer.



Figuur 3.1: Variant 1a: Huidige situatie/nul-variant zonder doorsteek kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat (rijrichtingen)



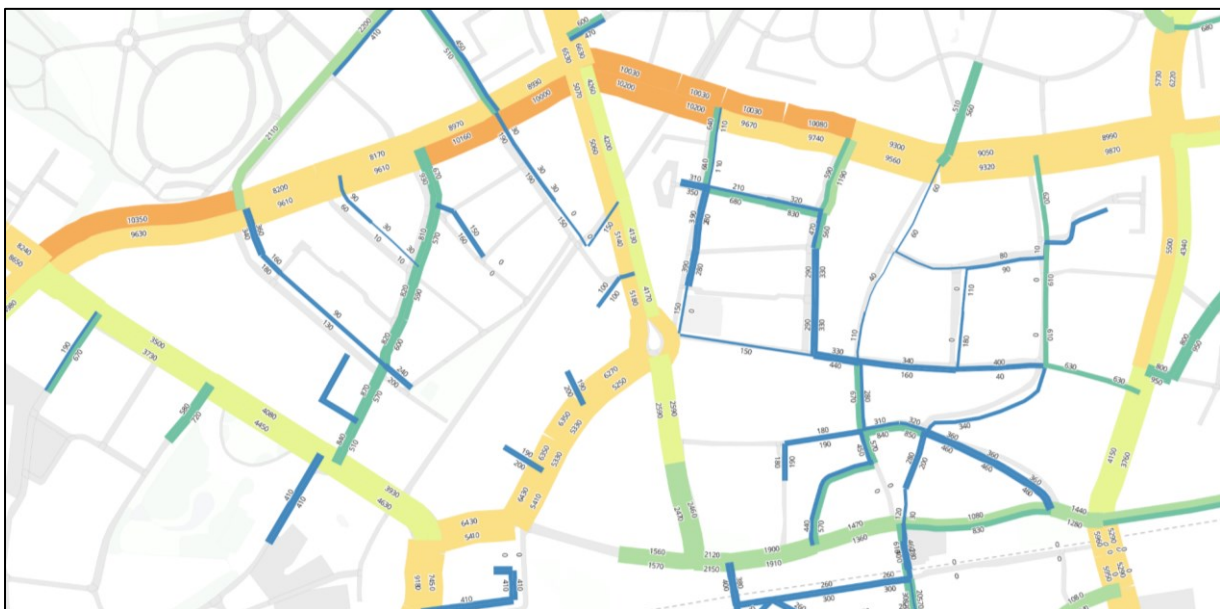
Figuur 3.2: Variant 1b: Huidige situatie/nul-variant met doorsteek kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat (rijrichtingen)

3.2 Verwachte intensiteiten varianten a en b (verkeersmodel)

Het verkeersmodel laat in figuur 3.3 en 3.4 de verwachte intensiteiten zien in 2030 voor de situatie zonder (variant 1a) en met doorsteek (variant 1b).



Figuur 3.3: Variant 1a: Huidige situatie/nul-variant zonder doorsteek kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat (verwachte intensiteiten)



Figuur 3.4: Variant 1b: Huidige situatie/nul-variant met doorsteek kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat (verwachte intensiteiten)

3.3 Resultaat

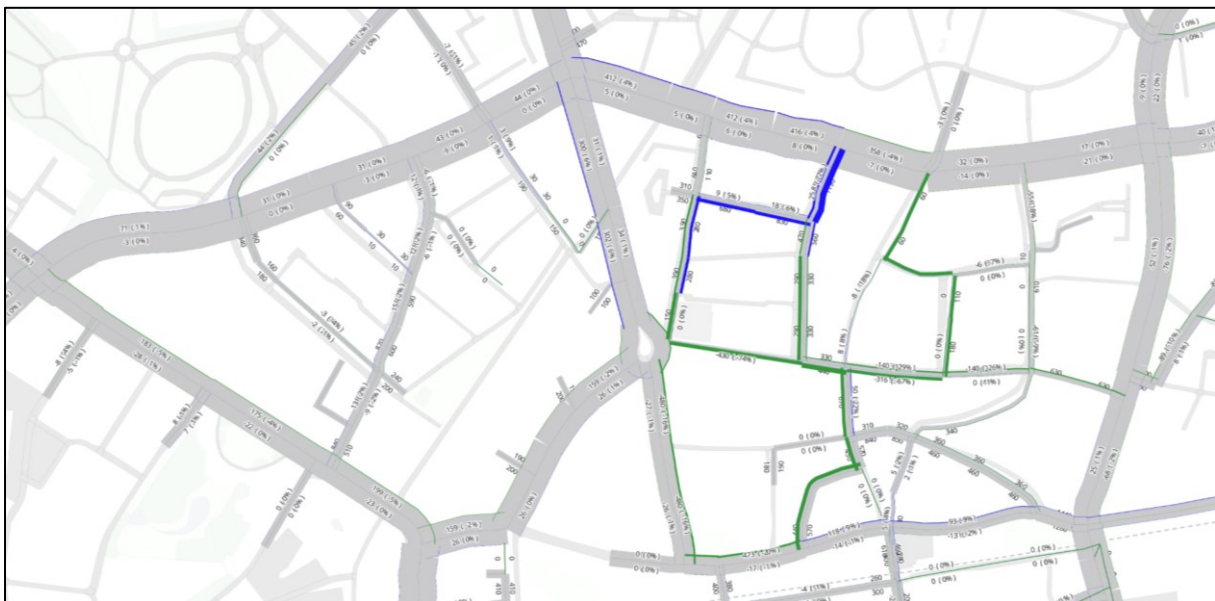
Het resultaat van variant 1a laat zien dat zonder wijzigen in rijrichtingen het verkeer dat in het verleden gebruik kon maken van de kruising Lasonderstraat – Lasondersingel door de wijk blijft rijden. Het verkeer verplaatst zich over de overige wegen in de wijk, zoals aangegeven in paragraaf twee, om de wijk te verlaten.

Het behouden van deze situatie of het aanbrengen van een doorsteek heeft voor- en nadelen. De voor- en nadelen per sub-variant worden hieronder kort benoemd in tabel 3.1.

Tabel 3.1: Overzicht voor- en nadelen varianten 1a en 1b

Voordelen variant 1a	Voordelen variant 1b
<ul style="list-style-type: none"> - De verkeersstructuur is herkenbaar voor de gehele wijk. 	<ul style="list-style-type: none"> - De verkeersstructuur is herkenbaar voor de gehele wijk. - De ervaren bereikbaarheidsproblemen van diverse delen van de wijk, zoals van de omgeving bij de kruising Lasondersingel – Lasonderstraat, de Da Costastraat, de Nicolaas Beetsstraat en De Genestetstraat worden aangepakt - Het wordt rustiger bij Basisschool 't Zeggelt
Nadelen variant 1a	Nadelen variant 1b
<ul style="list-style-type: none"> - Bewoners en andere personen die de wegen in de wijk goed kennen zullen tegen de rijrichtingen in blijven rijden. - De bereikbaarheidsproblemen van diverse delen van de wijk, zoals van de omgeving bij de kruising Lasondersingel – Lasonderstraat, de Da Costastraat, de Nicolaas Beetsstraat en De Genestetstraat worden niet aangepakt als de doorsteek ter hoogte van de kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat niet wordt opengesteld voor autoverkeer. 	<ul style="list-style-type: none"> - Bewoners en andere personen die de wegen in de wijk goed kennen zullen tegen de rijrichtingen in blijven rijden. - Het wordt relatief gezien drukker op de Nicolaas Beetsstraat, tussen de Lasondersingel en de Da Costastraat (1.780 mvt/e). Ter illustratie, in variant 1a is het aandeel op de Doctor Benthemstraat, tussen de Nicolaas Beetsstraat en de H.B. Blijdensteinlaan, 1.700 mvt/e - In lijn met het advies van de Fietsersbond verdient de te realiseren doorsteek de nodige aandacht ten behoeve van de verkeersveiligheid en capaciteit. Er dient daarom voldoende ruimte (opstelcapaciteit) te worden gerealiseerd om auto- en fietsverkeer de kruising op en af laten te rijden. Dat kan mogelijk ten kosten gaan van een aantal parkeerplaatsen.

Figuur 3.5 laat het effect en verschil zien tussen variant 1a en variant 1b voor de wegen in Lasonder en 't Zeggelt. Waarbij blauw de wegen zijn waar het verkeer toeneemt en groen de wegen zijn waar het verkeer afneemt.

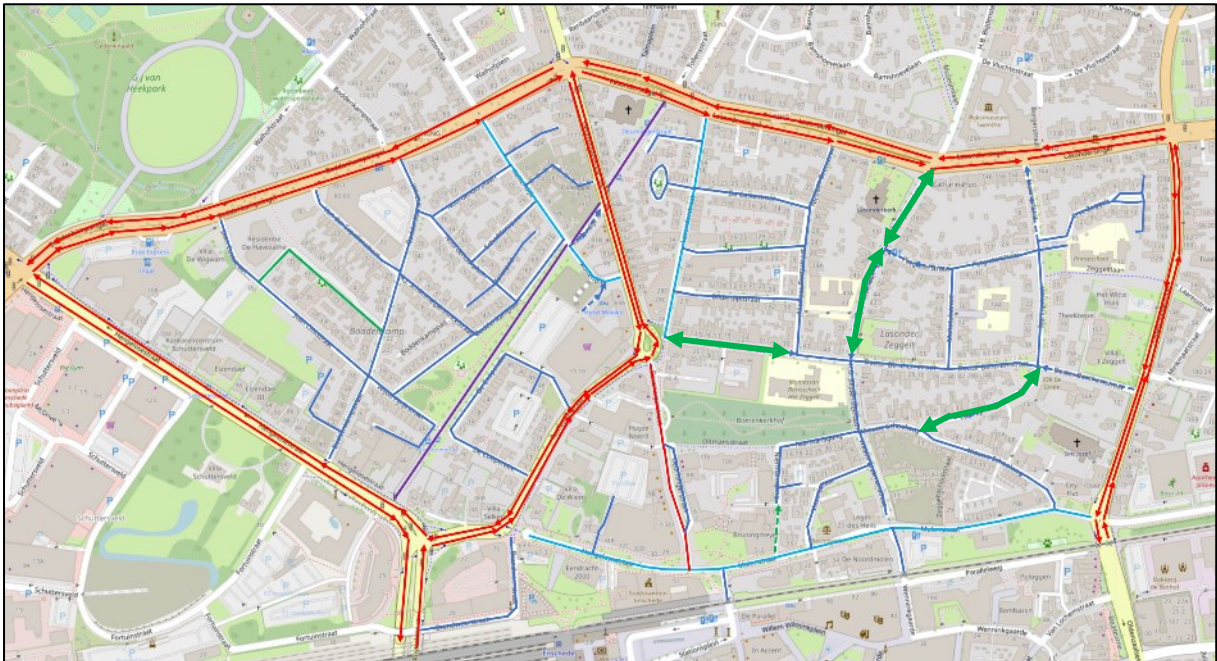


Figuur 3.5: Effect doorsteek (toename verkeer blauw/afname verkeer groen)

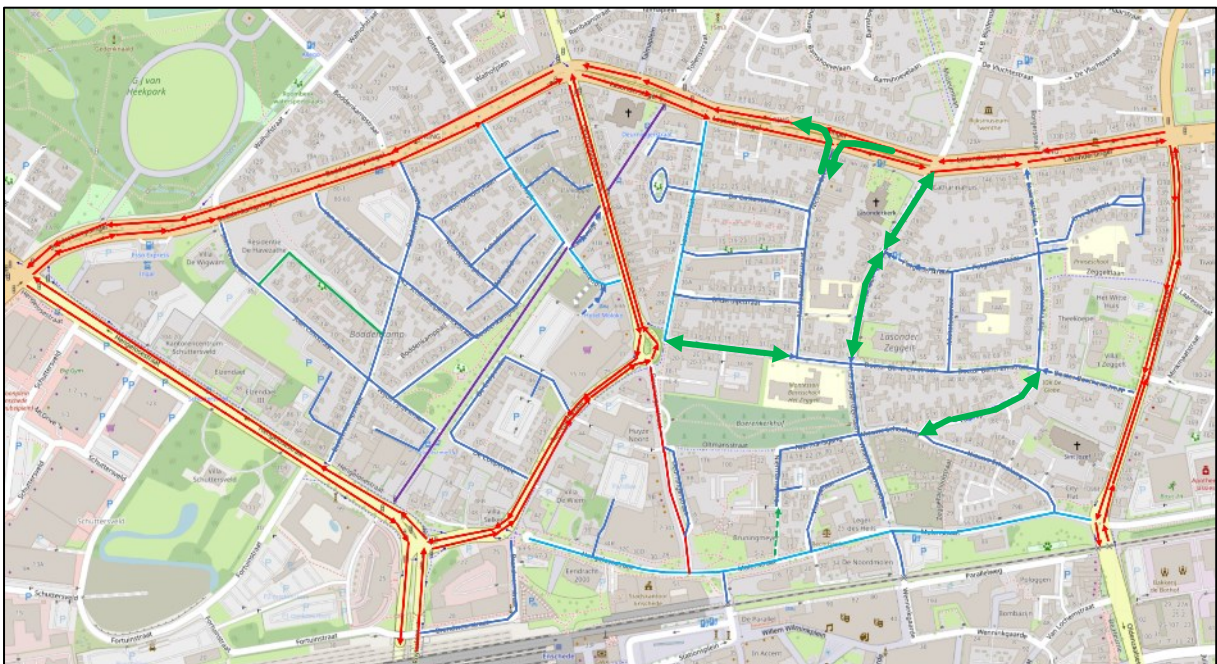
4 Variant 2: Tweerichtingsverkeer (waar mogelijk)

4.1 Rijrichtingen varianten a en b

Variant 2 is een variant waarin zoveel mogelijk straten tweerichtingsverkeer worden. Dat betekent dat het eenrichtingsverkeerregime op: 1) Doctor Benthemstraat, tussen de Nicolaas Beetsstraat en de Lasonderstraat, 2) de H.B. Blijdensteinlaan en 3) de Van Alphenstraat worden opgeheven. In geval van sub-variant 2a is de kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat niet open en in sub-variant 2b wel.



Figuur 4.1: Variant 2a: Tweerichtingsverkeer (waar mogelijk) zonder doorsteek kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat (rijrichtingen)

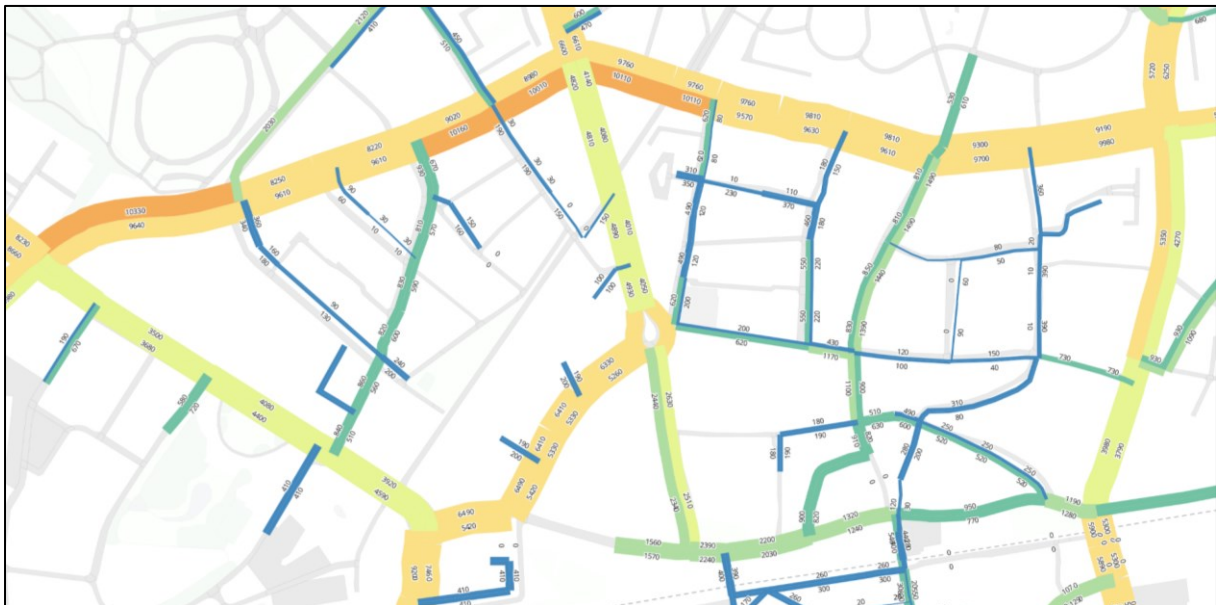


Figuur 4.2: Variant 2b: Tweerichtingsverkeer (waar mogelijk) met doorsteek kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat (rijrichtingen)

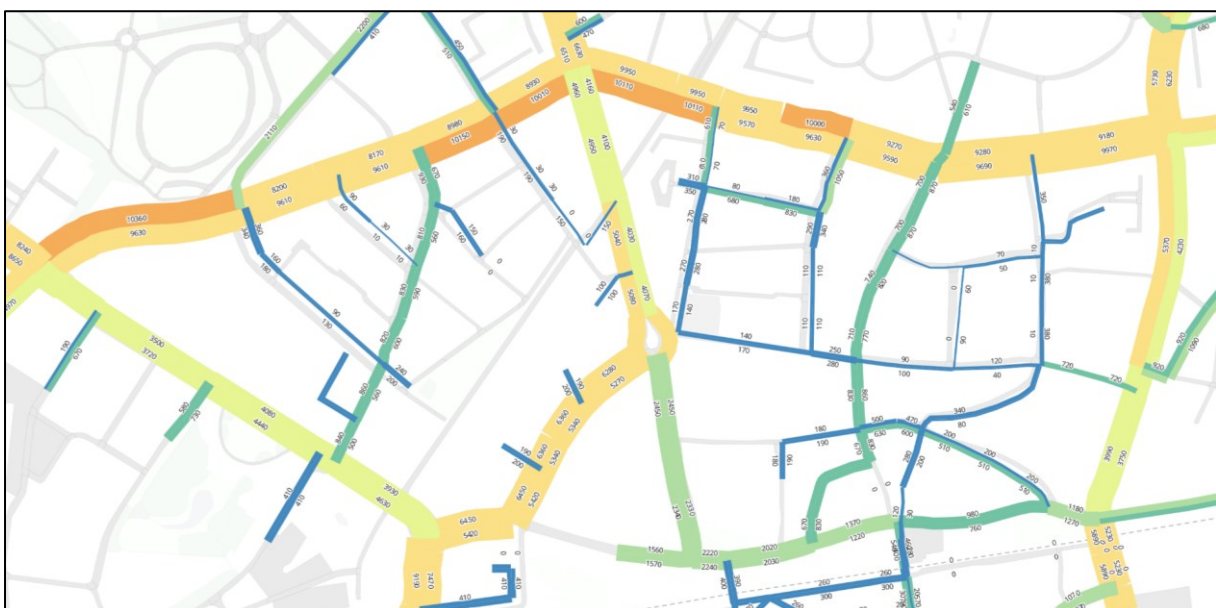
Er is wel gekozen om het eenrichtingsverkeer te behouden op: 1) de Doctor Benthemstraat, tussen de Van Alphenstraat en de Oldenzaalstraat, 2) de Potgieterstraat en 3) de Staringstraat. Deze straten zijn qua rijbaan niet breed genoeg voor tweerichtingsverkeer (gemotoriseerd verkeer). Daarnaast komen de aansluiting van de Doctor Benthemstraat en de Staringstraat ongelukkig uit met zicht op de Lasondersingel dan wel met zicht op de Oldenzaalsestraat.

4.2 Verwachte intensiteiten varianten a en b (verkeersmodel)

Het verkeersmodel laat in figuur 4.3 en 4.4 de verwachte intensiteiten zien in 2030 voor de situatie zonder (variant 2a) en met doorsteek (variant 2b).



Figuur 4.3: Variant 2a: Tweerichtingsverkeer (waar mogelijk) zonder doorsteek kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat (verwachte intensiteiten)



Figuur 4.4: Variant 2b: Tweerichtingsverkeer (waar mogelijk) met doorsteek kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat (verwachte intensiteiten)

4.3 Resultaat rijrichtingen en intensiteiten

Het resultaat van variant 2a laat zien dat met wijzigen in rijrichtingen zich anders verdeeld door de wijk. Dit heeft voor- en nadelen. Aanvullend heeft de doorsteek in variant 2b een sterk effect op de bereikbaarheid van de wijk.

De voor- en nadelen per sub-variant worden hieronder kort benoemd en figuur 4.5 en 4.6 geven de verschillen aan per sub-variant ten aanzien van het uitgangspunt in variant 1a (basisvariant 2030).

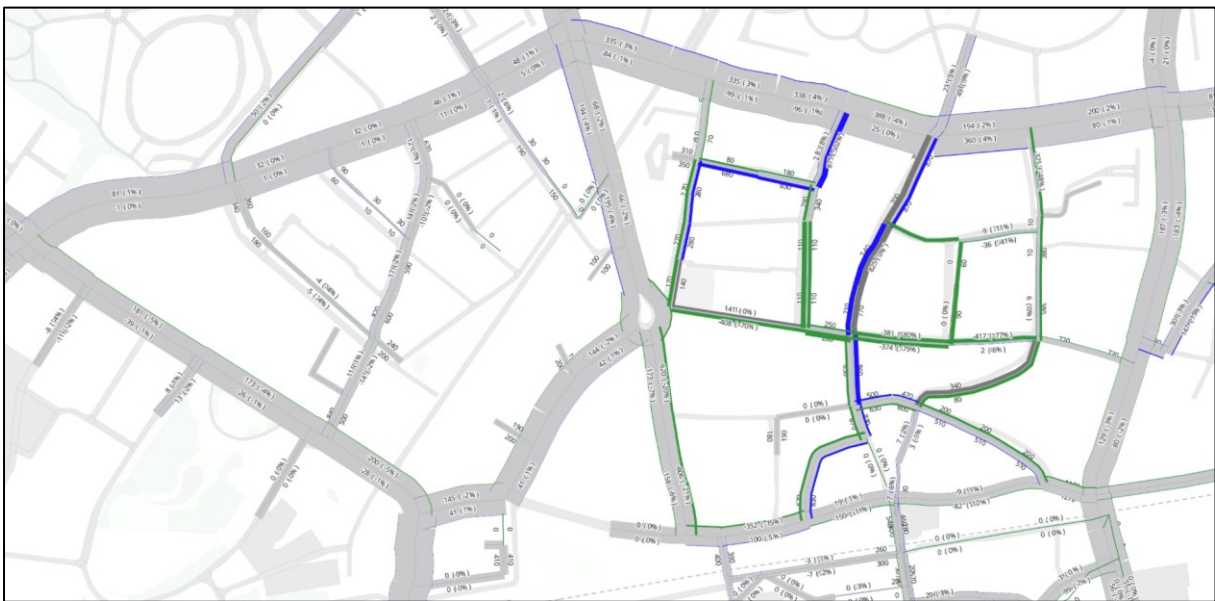
Tabel 4.1: Overzicht voor- en nadelen varianten 2a en 2b

Voordelen variant 2a	Voordelen variant 2b
<ul style="list-style-type: none"> - De bereikbaarheid van de wijk neemt toe vanaf de Lasondersingel en in de wijk zelf (minder omrijd afstand door de wijk). - Het is gemakkelijker om als bewoner en andere belanghebbende van en naar een bestemming in de wijk te rijden - Bij tweerichtingsverkeer ligt de snelheid van gemotoriseerd verkeer iets lager op wegen waar nu nog eenrichtingsverkeer van toepassing is. 	<ul style="list-style-type: none"> - De bereikbaarheid van diverse wegen in de wijk, zoals van de omgeving bij de kruising Lasondersingel – Lasonderstraat, de Da Costastraat, de Nicolaas Beetsstraat en De Genestetstraat wordt verbeterd - Het wordt op veel wegen in de wijk rustiger - Het wordt iets rustiger bij de schoolomgeving op de Doctor Benthemstraat, tussen de H.B. Blijdensteinlaan en de Nicolaas Beetsstraat.
Nadelen variant 2a	Nadelen variant 2b
<ul style="list-style-type: none"> - Er blijft een kans aanwezig dat door de toename in bereikbaarheid wijkvreemd autoverkeer toeneemt (sluipverkeer). Dit punt blijkt echter nu niet uit het verkeersmodel. - Het wordt drukker op de route H.B. Blijdensteinlaan, welke naar 2.300 mvt/e gaat. Dit komt omdat zowel het verkeer uit de omgeving van de Da Costastraat, als de overige delen van de wijk gebruik gaan maken van deze route. De intensiteit past wel bij een ETW bibeko - De bereikbaarheidsproblemen van de omgeving bij de kruising Lasondersingel – Lasonderstraat, de Da Costastraat, de Nicolaas Beetsstraat en De Genestetstraat worden minder goed aangepakt in vergelijking met variant 2b. 	<ul style="list-style-type: none"> - Er blijft een kans aanwezig dat door de toename in bereikbaarheid wijkvreemd autoverkeer toeneemt (sluipverkeer). Dit punt blijkt echter nu niet uit het verkeersmodel. - Het wordt iets drukker bij de schoolomgeving op de H.B. Blijdensteinlaan, tussen de Doctor Benthemstraat en de Visserijstraat. - Het wordt relatief gezien drukker op de Nicolaas Beetsstraat, tussen de Lasondersingel en de Da Costastraat (1.410 mvt/e). Ter illustratie, in variant 1a is het aandeel op de Doctor Benthemstraat, tussen de Nicolaas Beetsstraat en de H.B. Blijdensteinlaan, 1.700 mvt/e. Wel vindt er dus een verdeling plaats tussen beide wegen. - Het verkeer over de route H.B. Blijdensteinlaan gaat naar 1.570 mvt/e. Het verkeer uit de omgeving van de Da Costastraat rijdt hier niet, maar wel het overige wijkverkeer. De intensiteit past bij een ETW bibeko - In lijn met het advies van de Fietsersbond verdient de te realiseren doorsteek de nodige aandacht ten behoeve van de verkeersveiligheid en capaciteit. Er dient daarom voldoende ruimte (opstelcapaciteit) te worden gerealiseerd om auto- en fietsverkeer de kruising op en af laten te rijden. Dat kan mogelijk ten kosten gaan van een aantal parkeerplaatsen.

Figuur 4.5 en figuur 4.6 laten het effect en verschil zien tussen de varianten 2a en 2b ten opzichte van de basis variant 1a. Waarbij blauw de wegen zijn waar het verkeer toeneemt en groen de wegen zijn waar het verkeer afneemt.



Figuur 4.5: Effect aanpassen rijrichtingen zonder doorsteek (toename verkeer blauw/afname verkeer groen)

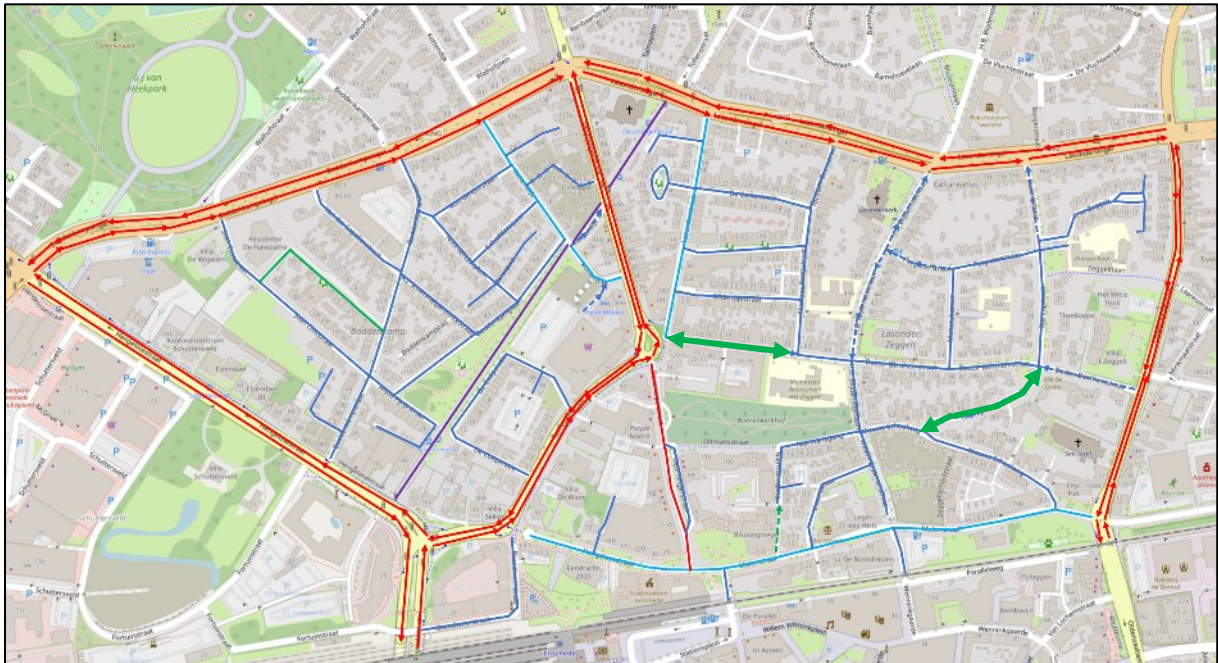


Figuur 4.6: Effect aanpassen rijrichtingen met doorsteek (toename verkeer blauw/afname verkeer groen)

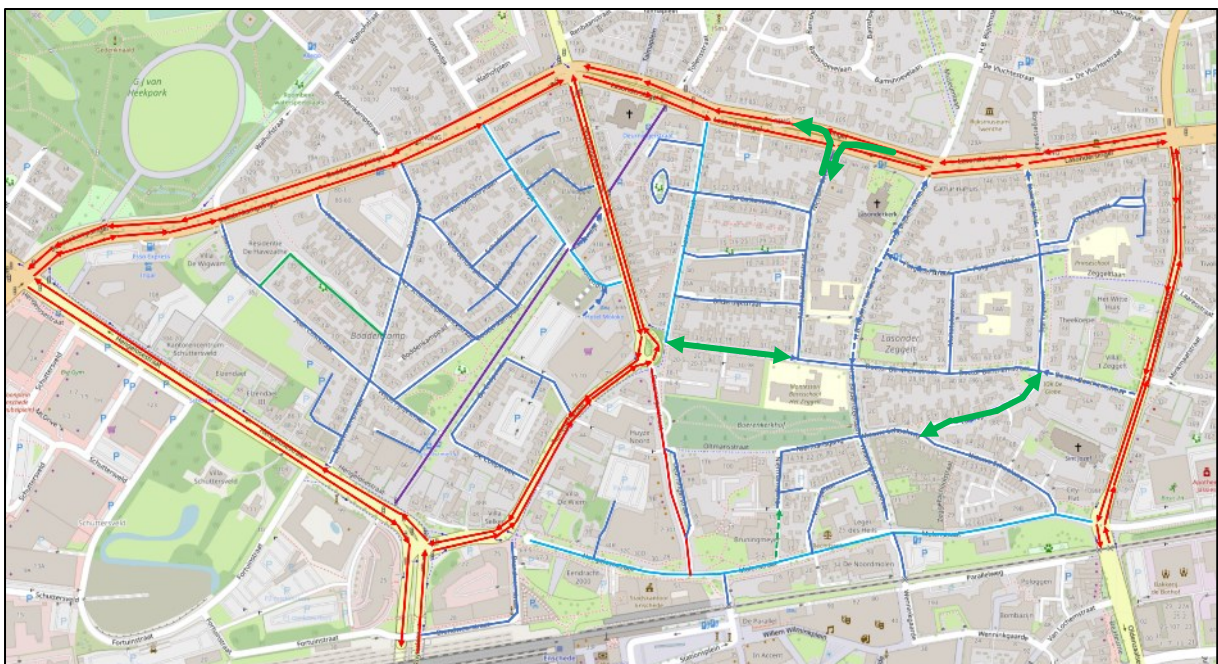
5 Variant 3: Tweerichtingsverkeer (beperkt)

5.1 Rijrichtingen varianten a en b

Variant 3 is een variant waarin een beperkt aantal straten tweerichtingsverkeer worden. Dat betekent dat het eenrichtingsverkeerregime op: 1) Doctor Benthemstraat, tussen de Nicolaas Beetsstraat en de Lasonderstraat en 2) de Van Alphenstraat worden opgeheven. Het eenrichtingsverkeer op de H.B. Blijdensteinlaan blijft in deze variant in stand. Dit in aanvulling op 1) de Doctor Benthemstraat, tussen de Van Alphenstraat en de Oldenzaalstraat, 2) de Potgijeterstraat en 3) de Staringstraat. Deze straten zijn, zoals eerder benoemd, niet breed genoeg voor tweerichtingsverkeer.



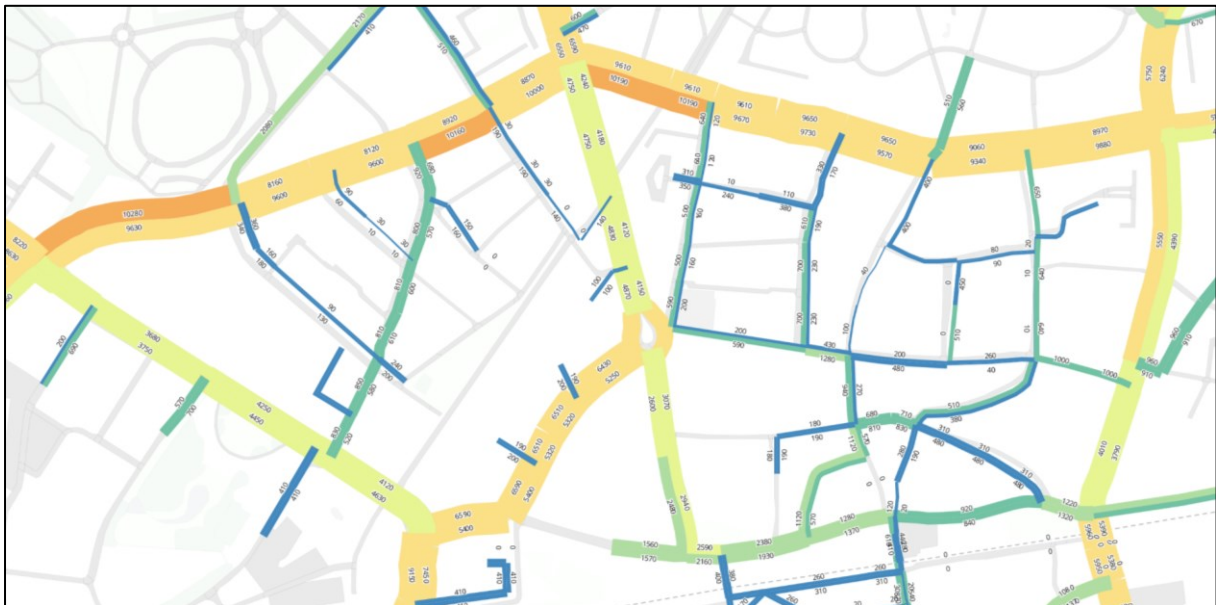
Figuur 5.1: Variant 3a: Tweerichtingsverkeer (beperkt) zonder doorsteek kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat



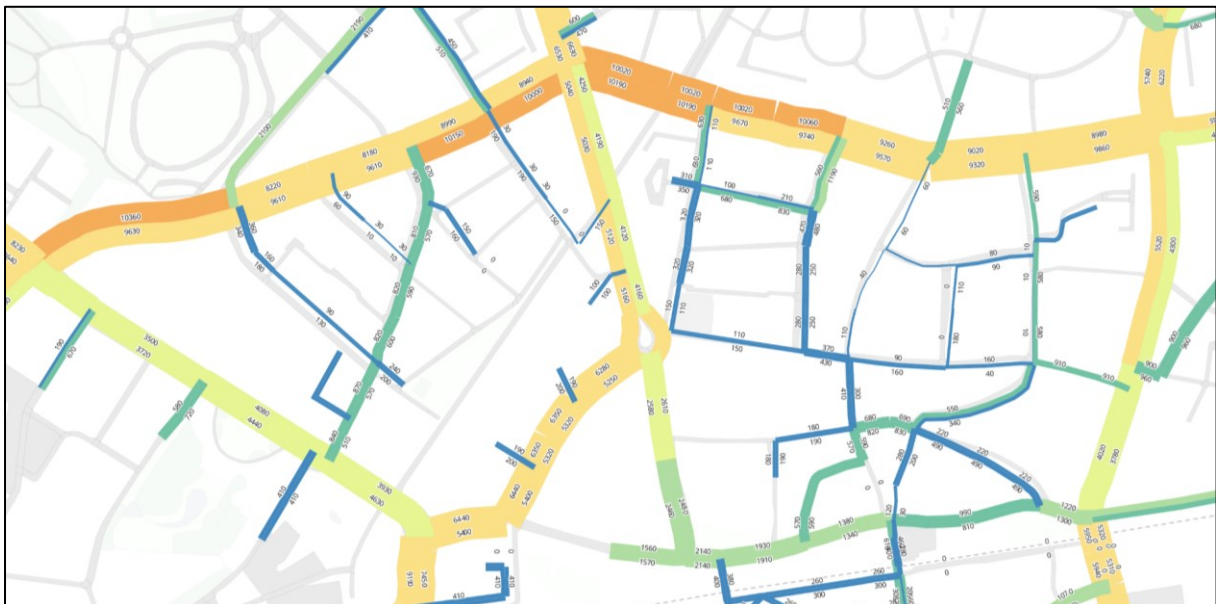
Figuur 5.2: Variant 3b: Tweerichtingsverkeer (beperkt) met doorsteek kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat

5.2 Verwachte intensiteiten varianten a en b (verkeersmodel)

Het verkeersmodel laat in figuur 4.3 en 4.4 de effecten zien van de routes op de verwachte intensiteiten in 2030.



Figuur 5.3: Variant 3a: Tweerichtingsverkeer (beperkt) zonder doorsteek kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat



Figuur 5.4: Variant 3b: Tweerichtingsverkeer (beperkt) met doorsteek kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat

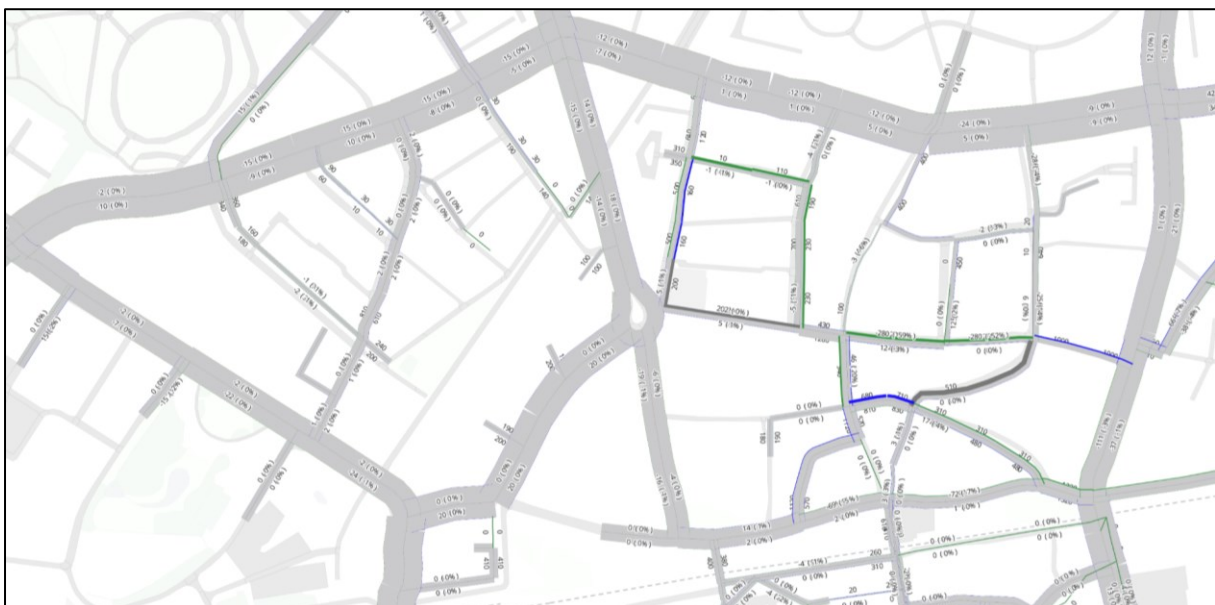
5.3 Resultaat rijrichtingen en intensiteiten

Het resultaat van variant 3a laat zien dat met wijzigen in rijrichtingen zich anders verdeelt door de wijk. Dit heeft voor- en nadelen. Aanvullend heeft de doorsteek in variant 3b effect op de bereikbaarheid van de wijk. De voor- en nadelen per sub-variant worden hieronder kort benoemd en figuur 5.5 en 5.6 geven de verschillen aan per sub-variant ten aanzien van het uitgangspunt in variant 1a (basisvariant 2030).

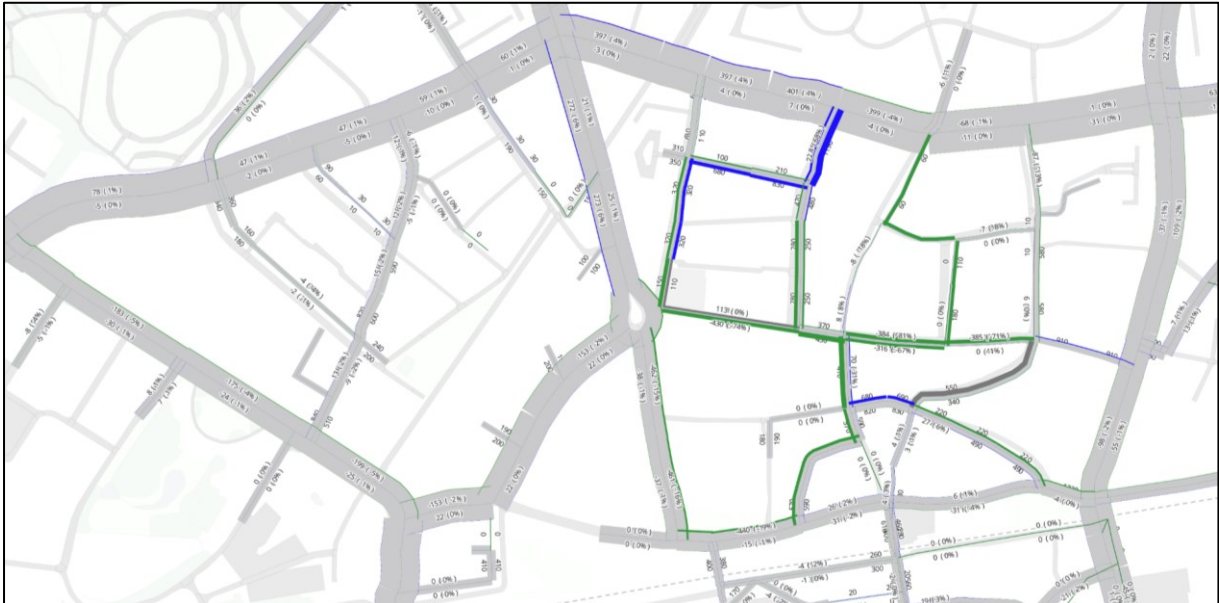
Tabel 5.1: Overzicht voor- en nadelen varianten 3a en 3b

Voordelen variant 3a	Voordelen variant 3b
<ul style="list-style-type: none"> - De bereikbaarheid in de wijk verbeterd in de wijk (minder omrijd afstand door de wijk). - Het is gemakkelijker om als bewoner en andere belanghebbende van en naar een bestemming in de wijk te rijden. - Bij tweerichtingsverkeer ligt de snelheid van gemotoriseerd verkeer iets lager op wegen waar nu nog eenrichtingsverkeer van toepassing is. 	<ul style="list-style-type: none"> - De bereikbaarheid in de wijk verbeterd in de wijk (minder omrijd afstand door de wijk). - Het is gemakkelijker om als bewoner en andere belanghebbende van en naar een bestemming in de wijk te rijden. - De ervaren bereikbaarheidsproblemen van diverse wegen van de wijk, zoals van de omgeving bij de kruising Lasondersingel – Lasonderstraat, de Da Costastraat, de Nicolaas Beetsstraat en De Genestetstraat worden aangepakt - Het wordt op veel wegen in de wijk rustiger - Het wordt rustiger bij de schoolomgeving van basisschool 't Zeggelt (Doctor Benthemstraat en H.B. Blijdensteinlaan).
Nadelen variant 3a	Nadelen variant 3b
<ul style="list-style-type: none"> - Er blijft een kans aanwezig dat door de toename in bereikbaarheid wijkvreemd autoverkeer toeneemt (sluipverkeer). Dit punt blijkt echter nu niet uit het verkeersmodel. - De bereikbaarheidsproblemen van de omgeving bij de kruising Lasondersingel – Lasonderstraat, de Da Costastraat, de Nicolaas Beetsstraat en De Genestetstraat worden minder goed, in vergelijking met een doorsteek (situatie 2b). 	<ul style="list-style-type: none"> - Er blijft een kans aanwezig dat door de toename in bereikbaarheid wijkvreemd autoverkeer toeneemt (sluipverkeer). Dit punt blijkt echter nu niet uit het verkeersmodel en lijkt minder reëel ten opzichte van variant 2b. - Het wordt relatief gezien drukker op de Nicolaas Beetsstraat, tussen de Lasondersingel en de Da Costastraat (1.750 mvt/e). Ter illustratie, in variant 1a is het aandeel op de Doctor Benthemstraat, tussen de Nicolaas Beetsstraat en de H.B. Blijdensteinlaan, 1.700 mvt/e - In lijn met het advies van de Fietsersbond verdient de te realiseren doorsteek de nodige aandacht ten behoeve van de verkeersveiligheid en capaciteit. Er dient daarom voldoende ruimte (opstelcapaciteit) te worden gerealiseerd om auto- en fietsverkeer de kruising op en af laten te rijden. Dat kan mogelijk ten kosten gaan van een aantal parkeerplaatsen. - Het wordt iets drukker op de Nieuwe Schoolweg

Figuur 5.5 en figuur 5.6 laten het effect en verschil zien tussen de varianten 3a en 3b ten opzichte van de basis variant 1a. Waarbij blauw de wegen zijn waar het verkeer toeneemt en groen de wegen zijn waar het verkeer afneemt.



Figuur 5.5: Effect aanpassen rijrichtingen zonder doorsteek (toename verkeer blauw/afname verkeer groen)

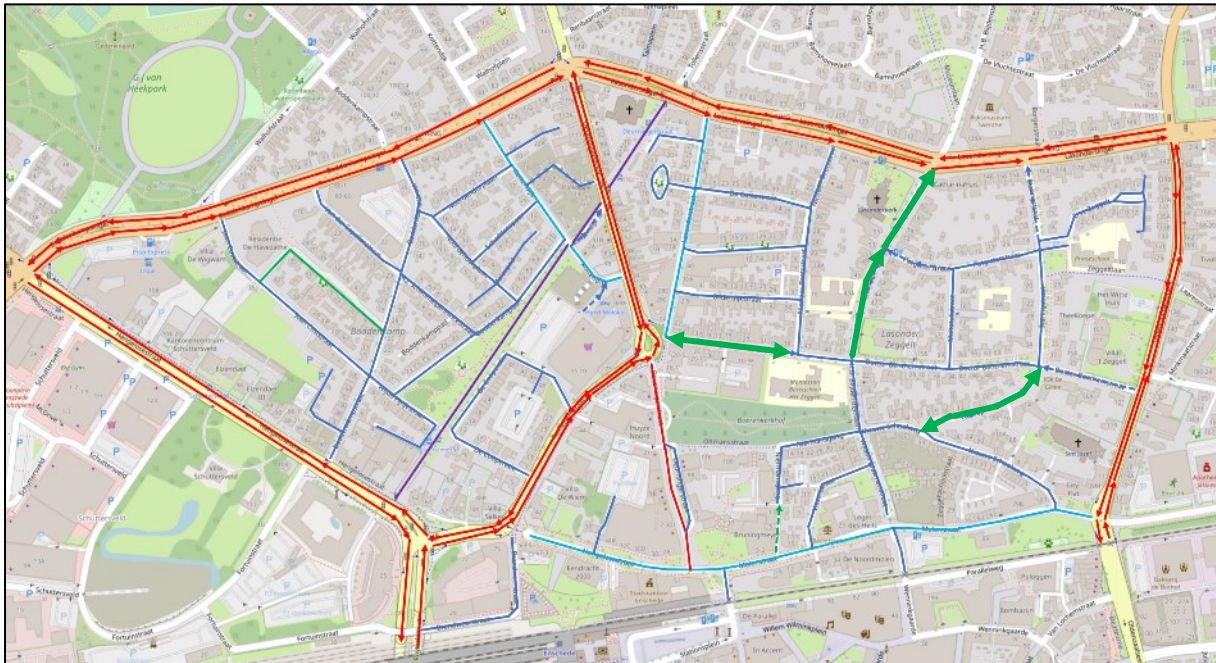


Figuur 5.6: Effect aanpassen rijrichtingen met doorsteek (toename verkeer blauw/afname verkeer groen)

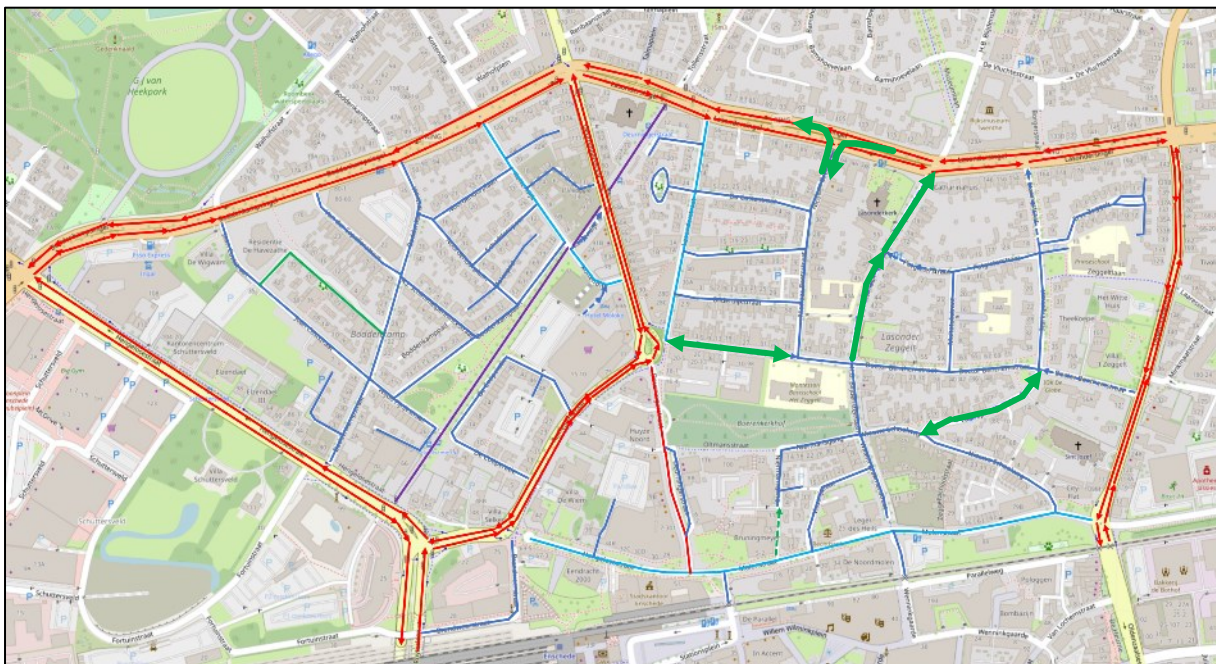
6 Variant 4: Gewijzigde rijroutes eenrichtingsverkeer – route wijk uit via H.B. Blijdensteinlaan

6.1 Rijrichtingen varianten a en b

In deze variant wordt de rijrichting op de H.B. Blijdensteinlaan geüniformeerd. Autoverkeer kan in de variant 4a enkel de wijk uitrijden. In variant 4b wordt er wel nog een doorsteek gerealiseerd ter hoogte van de Nicolaas Beetsstraat.



Figuur 6.1: Variant 4a: Gewijzigde rijroutes eenrichtingsverkeer met uitrijden via de H.B. Blijdensteinlaan zonder doorsteek (rijrichtingen)



Figuur 6.2: Variant 4b: Gewijzigde rijroutes eenrichtingsverkeer met uitrijden via de H.B. Blijdensteinlaan met doorsteek (rijrichtingen)

6.2 Verwachte intensiteiten varianten a en b (verkeersmodel)

Het verkeersmodel laat in figuur 4.3 en 4.4 de effecten zien van de routes op de verwachte intensiteiten in 2030.



Figuur 6.3: Variant 4a: Gewijzigde rijroutes eenrichtingsverkeer met uitrijden via de H.B. Blijdensteinlaan zonder doorsteek (intensiteiten)



Figuur 6.4: Variant 4b: Gewijzigde rijroutes eenrichtingsverkeer met uitrijden via de H.B. Blijdensteinlaan met doorsteek (intensiteiten)

6.3 Resultaat rijrichtingen en intensiteiten

Het resultaat van variant 4a laat zien dat met wijzigen in rijrichtingen zich anders verdeeld door de wijk. Dit heeft voor- en nadelen. Aanvullend heeft de doorsteek in variant 4b effect op de bereikbaarheid van de wijk. De voor- en nadelen per sub-variant worden hieronder in tabel 6.1

benoemd en figuur 6.5 en 6.6 geven de verschillen aan per sub-variant ten aanzien van het uitgangspunt in variant 1a (basisvariant 2030).

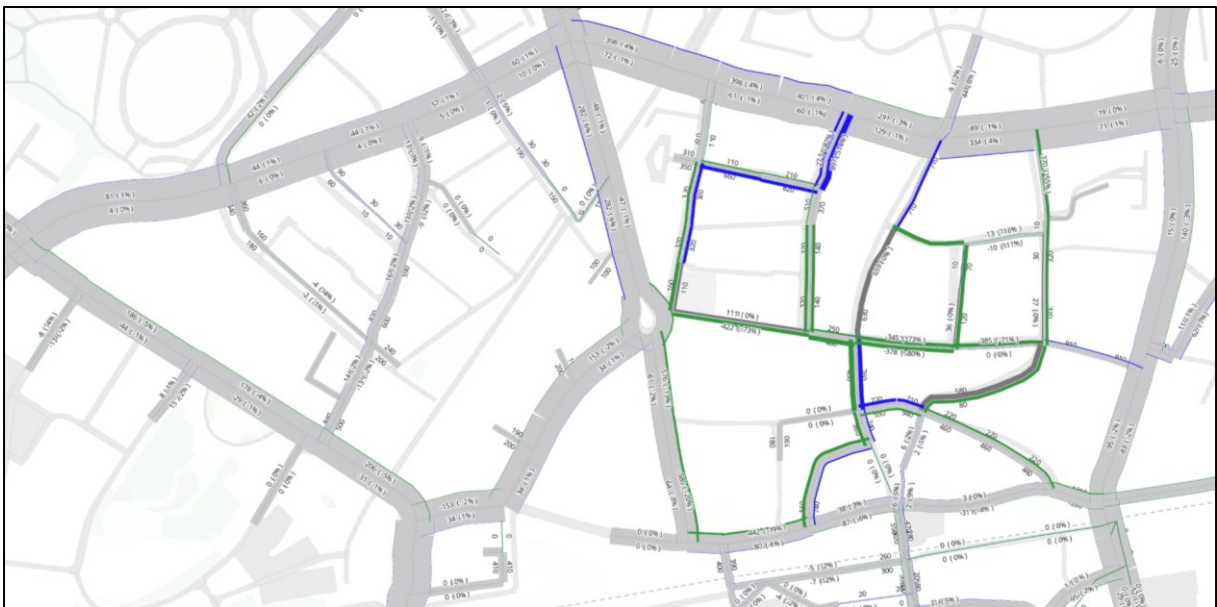
Tabel 6.1: Overzicht voor- en nadelen varianten 4a en 4b

Voordelen variant 4a	Voordelen variant 4b
<ul style="list-style-type: none"> - De bereikbaarheid van de wijk neemt toe richting de Lasondersingel en in de wijk zelf (minder omrijd afstand door de wijk). - De omgeving Lasondersingel – Lasonderstraat, de Da Costastraat, de Nicolaas Beetsstraat en De Genestetstraat beter bereikbaar wordt bij het verlaten van de wijk net als de omgeving van de Niermangang. Het is gemakkelijker om als bewoner en andere belanghebbende van en naar een bestemming in de wijk te rijden - Bij tweerichtingsverkeer ligt de snelheid van gemotoriseerd verkeer iets lager op wegen waar nu eenrichtingsverkeer van toepassing is. 	<ul style="list-style-type: none"> - De ervaren bereikbaarheidsproblemen van diverse wegen van de wijk, zoals van de omgeving bij de kruising Lasondersingel – Lasonderstraat, de Da Costastraat, de Nicolaas Beetsstraat en De Genestetstraat worden aangepakt - De omgeving van de Niermangang wordt beter bereikbaar bij het verlaten van de wijk. - Het wordt op veel wegen in de wijk iets rustiger - Het wordt iets rustiger bij de schoolomgeving van basisschool 't Zeggelt (Doctor Benthemstraat)
Nadelen variant 4a	Nadelen variant 4b
<ul style="list-style-type: none"> - Een nadeel is dat er een lange rechtstand ontstaat over de H.B. Blijdensteinlaan, vanwege het gebrek aan tegenliggers. Dat betekent dat de kans op snelheidsverhoging toeneemt. Waarschijnlijk zal er in deze variant een of meerdere snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk zijn. Dergelijke snelheidsremmende maatregelen vallen echter formeel buiten de scope van dit wijkverkeersplan. - Er blijft een kans aanwezig dat door de toename in bereikbaarheid wijkvreemd autoverkeer toeneemt (sluipverkeer). Dit punt blijkt echter nu niet uit het verkeersmodel. - Er gaat meer verkeer de wijk uit over de route H.B. Blijdensteinlaan (\pm 1.320 mvt/e) rijden. Zowel het verkeer uit de omgeving van de Da Costastraat, als het overige wijkverkeer. Dit aandeel verkeer (mvt/e) past wel bij een ETW bibeko - De bereikbaarheidsproblemen van de omgeving bij de kruising Lasondersingel – Lasonderstraat, de Da Costastraat, de Nicolaas Beetsstraat en De Genestetstraat worden minder goed, in vergelijking met een doorsteek (situatie 4b). 	<ul style="list-style-type: none"> - Een nadeel is dat er een lange rechtstand ontstaat over de H.B. Blijdensteinlaan, vanwege het gebrek aan tegenliggers. Dat betekent dat de kans op snelheidsverhoging toeneemt. Waarschijnlijk zal er in deze variant een of meerdere snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk zijn. Dergelijke snelheidsremmende maatregelen vallen echter formeel buiten de scope van dit wijkverkeersplan. - Het wordt iets drukker bij de schoolomgeving van basisschool 't Zeggelt (H.B. Blijdensteinlaan) - Er blijft een kans aanwezig dat door de toename in bereikbaarheid wijkvreemd autoverkeer toeneemt (sluipverkeer). Dit punt blijkt echter nu niet uit het verkeersmodel en lijkt minder reëel ten opzichte van variant 2b. - Er gaat meer verkeer de wijk uit over de route H.B. Blijdensteinlaan (\pm 710 mvt/e) rijden. Dit aandeel verkeer (mvt/e) past bij een ETW bibeko - Het wordt relatief gezien drukker op de Nicolaas Beetsstraat, tussen de Lasondersingel en de Da Costastraat (1.680 mvt/e). Ter illustratie, in variant 1a is het aandeel op de Doctor Benthemstraat, tussen de Nicolaas Beetsstraat en de H.B. Blijdensteinlaan, 1.700 mvt/e - In lijn met het advies van de Fietsersbond verdient de te realiseren doorsteek de nodige aandacht ten behoeve van de verkeersveiligheid en capaciteit. Er dient daarom voldoende ruimte (opstelcapaciteit) te worden gerealiseerd om auto- en fietsverkeer de kruising op en af laten te rijden. Dat kan mogelijk ten kosten gaan van een aantal parkeerplaatsen. - Het wordt iets drukker op de Nieuwe Schoolweg.

Figuur 6.5 en figuur 6.6 laten het effect en verschil zien tussen de varianten 4a en 4b ten opzichte van de basis variant 1a. Waarbij blauw de wegen zijn waar het verkeer toeneemt en groen de wegen zijn waar het verkeer afneemt.



Figuur 6.5: Effect aanpassen rijrichtingen zonder doorsteek (toename verkeer blauw/afname verkeer groen)

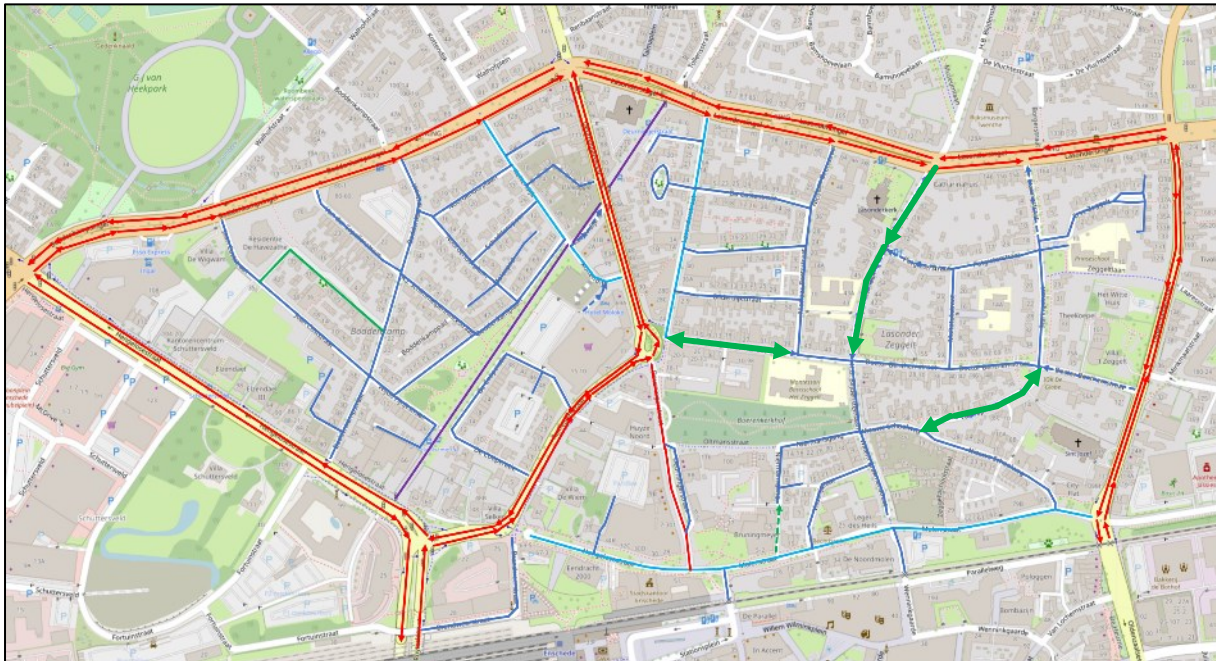


Figuur 6.6: Effect aanpassen rijrichtingen met doorsteek (toename verkeer blauw/afname verkeer groen)

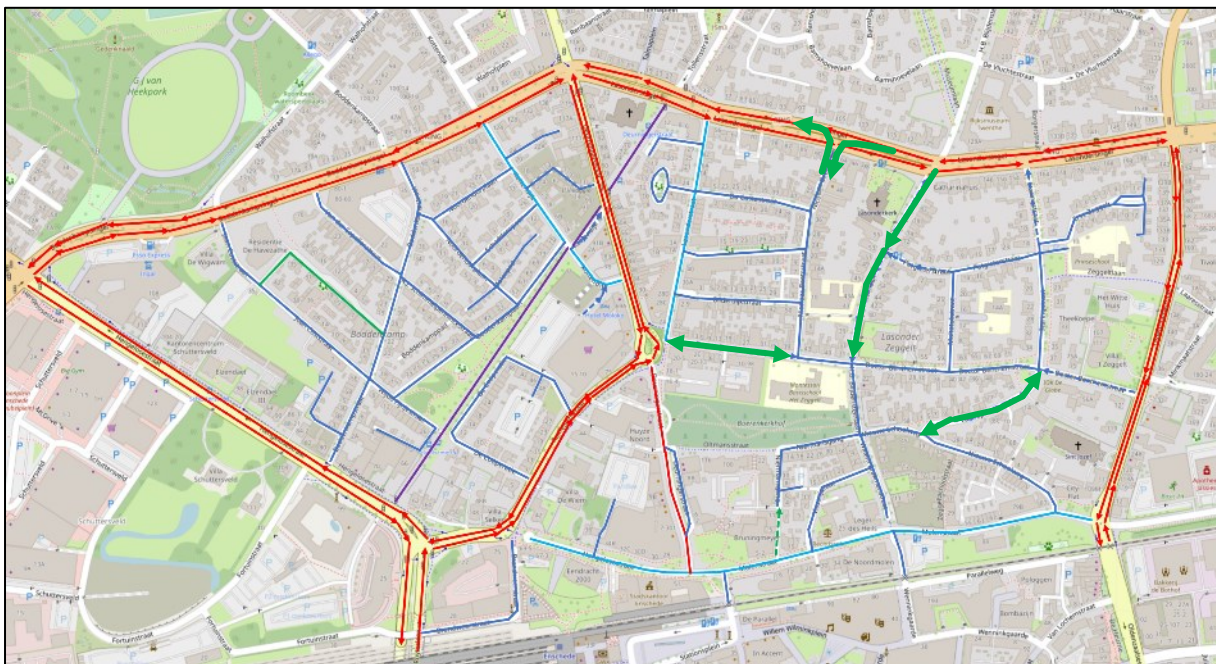
7 Variant 5: Gewijzigde rijroutes eenrichtingsverkeer – route wijk in via H.B. Blijdensteinlaan

7.1 Rijrichtingen varianten a en b

In deze variant wordt de rijrichting op de H.B. Blijdensteinlaan geüniformeerd. Autoverkeer kan in de variant 5a enkel de wijk uitrijden. In variant 5b wordt er wel nog een doorsteek gerealiseerd ter hoogte van de Nicolaas Beetsstraat.



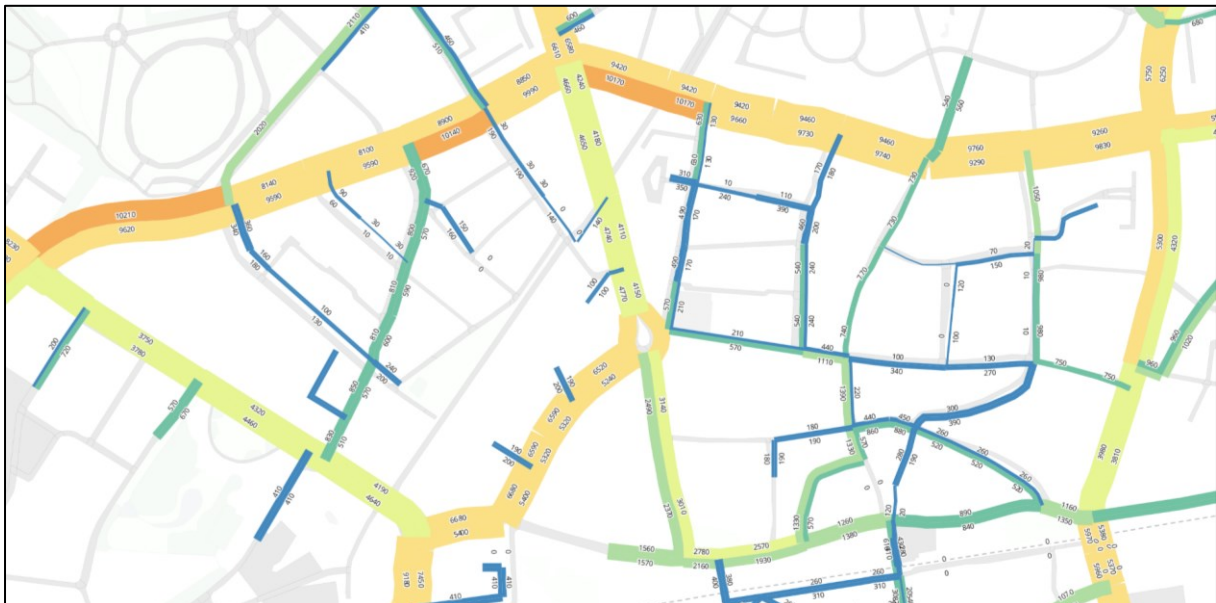
Figuur 7.1: Variant 5a: Gewijzigde rijroutes eenrichtingsverkeer met inrijden via de H.B. Blijdensteinlaan zonder doorsteek (rijrichtingen)



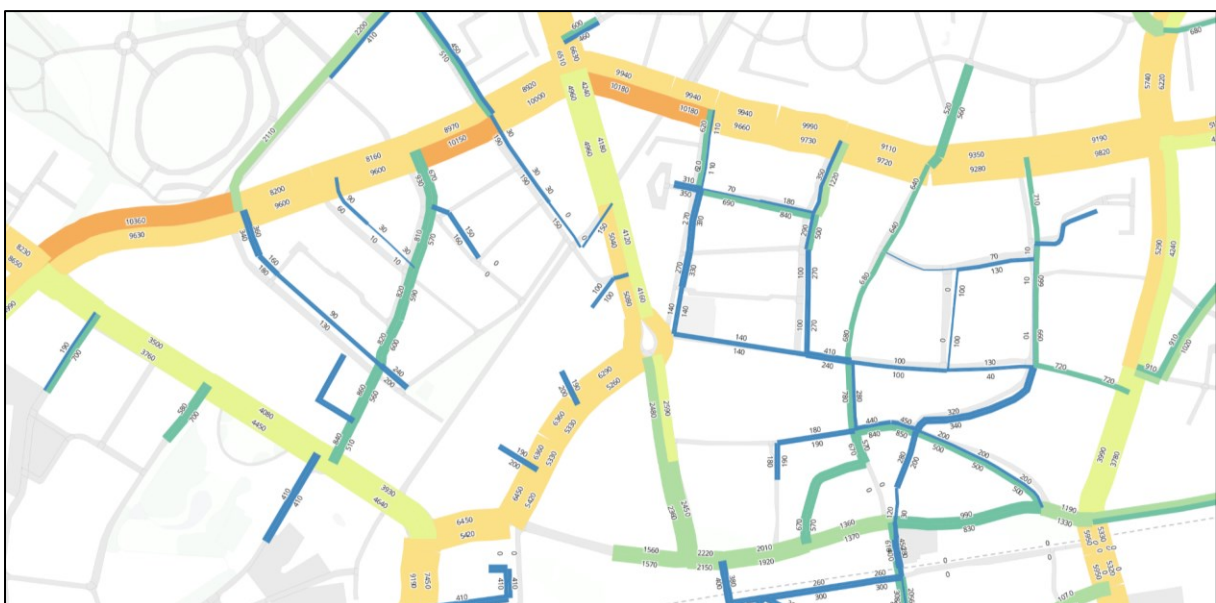
Figuur 7.2: Variant 5b: Gewijzigde rijroutes eenrichtingsverkeer met inrijden via de H.B. Blijdensteinlaan met doorsteek (rijrichtingen)

7.2 Verwachte intensiteiten varianten a en b (verkeersmodel)

Het verkeersmodel laat in figuur 4.3 en 4.4 de effecten zien van de routes op de verwachte intensiteiten in 2030.



Figuur 7.3: Variant 5a: Gewijzigde rijroutes eenrichtingsverkeer met inrijden via de H.B. Blijdensteinlaan zonder doorsteek (intensiteiten)



Figuur 7.4: Variant 5b: Gewijzigde rijroutes eenrichtingsverkeer met inrijden via de H.B. Blijdensteinlaan met doorsteek (intensiteiten)

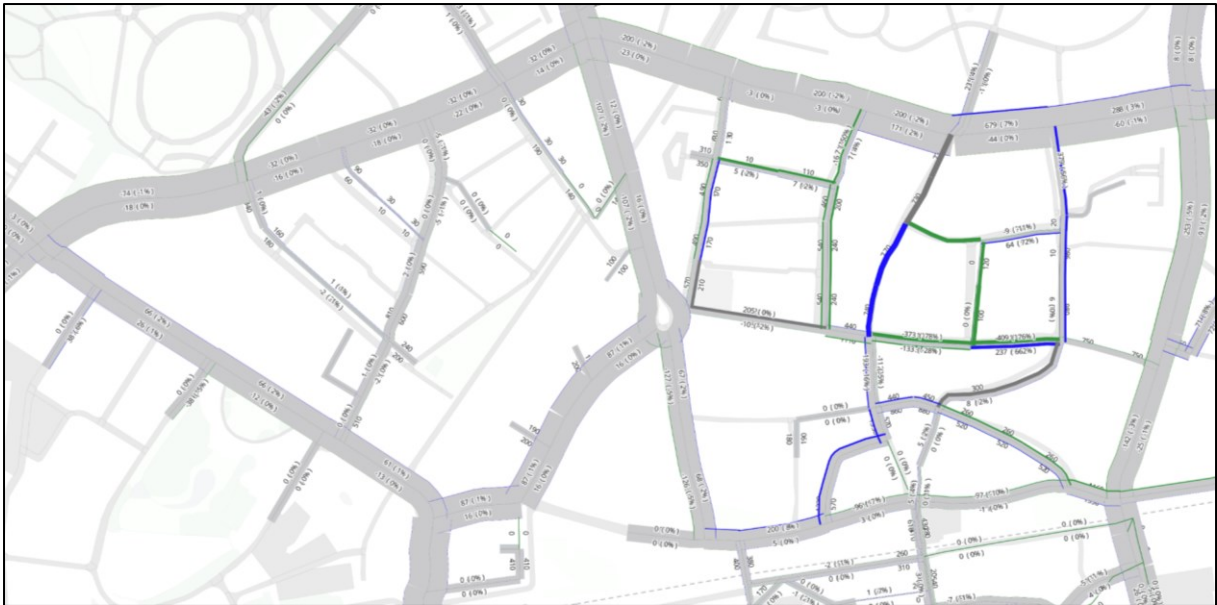
7.3 Resultaat rijrichtingen en intensiteiten

Het resultaat van variant 5a laat zien dat met wijzigen in rijrichtingen zich anders verdeeld door de wijk. Dit heeft voor- en nadelen. Aanvullend heeft de doorsteek in variant 5b effect op de bereikbaarheid van de wijk. De voor- en nadelen per sub-variant worden hieronder in tabel 7.1 benoemd en figuur 7.5 en 7.6 geven de verschillen aan per sub-variant ten aanzien van het uitgangspunt in variant 1a (basisvariant 2030).

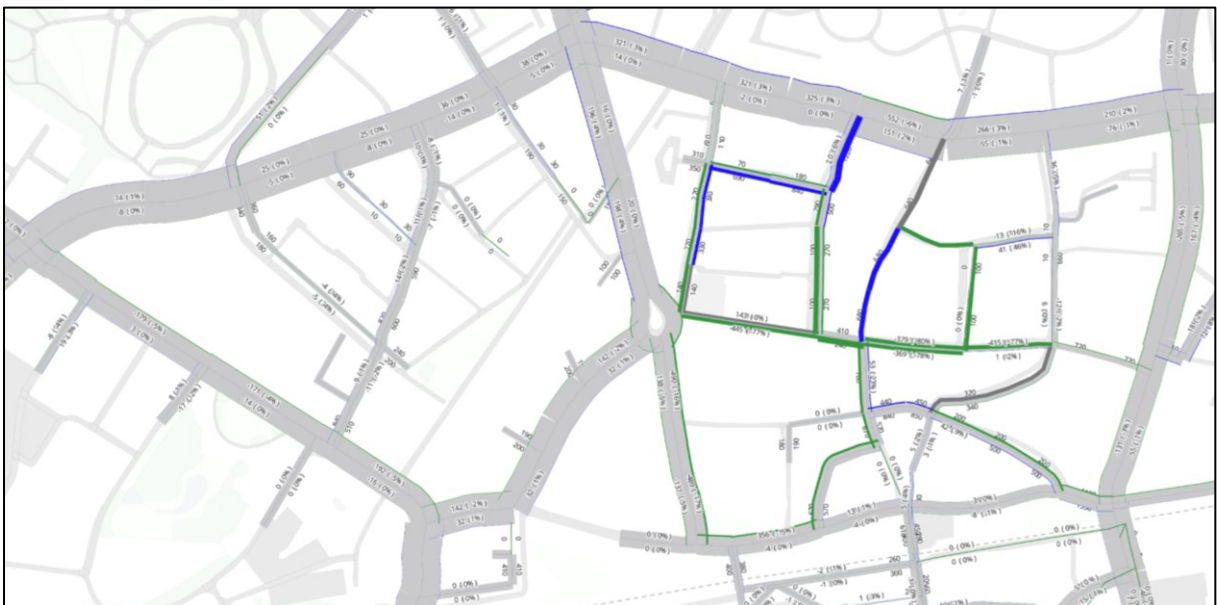
Tabel 7.1: Overzicht voor- en nadelen varianten 5a en 5b

Voordelen variant 5a	Voordelen variant 5b
<ul style="list-style-type: none"> - De bereikbaarheid van de wijk neemt toe richting de Lasondersingel en in de wijk zelf (minder omrijd afstand door de wijk). - De omgeving Lasondersingel – Lasonderstraat, de Da Costastraat, de Nicolaas Beetsstraat en De Genestetstraat beter bereikbaar wordt bij het inrijden van de wijk net als de omgeving van de Niermangang. - Het is gemakkelijker om als bewoner en andere belanghebbende van en naar een bestemming in de wijk te rijden - Bij tweerichtingsverkeer ligt de snelheid van gemotoriseerd verkeer iets lager op wegen waar nu eenrichtingsverkeer van toepassing is. 	<ul style="list-style-type: none"> - De ervaren bereikbaarheidsproblemen van diverse wegen van de wijk, zoals van de omgeving bij de kruising Lasondersingel – Lasonderstraat, de Da Costastraat, de Nicolaas Beetsstraat en De Genestetstraat worden aangepakt - De omgeving van de Niermangang wordt beter bereikbaar bij het inrijden van de wijk. - Het wordt op veel wegen in de wijk rustiger - Het wordt iets rustiger bij de schoolomgeving van basisschool 't Zeggelt (Doctor Benthemstraat).
Nadelen variant 5a	Nadelen variant 5b
<ul style="list-style-type: none"> - Een nadeel is dat er een lange rechtstand ontstaat over de H.B. Blijdensteinlaan, vanwege het gebrek aan tegenliggers. Dat betekent dat de kans op snelheidsverhoging toeneemt. Waarschijnlijk zal er in deze variant een of meerdere snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk zijn. Dergelijke snelheidsremmende maatregelen vallen echter formeel buiten de scope van dit wijkverkeersplan. - Er blijft een kans aanwezig dat door de toename in bereikbaarheid wijkvreemd autoverkeer toeneemt (sluipverkeer). Dit punt blijkt echter nu niet uit het verkeersmodel. - Er gaat meer verkeer de wijk uit over de route H.B. Blijdensteinlaan (\pm 730 mvt/e) rijden. Zowel het verkeer uit de omgeving van de Da Costastraat, als het overige wijkverkeer. Dit aandeel verkeer (mvt/e) past wel bij een ETW bibeko - De bereikbaarheidsproblemen van de omgeving bij de kruising Lasondersingel – Lasonderstraat, de Da Costastraat, de Nicolaas Beetsstraat en De Genestetstraat worden minder goed, in vergelijking met een doorsteek (situatie 5b). 	<ul style="list-style-type: none"> - Een nadeel is dat er een lange rechtstand ontstaat over de H.B. Blijdensteinlaan, vanwege het gebrek aan tegenliggers. Dat betekent dat de kans op snelheidsverhoging toeneemt. Waarschijnlijk zal er in deze variant een of meerdere snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk zijn. Dergelijke snelheidsremmende maatregelen vallen echter formeel buiten de scope van dit wijkverkeersplan. - Het wordt iets drukker bij de schoolomgeving van basisschool 't Zeggelt (H.B. Blijdensteinlaan) - Er blijft een kans aanwezig dat door de toename in bereikbaarheid wijkvreemd autoverkeer toeneemt (sluipverkeer). Dit punt blijkt echter nu niet uit het verkeersmodel en lijkt minder reëel ten opzichte van variant 2b. - Er gaat meer verkeer de wijk in over de route H.B. Blijdensteinlaan (\pm 640 mvt/e) rijden. Dit aandeel verkeer (mvt/e) past bij een ETW bibeko - Het wordt relatief gezien drukker op de Nicolaas Beetsstraat, tussen de Lasondersingel en de Da Costastraat (1.570 mvt/e). Ter illustratie, in variant 1a is het aandeel op de Doctor Benthemstraat, tussen de Nicolaas Beetsstraat en de H.B. Blijdensteinlaan, 1.700 mvt/e - In lijn met het advies van de Fietsersbond verdient de te realiseren doorsteek de nodige aandacht ten behoeve van de verkeersveiligheid en capaciteit. Er dient daarom voldoende ruimte (opstelcapaciteit) te worden gerealiseerd om auto- en fietsverkeer de kruising op en af laten te rijden. Dat kan mogelijk ten kosten gaan van een aantal parkeerplaatsen. - Het wordt iets drukker op de Nieuwe Schoolweg en de Visserijstraat.

Figuur 7.5 en figuur 7.6 laten het effect en verschil zien tussen de varianten 5a en 5b ten opzichte van de basis variant 1a. Waarbij blauw de wegen zijn waar het verkeer toeneemt en groen de wegen zijn waar het verkeer afneemt.



Figuur 7.5: Effect aanpassen rijrichtingen zonder doorsteek (toename verkeer blauw/afname verkeer groen)



Figuur 7.6: Effect aanpassen rijrichtingen zonder doorsteek (toename verkeer blauw/afname verkeer groen)

8 Variant 6: doorsteek Hengelosestraat – Boddenkampstraat

8.1 Aanpassing kruising Hengelosestraat – Boddenkampstraat

De werkgroep wil graag weten wat het effect is van het openstellen van de kruising Hengelosestraat – Boddenkampstraat in alle rijrichtingen. Figuur 8.1 geeft de locatie van de kruising weer.



Figuur 8.1: Kruising Hengelosestraat – Boddenkampstraat openstellen of niet in relatie tot sluipverkeer door Boddenkamp (locatie)

8.2 Verwachte intensiteiten varianten a en b (verkeersmodel)

Het verkeersmodel laat in figuur 8.2 de effecten zien van het openstellen van de kruising voor alle rijrichtingen ten aanzien van de verwachte verkeersintensiteiten in 2030.



Figuur 8.2: Kruising Hengelosestraat – Boddenkampstraat openstellen of niet in relatie tot sluipverkeer door Boddenkamp (intensiteiten)

8.3 Resultaat rijrichtingen en intensiteiten

Tabel 8.1 geeft de voor- en nadelen weer van deze variant en figuur 8.3 geeft het verschil weer ten opzichte van de basisvariant 1a voor 2030.

Op te maken uit de doorrekening is dat het op de Boddenkampstraat drukker wordt. De intensiteit past echter nog steeds bij een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De afweging die de werkgroep zal moeten maken is wat de wijk belangrijker vindt. Het vergrote van de bereikbaarheid van Boddenkamp ten opzichte van meer verkeer op de Boddenkampstraat.

Tabel 8.1: Overzicht voor- en nadelen opstellen kruising in beide rijrichtingen

Voordelen variant 6	Nadelen variant 6
<ul style="list-style-type: none"> - De bereikbaarheid van dit deel van de wijk neemt toe via de kruising Hengelosestraat – Boddenkampstraat. - Het is gemakkelijker om als bewoner en andere belanghebbende van en naar een bestemming in de wijk te rijden 	<ul style="list-style-type: none"> - De verkeersintensiteit op de Boddenkampstraat stijgt van 1.340 mvt/e naar 2.710 mvt/e - Er is een risico dat sluipverkeer deze route gaat rijden



Figuur 8.3: Kruising Hengelosestraat – Boddenkampstraat openstellen of niet in relatie tot sluipverkeer door Boddenkamp

9 Overzicht resultaten

De belangrijkste bevindingen uit de modelberekeningen voor varianten 1a t/m 5b zijn als volgt:

1. Een doorsteek ter hoogte van de kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetslaan verbetert de bereikbaarheid van de omgeving, waaronder de Lasonderstraat, Da Costastraat, Nicolaas Beetsstraat, De Genestetstraat en Bilderdijkstraat.
2. Het instellen van eenrichtings- of tweerichtingsverkeer op de H.B. Blijdensteinlaan versterkt dit effect van bereikbaarheid voor de rest van de wijk, zoals in de omgeving van Niermangang.
3. Het instellen van tweerichtingsverkeer voor andere wegen in dit deel van de wijk verbetert de (interne) bereikbaarheid verder.
4. Een- of tweerichtingsverkeer op de H.B. Blijdensteinlaan zorgt voor een noord-zuidverbinding richting de Molenstraat. Dit kan in de toekomst een risico vormen voor een sluipverkeer route, maar dat blijkt voor alsnog niet uit de modelberekeningen.
5. Eenrichtingsverkeer in één richting op de H.B. Blijdensteinlaan kan leiden tot een hogere snelheid.
6. Bij een- of tweerichtingsverkeer op de H.B. Blijdensteinlaan tussen de Lasondersingel en de Doctor Benthemstraat ontstaat er geen sluipverkeerroute. De verkeersintensiteit bedraagt in variant 2a, dus zonder doorsteek bij de Nicolaas Beetsstraat, 2.290 mvt/e.
7. Een doorsteek ter hoogte van de Nicolaas Beetsstraat vereist aanpassingen wat betreft opstelruimte (poortconstructie), zicht en verkeersveiligheid. Dit kan mogelijk ten koste gaan van een aantal parkeerplaatsen. Afhankelijk van het ontwerp kunnen deze al dan niet terugkomen. Dit punt is tevens aangedragen door de Fietsersbond.
8. In variant 3a en 3b neemt de mvt/e bij de wegen rondom de basisschool 't Zeggelt af.

Ter duiding van de intensiteiten op de delen van de Nicolaas Beetsstraat en de H.B. Blijdensteinlaan geldt het volgende:

1. Indien de doorsteek bij de Nicolaas Beetsstraat open is (variant 2b), bedraagt de verkeersintensiteit 1.570 mvt/e op de H.B. Blijdensteinlaan, tussen de Lasondersingel en de Doctor Benthemstraat.
2. In dat geval bedraagt de verkeersintensiteit 1.410 mvt/e op de Nicolaas Beetsstraat, bij de kruising met de Lasondersingel.
3. Ter vergelijking, in deze variant 2b is de intensiteit 1.690 mvt/e op de H.B. Blijdensteinlaan, tussen de Doctor Benthemstraat en de Nieuwe Schoolweg.
4. In variant 1a zijn de intensiteiten (op delen) van de Doctor Benthemstraat 1.700 mvt/e, de Willem Brakmanstraat 1.610 mvt/e, de Visserijstraat 1.600 mvt/e en de Nicolaas Beetsstraat 1.120 mvt/e. Het gaat dan om het deel tussen de Doctor Benthemstraat en de Da Costastraat.
5. Al deze intensiteiten zijn passend voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. In het verleden lag de grens, vanuit landelijke richtlijnen, ter indicatie voor een erftoegangsweg tussen de 4.000 à 5.000 mvt/e.

Verder zijn belangrijkste punten uit de modelberekeningen voor variant 6 als volgt:

1. Het model toont niet direct aan dat bij het realiseren van een doorsteek ter hoogte van de kruising Hengelosestraat – Boddenkampstraat er een route voor sluipverkeer ontstaat.
2. Wel bedraagt de verkeersintensiteit in de variant 2.710 mvt/e op de Boddenkampstraat, maar de mvt/e blijft passend voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Stijging in intensiteit kan verklaard worden door bestemmingsverkeer dat nu om moet rijden via de singels om naar hun bestemming in de wijk te rijden en andersom.

In het kort, de resultaten van de modelberekeningen tonen aan dat de verkeersintensiteiten op de onderzochte wegen passend blijven voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Daarnaast verbetert de bereikbaarheid door het realiseren van een doorsteek ter hoogte van de kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat voor de omgeving van de Lasonderstraat, Da Costastraat, Nicolaas Beetsstraat, De Genestetstraat en Bilderdijkstraat. Bewoners in deze gebieden hoeven niet meer door de wijk te rijden, wat het verkeer door hun straat vermindert. Wel vereist een doorsteek bij de kruising Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat optimalisatie van de verkeerssituatie.

Tot slot laat het model zien dat, los van de varianten, er geen route ontstaat voor sluijverkeer via de route Oldenzaalsestraat, Molenstraat, Deurningerstraat en Raiffeisenstraat. Dit vraagstuk kwam naar voren vanwege de geplande openstelling van een doorsteek voor autoverkeer op de ovatonde.

Het voorstel is daarom om op basis van deze resultaten, na de presentatie op 8 februari, onderling tussen de werkgroepleden een open gesprek te voeren en te bepalen welke variant(en) de voorkeur genieten bij de werkgroep. Om vervolgens te bepalen welke variant(en) draagvlak genieten in de wijk en welke variant(en) worden gepresenteerd tijdens de 2^e inloopavond.

Bijlage 20: Notulen 1^e werkgroepbijeenkomst



NOTULEN

Kenmerk : 2023/09/WG1-Het Zeggelt
Memo aan : Werkgroep
Afkomstig van : W.A. Dekkers, S.M. van Barneveld
Datum : 26 september 2023
Afschrift aan : W.A. Dekkers, S.M. van Barneveld
Onderwerp : Verslag werkgroep bijeenkomst 1 -
Bijlage(n) : 1 (Presentatie werkgroep bijeenkomst 1)

1 Algemeen

- Afspraak: Werkgroepbijeenkomst 1 – Wijkverkeersplan Lasonder – 't Zeggelt – Boddenkamp
- Datum: 7 september 2023
- Tijd: 19.30 – 21.30 uur (uitloop tot 21.45 uur)
- Locatie: Basisschool Het Zeggelt, Enschede.

- Aanwezig Verkeersatelier: Wes Dekkers
Sander van Barneveld

- Aanwezig werkgroep: Anita Veenstra (Wijkraad LZB)
Robin Haandrikman (Wijkraad LZB)
Tijn Leussink (Jumbo)
Errol Herder (basisschool 't Zeggelt)
Margareth Nengerman (basisschool 't Zeggelt)
Berto Reinders
Hadewijck Luteijn
Wouter Bos
Niels Primus
Harald van Weeren
Bas Besselink
Jurjen Groeneveld

- Afwezig werkgroep: Jacky Vreenegoor

- Aanwezig gemeente Enschede: Jos Luten

- Agendalid: -

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 en mededelingen is het proces uitgelegd van de werkgroepbijeenkomst
- Er is gevraagd wie de bovenwijkse partijen zijn die toetsen. Uitgelegd is dat dit onder andere de hulp- en nooddiensten zijn, de Fietsersbond, de gemeente Enschede, het ov-bedrijf.
- Er wordt gevraagd wie de notulen maakt, die worden vanuit Verkeersatelier verzorgd en na de werkgroep verstuurd, inclusief de presentatie van de werkgroepbijeenkomst. De werkgroep kan vervolgens aangeven of er nog zaken worden gemist.

4 Welkom en voorstelronde

- Na de opening en mededelingen volgt kort een voorstelronde van de werkgroep (wie is wie) en wordt uitgelegd wat de rol is van de gemeente Enschede tijdens deze werkgroepbijeenkomst.
- De rol van de gemeente Enschede is het beantwoorden van (verkeerskundige) vragen, als die er zijn. De gemeente heeft geen rol in het opstellen van wijkverkeersplan, enkel een toetsende rol aan de gestelde randvoorwaarden.
- Anita geeft ten slotte aan dat vanuit de wijkraad actief gezocht is naar ondernemers om mee te doen. De Jumbo doet graag mee, maar andere ondernemers hebben zich afgemeld.
- Doel van deze werkgroepbijeenkomst is herkennen en erkennen van de genoemde punten uit de probleeminventarisatie en een opmaat naar oplossingsrichtingen via bouwstenen. De tweede werkgroepbijeenkomst zal staan in het teken van oplossingen

5 Proces

- Er wordt kort teruggeblikt op de starbijeenkomst van 7 juli 2023 bij basisschool 't Zeggelt
- Het proces en de randvoorwaarden worden uitgelegd om het wijkverkeersplan op te stellen.
- Voor het proces rondom het op te stellen wijkverkeersplan wordt aangegeven dat het plan wordt vormgegeven op grond van de geïnventariseerde problemen en de analyse
- De analyse is samengesteld uit de probleeminventarisatie, de gemeentelijke informatie, zoals cijfers over snelheden, intensiteiten, ongevallen en beleid, evenals 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 belanghebbende 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 Lasonder – 't Zeggelt – Boddenkamp
- Op grond van reacties uit de wijk kan het plan nog nader aangepast worden en wordt het draagvlak vanuit de wijk voor het plan beoordeeld
- Hierna wordt het plan afgemaakt en aangeboden aan de gemeente Enschede
- De gemeente Enschede zal, naar gelang 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 hierna voltooid

6 Randvoorwaarden

- De randvoorwaarden uit de presentatie worden toegelicht. In het kort zijn de randvoorwaarden:
 - werkgebied, namelijk de wijk Lasonder – 't Zeggelt – Boddenkamp
 - beleidsstukken van de gemeente, zoals:
 - Mobiliteitsvisie Enschede 2030
 - Fietsvisie Enschede 2030
 - de wegcategorisering: 30 km/u- en 50 km/u-wegen
 - de bestaande ruimtelijke en verkeersprojecten, zoals de Deurningerstraat (noord, midden en zuid), de Noorderbaan, en de route H.B. Blijdensteinlaan/W. Brakmanstraat/Wenninkgaarde
 - de ovatonde, de bestaande knip Hengelosestraat, de hoofdfietsroutes en -fietsstraten, zoals de F35, de routes voor bussen en hulp- en nooddiensten
 - en het plan mag geen consequenties voor de andere aangrenzende wijken
- Er wordt vervolgens uitgelegd wat de wegcategorisering (onderverdeling 50 km/uur-wegen en 30 km/uur-wege) en waarom een weg niet zomaar van 50 km/uur naar 30 km/uur kan.
- Er was onduidelijkheid over de knip Hengelosestraat. Uitgelegd waar deze knip ligt
- Het werkgebied wordt nader toegelicht en dat het wel mogelijk is iets over de oversteken van de hoofdwegen (singels) te vinden vanuit de werkgroep

7 Probleemanalyse

7.1 Inventarisatie

- Vanuit Verkeersatelier is een analyse gemaakt van de binnengekomen probleeminventarisatie en objectieve verkeersgegevens vanuit de gemeente (snelheid, ongevallen, intensiteiten)
- De probleemanalyse die is gemaakt wordt doorgenomen met de werkgroep aan de hand van de presentatie. Doel hiervan is om te toetsen of de werkgroep de genoemde punten vanuit de probleeminventarisatie en analyse hiervan herkent en erkent zodat hierna gewerkt kan worden aan bouwstenen voor oplossingsrichtingen
- Er zijn 101 reacties binnengekomen met 311 meldingen uit de inventarisatie. In het kort komen de probleeminventarisatie en de objectieve verkeersgegevens vanuit de gemeente met elkaar overeen. De problemen passen verder bij de wijk
- De meeste problemen worden ervaren op en rondom de ovatonde, de Deurningerstraat, de Molenstraat en de hoofdwegen (singels) om de wijk
- De grootste ervaren problemen in de wijk, op grond van de inventarisatie zijn problemen gerelateerd aan verkeersveiligheid, bereikbaarheid en overlast. Hierna volgens problemen ten aanzien van parkeren, de bruikbaarheid van de weg en andere problemen (groen)
- Het complete overzicht van problemen, locaties, soort en oorzaak is opgenomen in de presentatie
- Er wordt gevraagd wat bedoeld wordt met wijkniveau. Er wordt uitgelegd dat wijkniveau gaat om de hele wijk, zowel als probleemlocatie als oplossing. Aangedragen wordt bijvoorbeeld om de wijk qua bereikbaarheid te verbeteren om de circulatie door de wijk aan te pakken/te optimaliseren
- Er wordt een gevraagd aan de gemeente of er rekening is gehouden met nieuwboud. De gemeente geeft aan dat dit het geval is. Er wordt gevraagd waar de kruising Molenstraat – Hengelsestraat – Deurningerstraat ligt. Die ligt voor het stadkantoor (fietsstraat).
- Er wordt gevraagd waar de invoeger Boddenkampsingel ligt. Die wordt uitgelegd. De werkgroep beaamt dat die als gevaarlijk wordt ervaren.
- Er wordt gevraagd of de duidelijk is of er meer verkeer komt. Dat wordt nader toegelicht bij het onderdeel verkeersmodellen/-intensiteiten.
- Invoeger Boddenkampsingel wordt als gevaarlijk ervaren.
- Vanuit de school wordt aangegeven dat er bij de basisschool 't Zeggelt tegenwoordig weinig overlast is van breng- en haalverkeer. Merendeel van de kinderen en ouders komt met de fiets. Bij de Prinsenschool en Globe is wordt nog wel overlast ervaren rondom de scholen.

7.2 Gemeentelijke cijfers

- Uitgelegd wordt dat verkeer niet statisch is, maar over de jaren heen veranderd. Dat betekent dat informatie over snelheid, ongevallen en intensiteiten moet worden gekoppeld aan een veranderd verkeersbeeld (gedrag) en veranderingen in de verkeersomgeving (context). Voorbeeld Molenstraat (van 50 km/uur-weg naar 30 km/uur-weg/fietsstraat) en kruising Lasondersingel – Lasonderstraat wordt gegeven
- Hierna worden de cijfers over ongevallen, intensiteiten (auto/fiets), kruispunten en snelheid toegelicht. Het begrip V85 riep vragen op. Dit wordt uitgelegd.
- Het merendeel van de genoemde problemen en locaties komen overeen met cijfers van de gemeente, welke terug zijn te zien in ongevallenbeeld, intensiteiten en snelheid in de wijk. De werkgroep bevestigt dit

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
- De gemeente geeft aan dat er nog het zaken nader uitgezocht wordt ten aanzien ruimtelijke ontwikkelingen (auto/fiets) en zaken rondom de planning/wijzigingen van ovatonde

8 Oplossingsrichtingen – bouwstenen

- Op grond van de probleem inventarisatie en analyse zijn oplossingsrichtingen (bouwstenen) gemaakt. De werkgroep mist geen bouwstenen.

8.1 *Bouwsteen – Verkeerscirculatie*

- Een veel aangedragen oplossing vanuit de inventarisatie is het weren van wijkvreemd verkeer
- Daarnaast wordt aangedragen om bereikbaarheid in de wijk en naar de hoofdwegen om te verbeteren. Dit kan via doorsteken en eenrichtingsverkeerroutes (te wijzigen) voor autoverkeer
- De werkgroep herkent de oplossingsrichtingen, maar er was nog wel een vraag over de werking en de voor- en nadelen van eenrichtingsverkeer en drempels. Dit wordt uitgelegd
- Aan de werkgroep wordt vervolgens gevraagd om de hun (persoonlijke) oplossingsrichting op te schrijven op de uitgedeelde A3-kaart, zoals rijroutes voor het aanpassen van de verkeerscirculatie in de wijk en de doorsteken. De genoemde punten op kaart worden meegenomen in een voorstel voor de tweede werkgroepbijeenkomst.

8.2 *Bouwsteen – Vrachtverkeer*

- Problemen rondom vrachtverkeer worden niet veel genoemd.
- Bevoorrading rondom de Jumbo/Melkhal komt enkel met regelmaat terug, maar is als probleem niet geheel duidelijk. Verzoek aan Jumbo is om toelichting te geven hoe het nu gaat
- Jumbo legt de situatie uit. Oorzaak van het probleem zit vooral in het recente verleden vanwege een tijdelijke verkeerssituatie. Veel punten zijn nu verholpen, maar mogelijk kunnen zaken nog worden verbeterd.
- Voorgesteld wordt om de situatie te monitoren en te bekijken tijdens de schouw van 28 september met de werkgroep. Het gaat om drie grote vrachtwagens per dag en wat kleine bevoorrading.
- Wordt voorgesteld om de stoplichten bij de busbaan mee te nemen. Wordt niet haalbaar geacht.
- Linksaf beweging van verkeer wordt als vervelend ervaren. Aanrijroute voor bevoorradersverkeer zou aangepast kunnen worden om te laten rijden via de route Hengelosestraat – Raiffeisenstraat.
- Verdrijvingsvlakken op de Deurningestraat worden als niet goed ervaren. Blokkeren vaak een bus vanaf de busbaan. Hierdoor ook hard toeterende bussen.
- Gedeelte bij de poortjes bij de parkeerplaats wordt als te krap ervaren. Ter hoogte van de glasbak en flesseninlevering. Bij dit gedeelte niet nagedacht over fietsers, wandelaars en achteruitrijdende vrachtwagens.

8.3 *Bouwsteen – DV-inrichting*

- Veel punten uit de probleeminventarisatie zouden kunnen worden opgelost met een aanpassing of toevoeging van een duurzaam veilige inrichting, zoals drempels, plateaus en versmallingen (in combinatie met eenrichtingsverkeer). Ook kan de toegang van de wijk worden verbeterd met goed ingerichte poortconstructies. Tot slot vormt parkeren een probleem in relatie tot zicht op kruispunten. Gevraagd wordt om aan te geven op de A3-kaart (per werkgroepid) waar mogelijkheden zijn voor DV-maatregelen. Vervolgens wordt voor de tweede werkgroep een uitwerking gemaakt van mogelijke DV-maatregelen.

8.4 *Bouwsteen – Schoolroutes*

- Problemen rondom schoolroutes komt niet veel voorbij in de inventarisatie. Aan de werkgroep wordt gevraagd of er kritische routes zijn.
- Vooral de nieuwe oversteek Oldenzaalsestraat/Molenstraat wordt door kinderen als onveilig ervaren.
- Vluchtheuvels op de oversteek voor als positief ervaren. Wordt voorgesteld om naar verkeerslichten te kijken

- H.B. Blijdensteinlaan wordt als onveilig ervaren door e-bikes. Plateau's worden voorgesteld. Versmallen wordt voorgesteld d.m.v. parkeervakken. Ook belijning wordt voorgesteld. De genoemde punten worden meegenomen in het voorstel voor de tweede werkgroepbijeenkomst

8.5 *Bouwsteen – Schoolomgeving*

- Bij de Prinsenschool blokkeren auto's de weg voor kinderen op de fiets. Bij Globe staat schots en scheef met busjes.
- Voorgesteld wordt om in het wijkverkeersplan op te nemen dat de (leer)ervaring van de basisschool het Zeggelt wordt gedeeld met de andere scholen/bso's in de wijk om breng- en haalverkeer te optimaliseren. De verwachting is wel dat niet alle scholen hierop zitten te wachten, omdat ze het niet als hun probleem/verantwoordelijkheid ervaren.

8.6 *Bouwsteen – Parkeren*

- Een hoge parkeerdruk wordt nu niet als een probleem gezien. Het parkeerprobleem zit vooral nu in overlast van parkeren (foutparkeren/niet-betalen) en een aantal piekmomenten bij functies, zoals het museum of het theater. Auto's worden achter elkaar op eigen terrein geparkeerd en blokkeren daarmee de stoep.
- Voorgesteld wordt om zaken te monitoren, ook in relatie tot de verdichtingsopgave van nieuwbouw in de wijk. Gemeente geeft aan positief naar monitoren te kijken.
- De vraag is verder of er meer parkeerplaatsen of meer groen moet komen. Meer groen krijgt de voorkeur.
- Gemeente geeft toelichting op de parkeernormen. Er wordt gevraagd naar de nieuwe studentenflats. Hierdoor gaat het parkeerterrein straks verloren. Wordt deze capaciteit straks opgevangen. Wordt aan gemeente gevraagd. Gemeente schat in dat er nog genoeg ruimte is in de andere parkeergarages. Berekening kan worden uitgezocht door de gemeente.
- Bezoekers voor de binnenstad worden naar de parkeergarages gelokt.
- School geeft aan niet voldoende parkeerkaarten te hebben voor het personeel van de school. Wordt aangegeven bij de gemeente. Dubbelgebruik wordt ook genoemd. Alleen parkeren overdag. Voorbeeld bij de Jumbo wordt genoemd. Gemeente en school gaan apart met elkaar in gesprek over de parkeerkaarten voor medewerkers.

8.7 *Bouwsteen – Overig*

- Er wordt een toelichting gegeven over educatie, voorlichting en handhaving en wat dit kan betekenen als aanvullende maatregelen om vooral gedrag van weggebruikers te verbeteren. Zowel voor de verkeersveiligheid als overlast (asociaal rijgedrag, hardrijden, geluid)
- Flitspalen worden voorgesteld vanuit de werkgroep voor de hoofdwegen. Uitgelegd wordt dat dit wel de nodige beperkingen kent vanwege de rol die het OM en de politie heeft.
- Wordt voorgesteld om flitspalen neer te zetten op de Singel en aan te kaarten bij het OM.
- Gemeente geeft toelichting over flitspalen die recent zijn neergezet op andere hoofdwegen binnen de gemeente en welk voortraject dit heeft gehad.
- Fietsles voor internationale studenten wordt voorgesteld vanuit de werkgroep
- Het landelijk programma Doortrappen wordt uitgelegd voor vooral senioren met een fiets/e-bike.
- Gemeente geeft aan hier mee aan de slag te gaan.

9 **Werkafspraken**

- Voorgesteld wordt om de besproken bouwstenen nader uit te laten werken in een conceptplan.
- Het conceptplan met voorstellen wordt besproken bij de tweede werkgroepbijeenkomst en een week voorafgaande aan de tweede werkgroepbijeenkomst gedeeld.
- De datum voor de tweede werkgroepbijeenkomst wordt 2 november tussen 19.30 en 21.30 uur. De andere optie (eind oktober) valt in de herfstvakantie en dan is de school dicht en zijn veel werkgroepleden op vakantie.



NOTULEN

- De Jumbo geeft aan de aanrijdroutes voor bevoorrading te willen gaan aanpassen. Voorgesteld wordt om via de Hengelosestraat te gaan rijden.
- Voorgesteld wordt om op 28 september te gaan fietsen door de wijk. Start is 14.00 uur bij het stadskantoor. Nadere afstemming hierover volgt.
- Afsproken wordt om de notulen uit te werken en samen met de presentatie toe te sturen.
- De Jumbo stelt voor om de tweede werkgroepbijeenkomst te laten plaatsvinden bij de Melkhal. Dit voorstel wordt positief ontvangen door de rest van de werkgroep

10 Afsluiting en rondvraag

- Verschillende werkgroepleden vertegenwoordigen een groepje medebewoners. Klankborden met deze medebewoners wordt gewaardeerd. Afgestemd wordt om de uitgedeelde A3-kaarten mee te geven voor wie dat wil/nog ideeën heeft. De werkgroepleden zullen deze dan nader invullen, inscannen en op de mail zetten.
- Nabrand is toegankelijkheid. Dat wordt nog meegegeven als aandachtspunt.
- Tot slot is de werkgroepbijeenkomst als positief ervaren.

Bijlage 21: Notulen 2^e werkgroepbijeenkomst



NOTULEN

Kenmerk : 2023/09/WG1-Het Zeggelt
Memo aan : Werkgroep
Afkomstig van : W.A. Dekkers, S.M. van Barneveld
Datum : 6 december 2023
Afschrift aan : W.A. Dekkers, S.M. van Barneveld
Onderwerp : Verslag werkgroep bijeenkomst 2
Bijlage(n) : Presentatie werkgroep bijeenkomst 2

1 Algemeen

- Afspraak: Werkgroepbijeenkomst 2
- Datum: 2 november 2023
- Tijd: 19.30 – 21.30 uur
- Locatie: De Melkhal, Enschede.

- Aanwezig Verkeersatelier: Wes Dekkers
Sander van Barneveld

- Aanwezig werkgroep: Anita Veenstra
Robin Haandrikman
Tijn Leussink (Jumbo)
Berto Reinders
Wouter Bos
Niels Primus
Harald van Weeren
Ernst-Jan Schulten (vervanger voor Bas Besselink)
Jurjen Groeneveld
Susan Denninger-Timmerman
Jacky Vreenegoor

- Afwezig werkgroep Bas Besselink (vervangen door Ernst-Jan Schulten)
Margareth Nengerman (basisschool 't Zeggelt)
Errol Herder (basisschool 't Zeggelt)
Hadewijck Luteijn

- Aanwezig gemeente Enschede: Rens Haverslag

- Agendalid: -

2 Agenda

- Opening en mededelingen
 - Rens stelt zich kort voor als opvolger voor Jos Luten (gemeente Enschede)
- Notulen 1e werkgroepbijeenkomst
 - Notulen vastgesteld
 - Verzoek is om de notulen volgens dezelfde wijze uitwerken als voor de 1^e werkgroepbijeenkomst
 - Verzoek om bij de doorrekening (cijfers mvt/e) mee te nemen van de huidige ontwikkelingen bij het verkeersmodel en de diverse varianten

3 Fysieke inrichting

- Per type weg of onderwerp de voorgestelde fysieke maatregelen uit het concept-wijkverkeersplan doorgenomen. Per onderdeel van de maatregelen wordt stilgestaan of er zaken zijn vergeten, er aanpassingen nodig zijn en of er draagvlak is in de wijk voor de voorgestelde maatregelen.

NOTULEN

- Gebiedsontsluitingswegen (GOW-50)
 - Aangegeven is dat de ideale inrichting op veel van de gebiedsontsluitingswegen wordt gemist, met uitzondering van de Raiffeisenstraat. Het grootste punt dat ontbreekt betreft het ontbreken van vrijliggende fietspaden, welke gerealiseerd zouden kunnen worden bij een grootschalige herinrichting.
 - Wel gaat dat dan ten koste van groen. Niet iedereen durft dit idee in te brengen bij de wijk. De gemeente geeft een toelichting dat in het verleden intern en met de omgeving vaker deze discussie is gevoerd. Een tussenoptie is een dubbele bufferstrook, al dan niet met rabatstrook. De werkgroep ziet dit profiel wel zitten en zou meegenomen kunnen worden bij asfaltonderhoud.
- Erftoegangswegen (ETW-30/ETW-15)
 - In grote lijn zijn de besproken maatregelen een goed voorstel. Wel zou de werkgroep willen dat doorsteken over de singels zodanig worden vormgegeven dat enkel fietsers en voetgangers en gebruik van kunnen maken en geen autoverkeer. Het verzoek is om de doorsteken voor fietsers/voetgangers hufterproof te maken zonder dat paaltjes als obstakels worden gebruikt.
 - De bestaande drempels op de Molenstraat mogen sterker worden vormgegeven (sinus)
 - Discussie over poorten bij fietsstraten welke voorkeur. Hierna legt gemeente legt keuze toe qua vormgeven in comfort. Na toelichting overeenstemming over keuze poort. Wel wenselijk dat de uniformiteit wordt gerealiseerd en als toevoeging nog een middenstreep om rijrichting/opgesteld autoverkeer te scheiden van inrijdend auto/fietsverkeer
- Parkeren
 - De besproken maatregelen zijn een goed voorstel en iedereen is enthousiast.
- Schoolzones
 - De vraag is waarom de schoolzones op de H.B. Blijdensteinlaan niet een grote schoolzone worden. Dit heeft te maken met attentiewaarde.
 - Daarnaast wordt nog een schoolzone gemist op de Multatulistraat. De werkgroepleden uit deze buurt gaan nog na bij de directe omgeving of hier een schoolzone wenselijk is.

4 Routes

- Erftoegangswegen (ETW-30/ETW-15)
 - De werkgroep begrijpt dat elke variant voor- en nadelen kent voor de bereikbaarheid van de wijk. Om hier een goede keuze in te maken zou de werkgroep daarom graag van de gemeente de doorrekening willen zien qua autoverkeer in de wijk. De gemeente gaat dit doorrekenen voor de 3^e werkgroepbijeenkomst. Met deze doorrekening kan ook worden gekeken naar de zorgen die er zijn binnen de werkgroep over sluipverkeer als mogelijk gevolg van de aanpassingen.
 - Daarnaast is er in de werkgroep consensus over een aanvullende variant, namelijk een variant waarbij de kruising Lasondersingel - Nicolaas Beetslaan wordt opgesteld voor het verkeer. Dit kan dan dienen als een nieuwe variant of als een aanvulling de variant met eenrichtingsverkeer op de H.B. Blijdensteinlaan vanaf Lasondersingel richting Willem Brakmanstraat. In alle varianten ziet men verder graag dat de Doctor Benthemstraat tweerichtingsverkeer wordt voor de auto ter hoogte van Lasonderstraat en dat ook de Van Alphenstraat ook tweerichtingsverkeer wordt voor de auto. Wel is dan de noodzaak dat in het laatste geval de T-kruising Nieuwe Schoolweg – Van Alphenstraat wordt voorzien van een plateau en er voldoende zicht is voor oprijdend verkeer vanuit de Van Alphenstraat.
 - De doorsteek richting de Lasondersingel ter hoogte van de Nicolaas Beetsstraat vindt de gemeente verder bespreekbaar en wordt meegenomen in de doorrekeningen van de diverse varianten.

NOTULEN

- De rangschikking voor nu is daarmee, Variant 5 (nieuw), Variant 4, Variant 2, Variant 3 en daarna Variant 1. Daarbij kunnen variant 1, 2 en 3 nog aangevuld worden met de doorsteek ter hoogte van de Lasondersingel – Nicolaas Beetslaan.
 - De gemeente gaat op grond van het 2^e concept-wijkverkeersplan de (nieuwe) varianten doorrekenen en zorgt ervoor dat voor de 3^e werkgroepbijeenkomst en voor het 3^e concept-wijkverkeersplan de cijfers gereed zijn.
 - Verder is het verzoek om de aanpassingen qua rijrichting anders aan te geven in het rapport (bijv. zoals op de presentatie) met groene peilen om de leesbaarheid te verbeteren.
 - **Fietsnetwerk**
 - De werkgroep wil graag nog meer fietsdrempels dan nu wordt voorgesteld. De gemeente legt uit drempels hoe de keuze(s) nu gemaakt worden tussen comfort en snelheidsremmende werking. Gemeente is terughoudend, maar geeft aan dat het kan. Wel dient het zorgvuldig te gebeuren en er zijn ook negatieve kanten, zoals trillingen. Er wordt een nadere uitwerking gemaakt van dit verzoek in het aangepaste plan.
 - Mogelijkheid tot verhogen sinus drempels op de Molenstraat zou nader onderzocht moeten worden.
 - **Ov-calamiteiten**
 - Vanuit de werkgroep volgt de vraag waarom er geen pollers of slagbomen op de busbaan. Uitleg volgt over voor- en nadelen, zoals storingsgevoeligheden en aanrijdrisico's.
 - Alternatief is cameracontrole, maar gemeente geeft aan dat dit lastig is.
 - Links af Boddenkampstraat/Hengelosestraat via de busbaan staat ter discussie. Goed open of goed dicht als advies. Open of dichtstellen op grond van een doorrekenen door de gemeente en dan bespreken bij de volgende werkgroepbijeenkomst. Risico is namelijk sluipverkeer en een onveilige verkeerssituatie bij het oversteken van de busbaan door autoverkeer
 - **Oversteken fietsers/voetgangers**
 - De oversteeksituatie ter hoogte van het belastingkantoor bij de Hengelostraat wordt gemist. De dubbele rij fietsers is lastig en er is weinig opstel ruimte. Graag nog een toevoeging hiervoor in het plan.
 - Verder is het voorstel om rotsblokken te plaatsen in plaats van paaltjes, omdat dit esthetisch mooier is bij de oversteken. Uitgelegd wordt het risico van zichtbaarheid in het donker door de grijze kleur en daarmee schade/valpartijen.
 - Voorstel is of de containers bij de Jumbo verplaatst kunnen worden naar de locatie bij de statiegeldflessen (voorzijde). Gemeente geeft aan dat dit eerder niet is gedaan in verband met kabels en leidingen. Wordt in combinatie met verkeer weer opgenomen in het plan, om nogmaals te (laten) toetsen door gemeente
 - De werkgroep zou nog graag een oversteekverbetering zien bij de zuidzijde van de ovatonde. Hier wordt een zebra gemist.
 - Daarnaast wordt nog een oversteek gemist over de Deurningenstraat voor voetgangers ter hoogte van de kruising met de busbaan
 - **Vracherverkeer**
 - Er is afgestemd dat de Jumbo instructie geeft aan chauffeurs over de juiste aan- en afrijdroutes
- 5 Gedrag**
- **Handhaving**
 - De werkgroep is het eens met voorgestelde locatie voor flitser op kruising voor de invoeger
 - Flexflitsers toepassen op andere locaties op de route van de singels/hoofdwegen is een goed voorstel

NOTULEN

- Er is nu nog geen parkeerregulering op de Joan Coststraat. Daar zou een werkgroep lid graag nog regulering zien. Aangegeven is dat dit op straatniveau moet worden georganiseerd en niet vanuit het wijkverkeersplan. Wel is het wenselijk dat de gemeente op de korte termijn iets doet aan de uitritten, die nu geen uitritten meer zijn, waar nu wordt geparkeerd.
- Educatie en voorlichting
 - Akkoord, met de toevoeging dat bij de toetsgroep ook de onderwijsinstellingen moeten worden benaderd

6 Planning en afspraken

- Twente Milieu toevoegen aan toetsengroep (afhaalophaaldienst). De werkgroep gaat nog na of er een specifieke gehandicaptenraad wordt gemist of een andere vertegenwoordigende groep hiervan.
- Verzoek is om ook de onderwijsinstellingen (Saxion/ROC/UT) toe te voegen aan toetsgroep voor de toetsing/campagnes/educatie internationale studenten

7 Afsluiting en rondvraag

- De gemeente vraagt nog of pakketdiensten voor overlast zorgen. Een mogelijke oplossing kan zijn een pakketsluis bij de Melkhal realiseren. Jumbo wil zich hier hard voor maken.
- Er wordt nog een risico benoemd bij het openstellen van de doorsteek op de ovatonde. Het openstellen van de doorsteek kan ervoor zorgen dat er een sluiproute ontstaat vanaf de Oldenzaalstraat – Molenstraat – Deurningerstraat (zuid) – Raiffeisenstraat als alternatief voor de route over de Singels. Nu bestaat deze optie niet.
- Verder is er nog een vraag over de poortconstructie en zicht. Verzoek is om goed te kijken naar de parkeerplaatsen, of deze anders kunnen, om het zicht te verbeteren.
- Verzoek is om goed naar de spelling te kijken
- Er is tot slot goede consensus dat het huidige concept-wijkverkeersplan past bij de behoefte van de werkgroep en de analyse en voorgestelde oplossingen worden herkend en erkend.
- Bij een finale versie straks afwegen om de varianten die het niet zijn geworden naar de bijlage te verplaatsen om de kernboodschap van het rapport te verbeteren
- Bij een finale versie straks de variant die het is geworden goed onderbouwen waarom die het wel is geworden en de varianten die het niet zijn geworden duidelijk onderbouwen waarom die betreffende varianten het niet zijn geworden.

Bijlage 22: Notulen 3^e werkgroepbijeenkomst



NOTULEN

Kenmerk : 2023/09/WG1-Het Zeggelt
Memo aan : Werkgroep
Afskomstig van : W.A. Dekkers, S.M. van Barneveld
Datum : 3 maart 2024
Afschrift aan : W.A. Dekkers, S.M. van Barneveld
Onderwerp : Verslag werkgroep bijeenkomst 3
Bijlage(n) : Presentatie werkgroep bijeenkomst 3

1 Algemeen

- Afspraak: Werkgroepbijeenkomst 3
- Datum: 8 februari 2024
- Tijd: 19.30 – 21.30 uur
- Locatie: De Melkhal, Enschede.

- Aanwezig Verkeersatelier: Wes Dekkers
Sander van Barneveld

- Aanwezig werkgroep: Anita Veenstra
Robin Haandrikman
Berto Reinders
Niels Primus
Harald van Weeren
Ernst-Jan Schulten
Bas Besselink
Jurjen Groeneveld
Margareth Nengerman (basisschool 't Zeggelt)
Jacky Vreenegoor

- Afwezig werkgroep: Tijn Leussink (Jumbo)
Errol Herder (basisschool 't Zeggelt)
Hadewijck Luteijn
Susan Denninger-Timmerman
Wouter Bos

- Aanwezig gemeente Enschede: Rens Haverslag

- Agendalid: -

2 Agenda

- Opening en mededelingen
 - Afwezig: Wouter Bos, Tijn Leussink, Hadewijck Luteijn, Susan Denninger-Timmerman.
 - Er wordt toegelicht waarom de stukken laat zijn verzonden. Dit kwam doordat pas op het laatste moment alle reacties binnen waren van de bovenwijkse toetsgroep. Hetzelfde was het geval voor de doorrekening van het verkeersmodel. Beide kwam pas begin van de week beschikbaar.

- Notulen 2e werkgroepbijeenkomst:
 - Er wordt gevraagd waarom het omdraaien van de Staringstraat niet doorgerekend was. Er wordt aangegeven dat bij de vorige werkgroep deze mogelijkheid is besproken, maar dat dit niet past vanwege onder meer verkeersveiligheid en routes door de wijk.

NOTULEN

- De gemeente geeft aan geen meldingen te ontvangen over overlast van pakketbezorgers.
- Jumbo is afwezig. Vraag staat nog uit of Jumbo en pakketsluis kan aanbieden.
- De notulen worden hierna vastgesteld.

3 Reactie toetsgroep

- Wes ligt toe wie wel en niet hebben gereageerd en waarom.
- Van de partijen die hebben gereageerd is de reactie positief. De partijen zijn blij dat ze vooraf worden benaderd en gevraagd om te reageren en mee te denken.
- De reacties van de toetsgroep laten ook zien dat er bij de toetsgroep verschillende belangen zijn over bijvoorbeeld het gebruik van de busbaan en het wel of niet aanbrengen van drempels/plateau's
- Op grond van de besproken reacties wil de werkgroep de volgende zaken vaststellen en daarmee ten aanzien van diverse toetsgroepleden afwijken:
 1. De werkgroep wil graag toch twee formele oversteekvoorzieningen voor voetgangers op de Molenstraat (ter hoogte van de T-kruising Molenstraat – Hengelosestraat – Deurningerstraat en ter hoogte van de een zebrapad op de kruising van Molenstraat Wenninkgaarde Willem Brakmanstraat. Beide zebra's wil men graag uitgevoerd hebben als verkeersplateau
 2. De werkgroep kiest ervoor om geen busluis toe te passen, om de bereikbaarheid voor de hulpdiensten, personenvervoer en gladheidsbestrijding te garanderen.
 3. De werkgroep wil de fietsoversteek bij de Kottendijk opnemen in de prioriteitenlijst.
 4. De andere fietsoverstekten blijven behouden in hun huidige vorm.
 5. Het advies aan de gemeente is om een verkeersveiligheid audit uit te voeren bij de fietsoversteek bij de Lasonderstraat. De bewoners willen betrokken zijn tot en met het definitieve ontwerp (DO).
 6. De werkgroep wil de aansluitingen van fietsstraten wel vormgeven met inritblokken, inclusief de kruising Lasonderstraat – Lasondersingel.
 7. De werkgroep wil een verkeersveiligheidsaudit om de oversteek voor fietsers en voetgangers goed en veilig vorm te geven op de kruising Lasondersingel – Lasonderstraat.
- Er zijn vragen over de oversteek Kottendijk. Er wordt uitgelegd dat dit buiten het plan valt, maar de gemeente nodigt de wijk uit om hierover mee te denken. Kinderen willen hier nu niet oversteken. Hiervoor een aparte afspraak ingepland met de wijk.

4 Varianten 1 t/m 6

- Verkeersmodel wordt uitgelegd.
- Aangegeven wordt uitgelegd wat de basisvariant is, variant 1a en hoe de verschillende andere varianten hiermee vergeleken worden dat de basisvariant
- Ook wordt aangegeven dat de varianten in 2030 doorgerekend zijn met de tot nu toe bekende aanpassingen en ontwikkelingen, inclusief de doorsteek voor personenauto's op de ovatonde en sociaaleconomische gegevens (SEG) toe en autonome groei.
- Het model laat daarbij zien dat het op de Molenstraat rustiger wordt in 2030.
- De werkgroep vraagt of zebra' dan nog nut hebben zebra's er wordt uitgelegd waarom dit wel nuttig is vanwege de hoeveelheid fietsverkeer
- Er wordt uitgelegd dat de spitsintensiteit tussen de 10 tot 15% ligt ten aanzien van de etmaalintensiteit
- Er wordt toegelicht waarom etmaalintensiteiten zijn losgelaten in de richtlijnen.
- Jacky geeft aan dat doorsteek maar eenrichting op was bedoeld. De werkgroep geeft aan dat dit voor beide richtingen was bedoeld.
- Er wordt uitgelegd dat er vijf varianten zijn gemaakt voor Lasonder – 't Zeggelt met een a en b variant is gemaakt, namelijk met en zonder doorsteek ter hoogte van de Nicolaas Beetsstraat.

NOTULEN

- Daarnaast is er een variant zes gemaakt voor de doorsteek bij de Hengelosestraat – Boddenkampstraat. Eerst worden de varianten voor Lasonder – 't Zeggelt besproken.
- Aangegeven wordt dat voor de b varianten, de variant met doorsteek bij de kruising Lasonderstraat – Nicolaas Beetsstraat, de verkeersinrichting moet worden aangepast om een veilige oversteek te realiseren en voldoende ruimte voor opgestelde auto's en fietsers op het plateau
 - Resultaat van de varianten is dat er verkeerskundig gezien geen sterkte voorkeur is, omdat in alle varianten de intensiteiten op de wegen laag blijven. Dat geldt ook voor de H.B. Blijdensteinlaan en de Nicolaas Beetsstraat.
 - Werkgroep vraagt om toch een voorkeursvariant aan te geven
 - Zou er verkeerskundig moeten worden gekozen dan zou de voorkeursvariant 3b zijn, omdat in deze variant de bereikbaarheid van het noordoostelijk deel van de wijk sterk verbeterd, verkeer door de wijk afneemt en het bij de schoolomgeving van basisschool 't Zeggelt rustig wordt. De Nicolaas Beetsstraat wordt dan qua intensiteit vergelijkbaar met de Doctor Benthemlaan in variant 1a en het verkeer dat voorheen hier reed om de wijk te verlaten rijdt in deze variant via de Nicolaas Beetsstraat.
 - Op grond van de resultaten wordt voorgesteld om in gesprek te gaan over wie welke voorkeur heeft in de werkgroep, maar eerst wordt apart nog variant zes behandeld.
 - Variant zes laat zien dat het drukker wordt op de Boddenkampstraat. Er ontstaat min of meer een doorgaande route door de wijk met kans op toename sluipverkeer. Wel blijven de intensiteiten ruim binnen de bandbreedte voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Verkeerskundig zou dus de route opengesteld kunnen worden.
 - Voorwaarde voor openstellen route is dat de doorsteek bij de kruising Hengelosestraat – Boddenkampstraat qua verkeersinrichting moet worden aangepast om een veilige oversteek te realiseren en voldoende ruimte voor opgestelde auto's en fietsers op het plateau
 - De werkgroep geeft aan op grond van de resultaten geen voorstander te zijn van variant 6, omdat het openstellen zorgt voor meer verkeer. De werkgroep wil daarom dat de kruising beter en veilig wordt dicht gezet, om nu illegaal afslaand verkeer te voorkomen.
 - Er worden vragen gesteld over de 2^e inloopavond voor de wijk. dit moment wordt gebruikt om het vervolgproces uit te leggen, zodat er daarna ruimte is om variant 1 t/m 5 goed te bespreken.
 - Conclusie is dat er bij de 2^e inloopavond een goed verhaal moet zijn over de varianten en dat de werkgroep graag ziet dat de presentatie wordt gedaan door Sander en Wes
 - Verder wil men dat de voorkeursvariant(en) worden opgenomen in het definitieve plan en de rest naar de bijlagen gaat. Achter de voorkeursvariant(en) moet wel de hele werkgroep staan.
 - Doel is daarom om een of twee varianten uit kiezen om aan de wijk voor te leggen.
 - Hierna worden er vragen gesteld over de voortgang van het ontwerp H.B. Blijdensteinlaan.
 - Vervolgens wordt er door de werkgroep aangegeven wie welke voorkeur heeft voor een variant en waarom:
 1. Voor Jacky heeft variant 3b de voorkeur. Het verkeer is goed verdeelt, en de bereikbaarheid van de Nicolaas Beetsstraat is goed.
 2. Voor Margareth heeft het openstellen van de Nicolaas Beetsstraat de voorkeur. Ook het openstellen van de H.B. Blijdensteinlaan heeft de voorkeur. Nu is er veel sluipverkeer door de andere straten, zoals de Doctor van Benthemstraat, de Multatulistraat en de Potgieterstraat, om veder te rijden naar de kinderopvang en de school. Hiermee voorkom je veel verkeer door de wijk. Ook de wijk uit via de H.B. Blijdensteinlaan heeft de voorkeur. Dit is dus variant 4b.
 3. Ernst-Jan heeft variant 3b als voorkeur. In de Nicolaas Beetsstraat zaten de eerste problemen. Er is met bewoners gepraat in de H.B Blijdensteinlaan en die willen dat het blijft zoals het nu is. De oude situatie was een racebaan.
 4. Bas heeft variant 3b als voorkeur. Hij is het nog steeds niet eens over de Staringsstraat. Veel mensen in dat deel van de wijk hebben de voorkeur om het om te draaien.
 5. Jurjen heeft variant 3b als voorkeur. In de basis is dit een goede keuze, ook omdat het in het midden van de wijk rustiger wordt.

NOTULEN

6. Harald geeft aan dat het vanuit de Lasondersingel rommelen in de marge is. Het is moeilijk om nu een uitspraak te doen. Voor dit moment heeft variant 3b de voorkeur.
7. Berto heeft variant 3b als voorkeur. De meeste reacties vanaf het begin gaat over dit stuk van de wijk, gevoelsmatig is 3b de meeste logische oplossing. De variant moet wel goed verdedigbaar zijn.
8. Robin heeft variant 3b als voorkeur. De voornaamste rede is om de H.B. Blijdensteinlaan zo te houden. De H.B. Blijdensteinlaan wordt anders aantrekkelijk voor sluipverkeer. Hij vindt het goed dat het verkeer op de Nicolaas Beetstraat blijft in het deel waar het hoort en niet bij de school komt.
9. Anita vindt het lastig om een keuze te maken. Een veilige situatie rondom de scholen is belangrijk. Voor nu gaat ze mee met de groep. Het is lastig om de belangen van de Nicolaas Beetsstraat te bepalen. Dit voelt niet lekker. Verder wordt variant 6 met achterban besproken in het cluster.
10. Voor Niels voelt het oneerlijk dat al het verkeer naar de Nicolaas Beetsstraat gaat. Hij wil er beter naar kijken en ruggenspraak houden. Hij herkent situatie van het omrijden over de Multatulistraat. Gevoelsmatig moet dit anders. Hier gaat de voorkeur naar uit. Dus variant 2, 4 of 5 (b). Hij gaat het bespreken met zijn cluster.

5 Afsluiting en rondvraag

- Variant 3b wordt getoetst in het cluster. Jacky en Niels gaan sowieso variant 3b bespreken met hun clusters (o.a. de omgeving van de Nicolaas Beetsstraat)
- De overige werkgroepleden gaan waar mogelijk ook het gesprek aan met hun clusters ten aanzien van een voorkeursvariant.
- Het verhaal was helder.
- Robin vraagt of er nog meer keuzes gemaakt moeten worden. Voor nu niet het geval. Doel extra avond is om een of twee voorkeursvarianten te kiezen
- De 4^e werkgroepavond zal plaatsvinden op 4 maart in de Melkhal met een inloop vanaf 19 uur.
- Dan wordt ook het vervolg besproken qua planning

Bijlage 23: Notulen 4^e werkgroepbijeenkomst



NOTULEN

Kenmerk : 2023/09/WG1-Het Zeggelt
Memo aan : Werkgroep
Afkomstig van : W.A. Dekkers, S.M. van Barneveld
Datum : 8 april 2024
Afschrift aan : W.A. Dekkers, S.M. van Barneveld
Onderwerp : Verslag werkgroep bijeenkomst 4
Bijlage(n) : Presentatie werkgroep bijeenkomst 4

1 Algemeen

- Afspraak: Werkgroepbijeenkomst 4
- Datum: 4 maart 2024
- Tijd: 19.30 – 21.30 uur
- Locatie: De Melkhal, Enschede.

- Aanwezig Verkeersatelier: Wes Dekkers
Sander van Barneveld

- Aanwezig werkgroep: Robin Haandrikman
Berto Reinders
Niels Primus
Bas Besselink
Jurjen Groeneveld
Margareth Nengerman (basisschool 't Zeggelt)
Jacky Vreenegoor
Susan Denninger-Timmerman

- Afwezig werkgroep Errol Herder (basisschool 't Zeggelt)
Ernst-Jan Schulten
Hadewijck Luteijn
Wouter Bos
Tijn Leussink
Anita Veenstra
Harald van Weeren

- Aanwezig gemeente Enschede: Rens Haverslag
- Agendalid: -

2 Agenda

- Opening en mededelingen
 - Geen mededelingen
 - Wel een aantal afwezigen
- Notulen 3^e werkgroepbijeenkomst: Jacky komt terug op het standpunt van de 3^e werkgroepavond, namelijk een voorkeur voor optie 3b.
- De notulen zijn verder akkoord en worden vastgesteld.

NOTULEN

3 Feedback clusters

- Sander ligt de feedback Harald en de gezamenlijke feedback van Niels en Jacky, namens hun cluster, toe. Overige werkgroepleden hebben geen feedback. Met uitzondering van het cluster van Jacky en Niels wordt optie 3b nog steeds als meest passend gezien.
- Hoofdpunten feedback Harald:
 - De verschillende varianten hebben weinig effect op verkeer op de Lasondersingel
 - De doorsteek bij de Nicolaas Beetsstraat 'makes sense'
 - Helaas niet kunnen bespreken met inwoners hoek Lasondersingel – Nicolaas Beetsstraat
- Hoofdpunten feedback Niels & Jacky
 - Cluster maakt zich zorgen dat optie 3b nu gezien wordt als primaire oplossing
 - Het voelt voor het cluster oneerlijk om een doorsteek te realiseren ter hoogte van de Nicolaas Beetsstraat, maar geen aanpassingen uit te voeren op de H.B. Blijdensteinlaan
 - Een aantal alternatieven worden daarom aangedragen om de doorsteek niet te zien als primaire oplossing, maar om of: 1) eerste de rijrichtingen op de H.B. Blijdensteinlaan te wijzigen, of 2) de doorsteek enkel te realiseren voor verkeer de wijk uit.
 - Zou er een doorsteek gerealiseerd worden dan is het cluster bezorgd over verkeersveiligheid t.a.v. spelende kinderen, parkeerproblemen, zichtproblemen en toegankelijkheid.
- De feedback wordt besproken met de rest van de aanwezige werkgroepleden. Uitgelegd wordt dat de een doorsteek met enkel een rijroute de wijk uit weinig oplevert.
- De andere verzoeken, los van de doorsteek, zoals het realiseren van een keermogelijkheid op de Lasondersingel kunnen niet meegenomen worden. Deze verzoeken hadden eerder besproken moeten en kunnen nu niet meer worden getoetst door de toetsgroep. Daarnaast zijn er vraagtekens ten aanzien van de veiligheid en inpasbaarheid een keerlus.

4 Doel vanavond

- Sander legt het doel van de avond uit en staat stil bij circulatieopties en mogelijke doorsteek. Het doel is om de bereikbaarheid te vergroten van de wijk gezien de meldingen uit de inventarisatie.
- Het doel van de mogelijke aanpassingen in rijrichtingen en een eventuele doorsteek heeft als doel om de bereikbaarheid van de wijk te verbeteren. Daarnaast is het doel om bestemmingsverkeer zoveel mogelijk te laten rijden waar het hoort (bestemming) en voorkomen moet worden dat verkeer hele routes rijdt door de wijk.
- Reactie Niels en Jacky is dat het laatste deel van de Nicolaas Beetsstraat qua veiligheid te smal wordt ervaren voor tweerichtingsverkeer.
- Sander legt uit dat de optie enkel gerealiseerd wordt als dit verkeersveilig kan, zoals het realiseren van voldoende opstelruimte en zicht.

5 Bespreken matrix

- Aan de hand van een matrix worden de vier meest reële varianten besproken van de 3^e werkgroepavond. Dat zijn de varianten 2a, 2b, 3a en 3b. Aan de werkgroep wordt gevraagd om met elkaar in gesprek te gaan en op geeltjes voor- en tegenargumenten op te schrijven. Doel hiervan is om inzichtelijke te maken hoe de verschillende delen van de wijk (clusters) tegen de varianten 2a, 2b, 3a en 3b aan kijken.
- Samenvatting verzamelde argumenten op de geeltjes:
- 2a
 - Argumenten voor
 1. Eerlijke verdeling van verkeer door de wijk
 2. Ontlasting opvang Multatuli en kinderrijke buurt Nicolaas Beetsstraat
 3. Model laat niet zien dat er sluijverkeer ontstaat
 - Argumenten tegen
 1. Nauwelijks verbetering Lasonderstraat
 2. Drukker voor basisschool 't Zeggelt

NOTULEN

- 3. Drukker bij Zuid (Visserijstraat)
 - 4. Angst voor sluipverkeer H.B. Blijdensteinlaan
 - 5. Fietsstraat Cultuurmijl – veel fietsers naast extra autoverkeer
 - 6. Straat moet aangepast worden voor parkeren en snelheidsremmende maatregelen
 - 7. Zeer weinig voordeel t.a.v. 3b
 - 8. Bij schoolomgeving wordt het drukker
- 2b
 - Argumenten voor
 1. Eerlijke verdeling van verkeer door de wijk
 2. Ontlasting opvang Multatuli en kinderrijke buurt Nicolaas Beetsstraat
 3. Model laat niet zien dat er sluipverkeer ontstaat
 - Argumenten tegen
 1. Nauwelijks verbetering Lasonderstraat
 2. Drukker voor school
 3. Drukker bij Zuid (Visserijstraat)
 4. Angst voor sluipverkeer H.B. Blijdensteinlaan blijft aanwezig
 5. Fietsstraat Cultuurmijl – veel fietsers naast extra autoverkeer
 6. Straat moet aangepast worden in plan voor parkeren en snelheidsremmende maatregelen zijn niet meer mogelijk
 7. Zeer weinig voordeel t.a.v. 3b
 8. Bij schoolomgeving wordt het drukker
 - 3a
 - Argumenten voor
 1. Niet genoemd
 - Argumenten tegen
 1. Nauwelijks verbetering qua bereikbaarheid voor autoverkeer van en naar wijk
 - 3b
 - Argumenten voor
 1. De bereikbaarheid neemt toe voor de wijk en lost bereikbaarheidsprobleem op voor Lasonder
 2. De doorsteek zorgt er voor dat verkeer uit Lasonder niet door de rest van de wijk hoeft te rijden
 - Argumenten tegen
 1. Tegen, omdat Lasonder dit zelf oneerlijk vindt
 2. Angst dat overig verkeer uit de wijk door Lasonder gaat rijden via de Nicolaas Beetsstraat
 3. Nicolaas Beetsstraat is een smalle straat in tegen stelling tot de H.B. Blijdensteinlaan
 4. Spelende kinderen in tegen stelling tot de H.B. Blijdensteinlaan
 5. Relatief veel laden en lossen in tegenstelling tot de H.B. Blijdensteinlaan
 6. Nog minder parkeerplaatsen en er zijn er al weinig
 - Argumenten tijdens de discussie:
 - De H.B. Blijdensteinlaan is niet geschikt voor extra drukte. Er zijn extra maatregelen nodig om dit te faciliteren, daarom niet optie 2a of 2b
 - Tweerichtingsverkeer op de H.B. Blijdensteinlaan zorgt voor extra verkeer in de wijk. Er is een angst voor sluipverkeer, daarom niet optie 2a of 2b
 - Het verkeer moet eerlijk verdeeld worden door de hele wijk, daarom optie 2a of 2b
 - Een voordeel van een doorsteek bij de Nicolaas Beetstraat is dat de bereikbaarheid beter wordt voor Lasonder, daarop optie 3b
 - Een nadeel van optie 3b is dat dat de bewoners van Lasonder dit als oneerlijk zien, daarom optie 2a of 2b

NOTULEN

- Een voordeel van een doorstreek bij de Nicolaas Beetsstraat is dat bestemmingsverkeer blijft in de wijk Lasonder en niet meer door de andere wijken rijdt, daarom optie 3b
- Een voordeel is de betere toegankelijkheid voor de wijk Lasonder. Nog een voordeel is dat er minder sluipverkeer door de rest van de wijken rijdt, daarom optie 3b
- Het resultaat van de matrix en de discussie is dat de werkgroep er niet uitkomt. Het merendeel van de werkgroep heeft een voorkeur voor optie 3b. Niels en Jacky zien optie 3b niet zitten en zien liever maatregelen op de H.B. Blijdensteinlaan, optie 2a en daarna pas 2b

6 Resultaat

- Het resultaat van de avond is dat nogmaals duidelijk wordt dat elke variant voor- en nadelen kent en dat de werkgroep geen unaniem gedragen keuze wil maken voor één van de vier resterende varianten.
- De conclusie is daarom dat de werkgroep aan de wijk advies wil vragen welke van deze vier varianten de voorkeur geniet. Op de informatiebijeenkomst kan namelijk iedereen reageren en zijn of haar voorkeur kenbaar maken.
- De input verzamelde input uit de wijk kan zo worden verzameld en op basis daarvan kan de werkgroep een voorkeursvariant besluiten.

7 Afsluiting en rondvraag

- De avond werd als interessant en leerzaam ervaren. Het geeft inzicht in elkaars belangen en posities ten aanzien van de bereikbaarheid in de wijk.
- Er wordt afgesproken om de informatiebijeenkomst voor de wijk te organiseren op donderdag 30 mei 2024
- De gemeente zal de ontwikkelaar van de nieuwe huizen aan de Joan Costastraat benaderen om de toekomstige bewoners voor de informatiebijeenkomst
- Margareth kan via de school zorgen voor naambordjes.
- De werkgroep vindt het een goed idee om inwoners te vragen naar hun voorkeursvariant en daarbij een argument te noemen.
- Deze optie wordt toegevoegd op het reactieformulier dat inwoners kunnen invullen. Naast de optie van de prioriteitenstelling voor de verkeersmaatregelen in het wijkverkeersplan.

Colofon

Een rapportage van:

VERKEERSATELIER B.V.

J.J. Allanstraat 268b
1551 RS Westzaan
T: +31(0)85-3030627
W: www.verkeersatelier.nl

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

Titel:

Wijkverkeersplan Lasonder – 't Zeggelt –
Boddenkamp

Datum:

1 mei 2024

Auteur(s):

S.M. (Sander) van Barneveld
W.A. (Wes) Dekkers

Algemene voorwaarden

Op al onze diensten en mededelingen is DNR 2011 van toepassing.
DNR 2011 is gepubliceerd op de website van Verkeersatelier: www.verkeersatelier.nl

Copyright

© 2024 **VERKEERSATELIER B.V.**

Alle rechten voorbehouden. Het is niet toegestaan dit document geheel of gedeeltelijk te vermenigvuldigen of te distribueren aan derden zonder schriftelijke toestemming van **VERKEERSATELIER B.V.**

