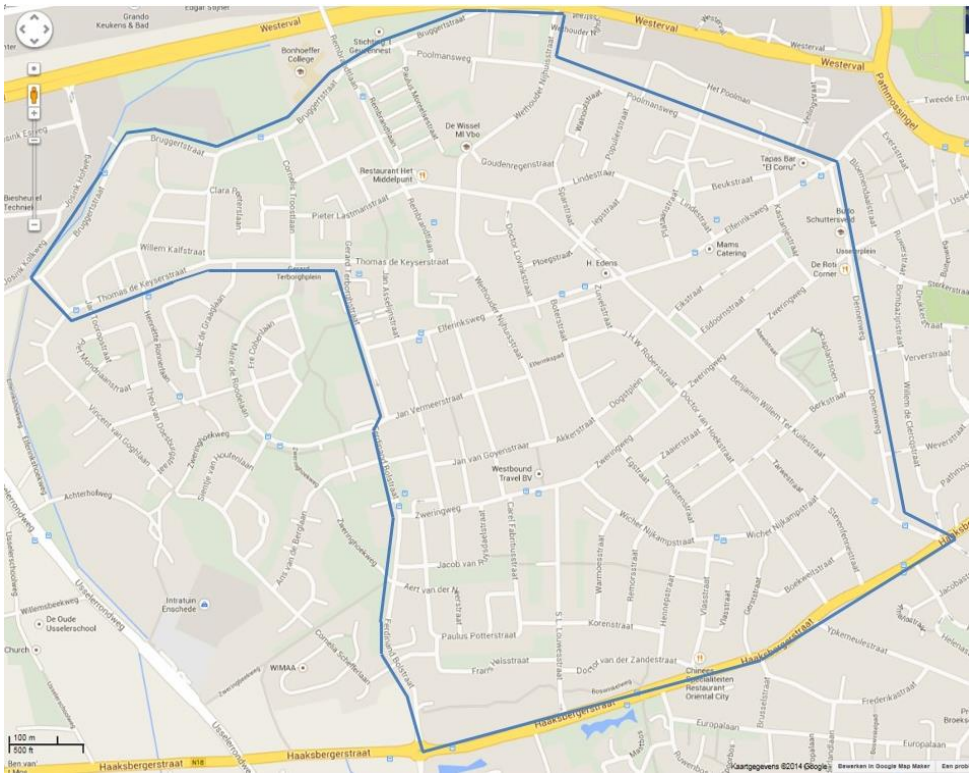
Wijkverkeersplan

Stadsveld



8 december 2014

Molenaar
management en advies

Inhoud

1 INLEIDING 5

1.1 Leeswijzer 5

2 WERKPROCES VAN HET WIJKVERKEERSPLAN 7

2.1 De vijf processtappen 7
2.1.1 Stap 1: probleeminventarisatie en –analyse 7
2.1.2 Stap 2: oplossingen 7
2.1.3 Stap 3: toets de bovenwijkse belanghebbenden 7
2.1.4 Stap 4: toets door belanghebbenden uit de wijk 7
2.1.5 Stap 5: definitieve WVP 7

2.2 De randvoorwaarden 8

3 DE VERKEERSPROBLEMEN 9

3.1 Fysieke kenmerken 9

3.2 Verkeerskundige beschrijving van de wijk 9
3.2.1 Wegcategorisering 9
3.2.2 Intensiteiten 10
3.2.3 Verkeersongevallencijfers 11

3.3 Probleeminventarisatie 12
3.3.1 De wegen waar de verkeersproblemen zich voordoen 12
3.3.2 De verkeersproblemen 12

3.4 Probleemanalyse 12

4 DE OPLOSSINGSRICHTINGEN 15

4.1 De verkeerscirculatie 15
4.1.1 De keuzes voor de verkeerscirculatie 15
4.1.2 Evaluatie van de circulatiemaatregelen 16

4.2 De gebiedsontsluitingswegen 16
4.2.1 Inrichtingsvoorstel voor de Rembrandtlaan 17
4.2.2 De route Tweede Emmastraat en Elferinksweg afwaarderen tot erftoegangsweg 17
4.2.3 De stadsbeek 17

4.3 De routes voor het vrachtverkeer 18

4.4 De busroutes 19

4.5 De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten 20

4.6 Fietsnetwerk 20
4.6.1 Het ontvlechtend fietsnetwerk 21
4.6.2 Inrichting van de fietsstraat 21
4.6.3 Inrichting met brede fietsstroken 22

4.6.4 De aanvullende fietsroutes 22

4.7 De combinatie van maatregelen voor de verkeerscirculatie 23

4.8 Duurzaam veilige inrichting 23
4.8.1 Strooibeleid 25
4.8.2 De veranderingen bij het winkelcentrum 25

4.9 Parkeren 25

4.10 Schoolomgevingen 26
4.10.1 Voortgezet onderwijs 26
4.10.2 De bassischolen 26

4.11 Voorlichting educatie en handhaving 28

5 HET TOETSEN VAN HET WIJKVERKEERSPLAN 29

5.1 Toetsing door bovenwijkse belangenvertegenwoordigers 29

5.2 De reacties uit de wijk 29

6 PRIORITEITSSTELLING EN HET VERVOLG VAN HET WVP 31

BIJLAGEN 32

1 Inleiding

De gemeente Enschede heeft het Mobiliteitsplan voor 2004-2015 deels geactualiseerd. Het plan is op 22 juni 2009 door de gemeenteraad vastgesteld. Essentieel voor het slagen van dit plan is de uitwerking hiervan in diverse wijkverkeersplannen. Ook voor de uitvoering van het convenant Startprogramma Duurzaam Veilig van 15 december 1997, waarin bijvoorbeeld het inrichten van de 30km/uur -gebieden is afgesproken, zijn deze wijkverkeersplannen nodig.

Voor de wijk Stadsveld heeft de gemeente aan Molenaar management en advies gevraagd het wijkverkeersplan (WVP) op een interactieve wijze vorm te geven, zoals dat ook voor de wijken Wooldrik, Ribbelt en Stokhorst, Hogeland-Zuid (buiten de singels), Velve-Lindehof, Hogeland–Noord en t' Getfert / Perik is gedaan.

Het WVP is door een werkgroep gemaakt bestaande uit belanghebbenden uit de wijk. De werkgroep stond onder leiding van een extern deskundige. Het WVP is de basis voor alle toekomstige reconstructies en aanpassingen van de wegen in Stadsveld. Indien een maatregel in uitvoering gaat is er vooraf altijd overleg met de wijkraad en/of omwonenden.

1.1 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 staat het proces verwoord hoe het WVP tot stand is gekomen. In hoofdstuk 3 staan de belangrijkste problemen in de wijk Stadsveld op basis van een uitgevoerde probleeminventarisatie. De oplossingsrichtingen voor het WVP zijn in hoofdstuk 4 opgenomen. Hoe het plan ontvangen is bij belanghebbenden binnen en buiten de wijk is in hoofdstuk 5 verwoord. Tot slot volgt in hoofdstuk 6 de prioriteitsstelling van de maatregelen en het vervolg van het proces.

2 Werkproces van het Wijkverkeersplan

Het WVP is opgesteld door middel van een open planproces. De gehanteerde methode kent vijf stappen. Aan de hand van deze stappen wordt hieronder het werkproces toegelicht. Daarna volgen de randvoorwaarden waaraan dit proces zich moet houden. De vijf processtappen zijn als volgt:

1. probleeminventarisatie en -analyse;
2. oplossingen genereren en bespreken in de werkgroep;
3. toetsen van de oplossingen door bovenwijkse belangenvertegenwoordigers;
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 door bewoners en gebruikers ervaren problemen in de wijk. Hiervoor is op 25 februari 2014 een bewonersavond georganiseerd. Op deze avond zijn de problemen in de wijken in kaart gebracht. Aangegeven is waar er een probleem is, wat het probleem is, voor wie het een probleem is en wie het probleem veroorzaakt. Na de bewonersavond is een werkgroep samengesteld. Voor deze werkgroep zijn bewoners en belanghebbend uit de wijk uitgenodigd, zoals vertegenwoordigers van het bedrijfsleven / winkeliers, scholen en de wijkraad. De werkgroep bestaat uit zo'n 17 bewoners/belanghebbenden.

Aansluitend is in deze eerste fase een overzicht gemaakt van de bestaande verkeersgegevens; intensiteiten en ongevallen die aangeleverd zijn door de gemeente Enschede.

2.1.2 Stap 2: oplossingen

Het bedenken, bespreken en beoordelen van de oplossingen heeft in twee fasen plaatsgevonden. Allereerst is een overzicht gemaakt van alle mogelijke oplossingen voor de problemen die in stap 1 zijn genoemd. Vervolgens zijn deze oplossingen vertaald in verkeerskundige deeloplossingen: de bouwstenen. De bouwstenen zijn besproken in de werkgroep. Tijdens deze bijeenkomsten is bepaald welke oplossingsrichtingen goed zijn en op draagvlak in de wijk kunnen rekenen. Op basis van deze twee avonden is het concept WVP gemaakt.

2.1.3 Stap 3: toets de bovenwijkse belanghebbenden

Het concept WVP is aan bovenwijkse belangengroeperingen 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. De resultaten van deze toetsronde is in de werkgroep besproken en waar mogelijk en of gewenst zijn de adviezen overgenomen. In deze ronde heeft de gemeente het plan getoetst of het plan aan de vooraf gestelde randvoorwaarden voldoet.

2.1.4 Stap 4: toets door belanghebbenden uit de wijk

In oktober 2014 is de tweede inloopavond georganiseerd, waarvoor alle bewoners en belanghebbenden uit de wijk worden uitgenodigd om hun mening over het plan te geven. Aan de hand van de resultaten van deze avond wordt het definitieve WVP opgesteld.

2.1.5 Stap 5: definitieve WVP

Het definitieve WVP wordt door de werkgroep aan de gemeente aangeboden. Het college van B&W krijgt dit via de ambtelijke organisatie ter vaststelling aangeboden. Ook kiest het college de wijze

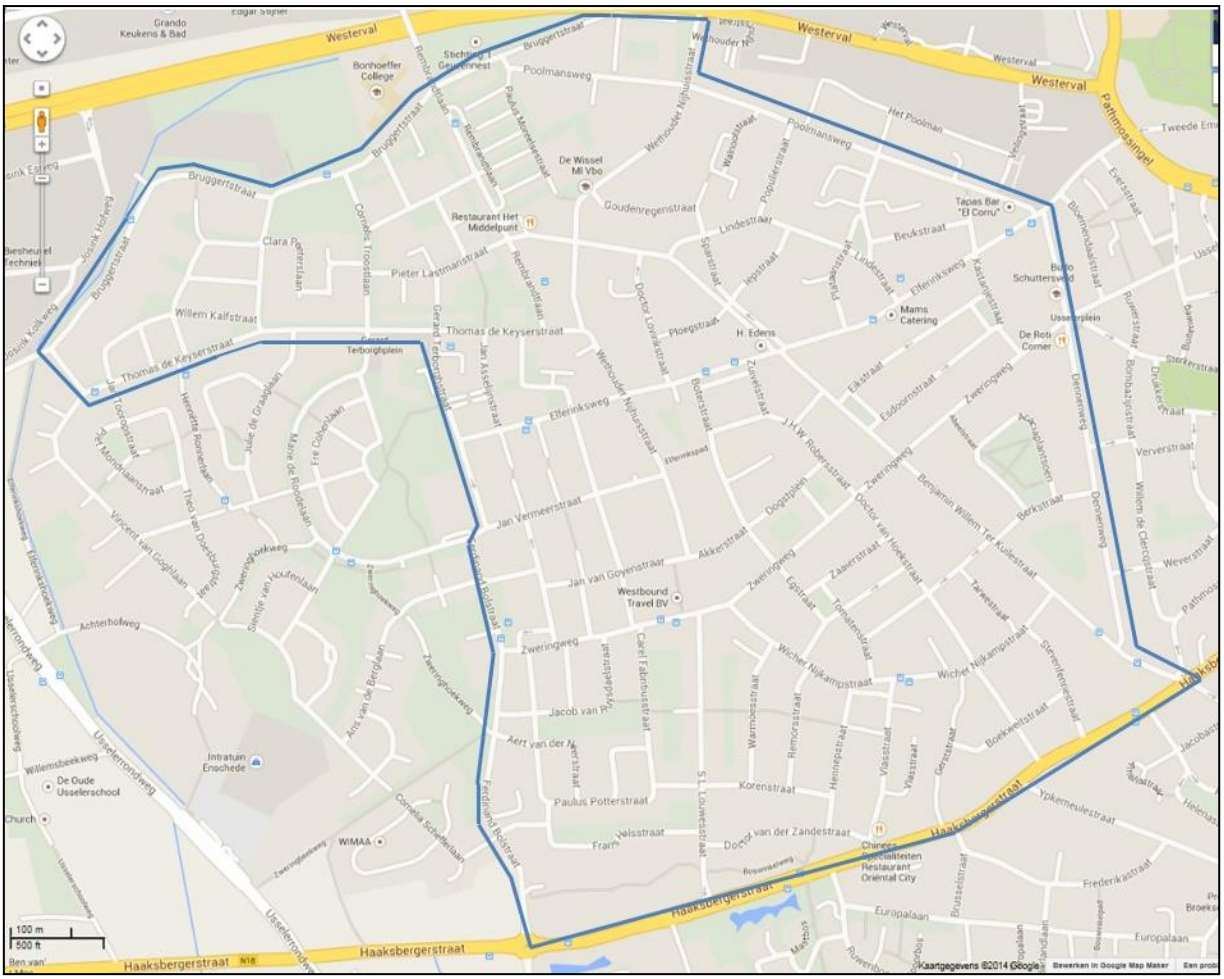
waarop de gemeenteraad betrokken wordt bij dit plan. Daarna zal de uitvoeringsplanning verder door de gemeente worden opgesteld en vangt de realisatie aan.

2.2 De randvoorwaarden

De basis voor het WVP vormt het vastgestelde Mobiliteitsplan 2004- 2015 voor 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. Daarnaast gelden nog een aantal andere randvoorwaarden voor het wijkverkeersplan, zoals:

- brandweerroutes;
- (hoofd)fietsnetwerk;
- busroutes;
- het onderzoeksgebied in Stadsveld, zie ook figuur 2.1;
- waterberging;
- soorten drempels.

In bijlage 1 zijn de randvoorwaarden nader uitgewerkt.



Figuur 2.1: Het onderzoeksgebied Stadsveld

3 De verkeersproblemen

In dit hoofdstuk wordt eerst de wijk Stadsveld beschreven aan de hand van de fysieke kenmerken en de verkeerskundige aspecten. Daarna volgen de problemen uit de inventarisatie. Tot slot volgt een overzicht van de verkeersproblemen waarvoor oplossingen bedacht en uitgewerkt moeten worden.

3.1 Fysieke kenmerken

De wijk Stadsveld is in ontwikkeling. Dit komt voornamelijk tot uiting bij de renovatie van het winkelcentrum waar een groot deel van de bebouwing voor de winkels en een deel van de aanliggende woonbebouwing vernieuwd is. Op Enschede-Stad.nl staat een typerende tekst voor de wijk opgenomen:

" In het kader van de wederopbouw en uitbereiding van de stad werd er in de jaren '50 en '60 een grote wijk tegen het Pathmos aangeplakt. Voor de oorlog waren er al enige complexen met grondgebonden erkerwoningen verrezen, na de oorlog werd deze ontwikkeling grootschalig voortgezet. Eerst met eengezinswoningen rond het Acaciaplantsoen, tegenwoordig een dorp in de stad waar zwaksociaal en alternatief hand in hand gaan. In de zestiger jaren werden er vooral portiekflats en duplexwoningen gebouwd. Het stratenplan van de bestaande stad werd eigenlijk gewoon doorgetrokken en er werd een brede ontsluitingsweg naar de Haaksbergerstraat aangelegd. Twee gesloten bouwblokken in het midden van de wijk fungeren als winkelcentrum. Het is bijzonder hoe naadloos de vooroorlogse en naoorlogse delen van de wijk op elkaar aansluiten, geen scheidende parkzones of rondwegen die als barrière dienen, zoals bij de zuidwijken het geval is. In het Stadsveld werden in de jaren '90 een flink aantal portiekflats gesloopt om plaats te maken voor laagbouw. Deze sloopwoede heeft zich intussen over alle naoorlogse wijken verspreid en is, samen met de vuurwerkramp, verantwoordelijk voor een on-Enschedese woningnood, vooral onder studenten en starters." Tekst: Enschede-Stad.nl

In de wijk zijn een aantal specifieke bestemmingen, zoals het winkelcentrum, de basisscholen en het Bonhoeffer als voortgezet onderwijsinstelling. Deze bestemmingen hebben hun eigen verkeersaantrekkende werking voor inwoners uit de wijk zelf en omliggende wijken.

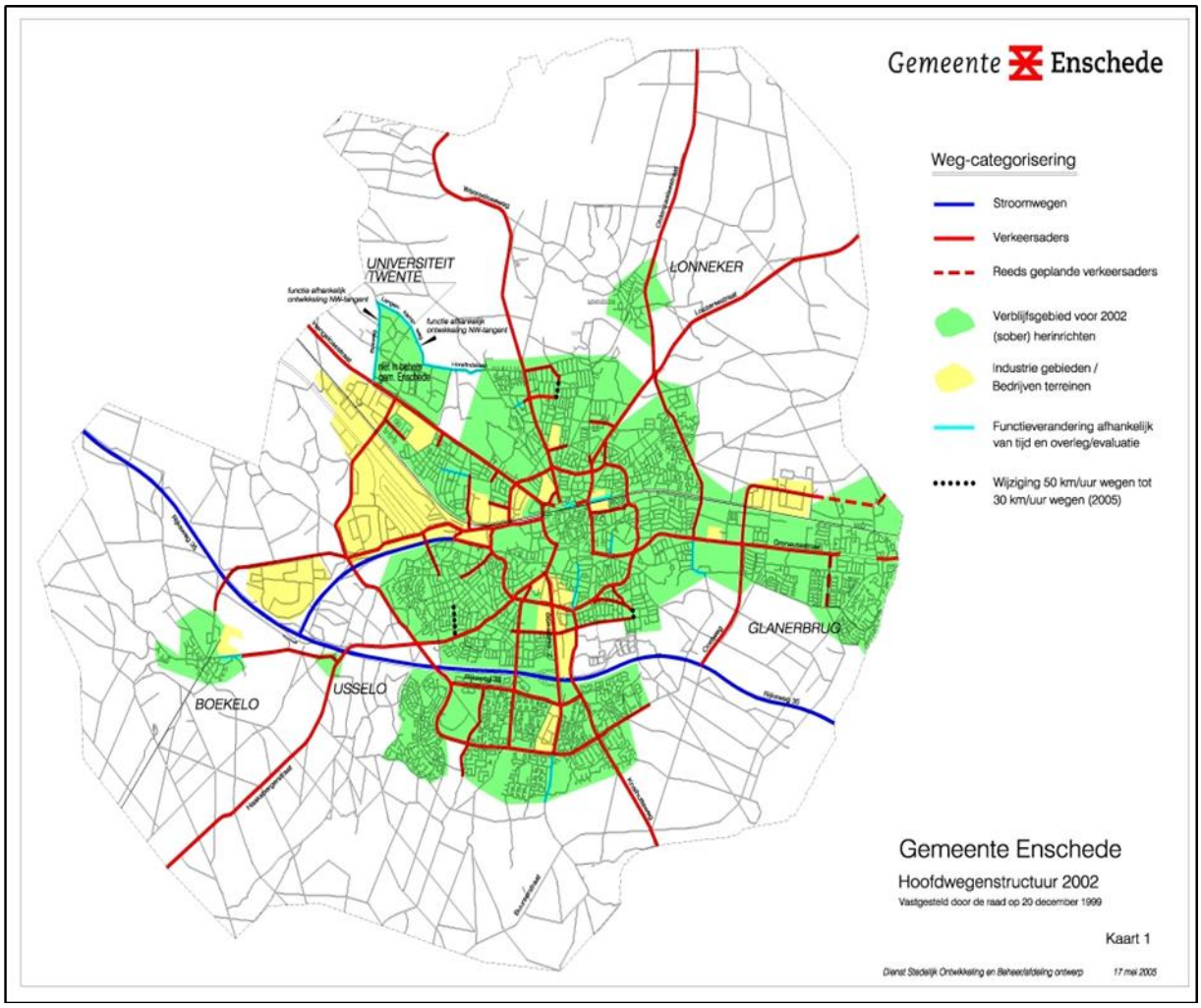
3.2 Verkeerskundige beschrijving van de wijk

De wijk Stadsveld is een verblijfsgebied en is deels een vooroorlogse wijk en deels naoorlogs. De woningdichtheid in Stadsveld is relatief hoog en de straten zijn oorspronkelijk niet ontworpen voor de aanwezigheid van de huidige hoeveelheid autoverkeer. De wijk wordt aan de bovenzijde begrensd door de Westerval, die de functie van een stroomweg heeft. Aan de zuidzijde wordt de wijk begrensd door de Haaksbergerstraat die ook een belangrijke verkeersfunctie heeft. Binnen de wijk zijn een aantal langgerekte routes tussen de Westerval en Haaksbergerstraat die verkeer van en naar de omliggende gebiedsontsluitingswegen leiden. Deze wegen zijn bijvoorbeeld de Dennenweg – Poolmansweg, B.W. ter Kuilestraat, Rembrandtlaan en Weth. Nijhuisstraat. Ook in oost-westelijke richting hebben wegen zoals de Elferinksweg en Bruggertstraat deze functie.

In een deel van de wijk, vooral in het vooroorlogse deel, zijn de wegen smal waardoor er in sommige straten relatief weinig parkeerruimte is.

3.2.1 Wegcategorisering

In Enschede zijn de wegen ingedeeld in 30 km/uur-straten en 50 km/uur-wegen. Deze wegencategorisering in Enschede is in 1999 vastgesteld en opgenomen in het Mobiliteitsplan 2005 – 2014. In figuur 3.1. staat deze weergegeven. De geactualiseerde wegencategorisering van Enschede is in 2009 vastgesteld en ook opgenomen in het Mobiliteitsplan 2005 – 2014.

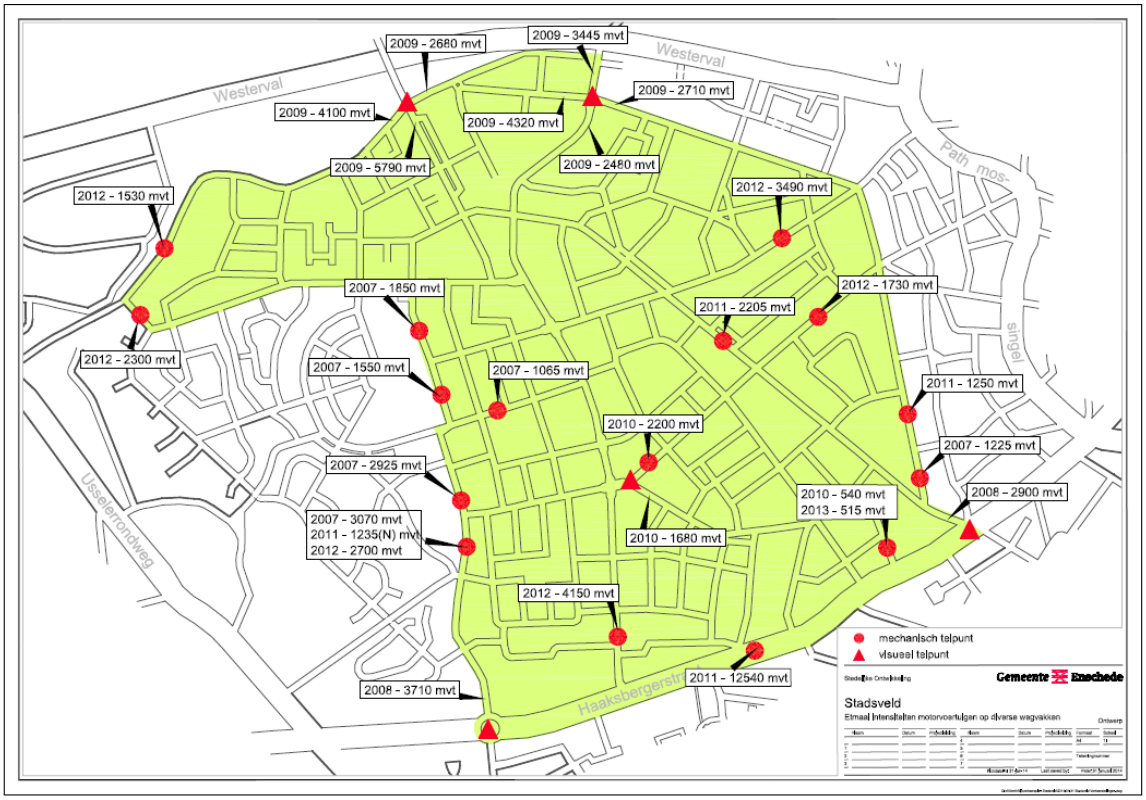


Figuur 3.1: Wegencategoriseringplan 1999

De gemeente heeft in het verleden diverse maatregelen genomen in Stadsveld om het verkeer te geleiden en de snelheid binnen de perken te houden. Deze maatregelen zijn voornamelijk; het instellen van eenrichtingsverkeer en een sobere duurzaam veilige inrichting. Bij elkaar heeft dat, gezien het ongevallenbeeld en de probleeminventarisatie, niet geleid tot het gewenste veilige verkeersbeeld.

3.2.2 Intensiteiten

De gemeente heeft in de afgelopen jaren tellingen verricht in de wijk. In tabel 3.1 (in kleine vorm) en in bijlage 2 is dit in een overzicht weergeven. Vanuit de gegevens is te zien dat bepaalde routes in de wijk meer verkeer verwerken dan andere routes. Deze routes zijn goed te verklaren omdat ze de aansluiting van de wijk zijn op het omliggende wegennet en de aanvoerroutes naar de singels. Grotendeels komen deze routes ook overeen met de wegen die genoemd zijn in de probleeminventarisatie. Zie hiervoor ook figuur 3.2: "routes uit de probleeminventarisatie".



Figuur 3.2: Overzicht intensiteiten

Het overzicht van tabel 3.1 is door de gemeente gemaakt op basis van de beschikbare telgegevens.

3.2.3 Verkeersongevallencijfers

Verkeersveiligheid is onder andere af te meten aan het aantal ongevallen dat is geregistreerd. De ongevallencijfers zijn door de gemeente via het systeem 'Viastat-online' verzameld en aangeleverd. De gegevens betreffen ongevallen met letsel en ongevallen met uitsluitend materiële schade. Hierbij moet de kanttekening worden geplaatst dat zo'n twee derde van de ongevallen niet wordt geregistreerd door de politie. Dit zijn in de regel de kleinere aanrijdingen e.d. Landelijk gezien gaat het de goede kant op met de registratie van verkeersongevallen. Dit blijkt volgens de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) uit de jongste cijfers (september 2014) over de verkeersongevallenregistratie. De laatste jaren registreerde de politie de kleinere ongevallen zonder letsel niet meer. Sinds vorig jaar gebeurt dat weer wel. Bijlage 3 geeft aan op welke locaties in Stadsveld ongevallen zijn geregistreerd in de periode 2008- 2012.

Wat bij de ongevallen opvalt, is dat er een aantal routes in de wijk zijn aan te geven waar naar verhouding veel ongevallen plaatsvinden. Deze wegen / routes zijn:
- de gebiedsontsluitingswegen rondom de wijk;
- de B.W. ter Kuilestraat;
- Elferinksweg;
- Weth. Nijhuisstraat;
- Bruggertstraat;
- Dennenweg;
- Poolmansweg;
- Zweringweg, en;
- Rembrandtlaan – A. Pijnackerstraat – A. Brouwerstraat – N. Maesstraat

3.3 Probleeminventarisatie

In deze paragraaf worden de verkeersproblemen uit de inventarisatie benoemd. In bijlage 4 staat een overzicht van de gehele probleeminventarisatie op straatnaam geordend. Ook zijn de problemen op soort geordend.

3.3.1 De wegen waar de verkeersproblemen zich voordoen

Voor de probleeminventarisatie zijn huis aan huis brieven verspreid in de wijk. Op 25 februari 2014 is er een informatieavond gehouden waar de belanghebbenden ook hun verkeersproblemen konden aanreiken. In totaal zijn er 277 verkeersproblemen genoemd. Om te bepalen welke straten het meest genoemd zijn en of bepaalde routes zijn aan te wijzen, is er een arbitraire grens getrokken. De volgende straten zijn, in alfabetische volgorde, vier of meer keer genoemd:

1. Adam Pijnackerstraat
2. B.W. ter Kuilestraat
3. Bruggertstraat
4. Elferinksweg
5. Ferdinand Bolstraat
6. Gerard Terborghstraat
7. Nicolaas Maesstraat
8. Plataanstraat
9. Poolmansweg
10. S.L. Louwesstraat
11. Wethouder Nijhuisstraat
12. Willem Kalfstraat
13. Zweringweg

3.3.2 De verkeersproblemen

Uit de probleeminventarisatie blijken de problemen: 'te hard rijden' en 'te veel vrachtverkeer' het meest voor te komen. Er is een 'top 7' lijst gemaakt op basis van problemen die vier keer of meer zijn genoemd. De meest genoemde soort problemen zijn dan alfabetisch:

1. onoverzichtelijke kruising
2. parkeeroverlast (gedrag)
3. parkeerprobleem door hoeveelheid parkeerplaatsen
4. sluipverkeer
5. te hard rijden
6. veel vrachtverkeer
7. weg te smal

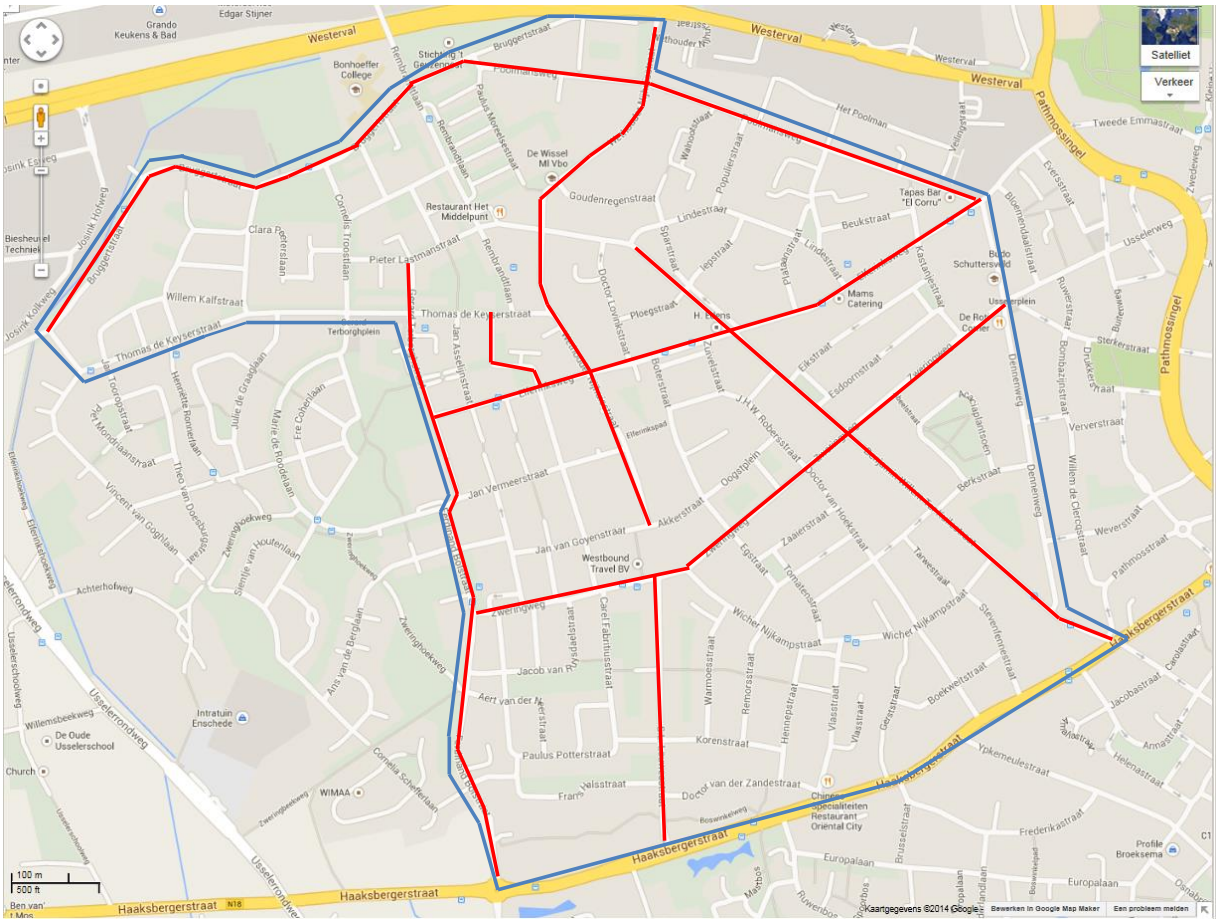
Wat betreft de ontsluitende wegen rondom de wijken zijn door de werkgroep een aantal specifieke zaken aangereikt of besproken:

- De gebiedsontsluitingswegen rondom de wijk moeten goed doorstromen om te voorkomen dat verkeer onnodig door de wijk rijdt;
- Vanaf de Haaksbergerstraat de wijk inrijden bij de S.L. Louwesstraat is onveilig voor de fietsverkeer dat gekruist wordt.
- Het oprijden vanaf de Tweede Emmastraat linksaf de Pathmossingel is voor vrachtverkeer lastig door de beperkte ruimte.

3.4 Probleemanalyse

Op basis van de probleeminventarisatie, de intensiteiten en de ongevalgegevens zijn een aantal routes in de wijk aan te wijzen waar de meeste problemen zich voordoen, zie figuur 3.3 hieronder. De betreffende routes zijn voornamelijk om het winkelcentrum te bereiken of de wijk in of uit te rijden. Mogelijkerwijs zit hier ook wijkvreemd verkeer tussen dat door de wijk rijdt in plaats van eromheen. De klachten over het te hard rijden in de wijk Stadsveld kunnen voor een deel verklaard worden doordat er een aantal wegen is met lange rechtstanden en weinig snelheidsremmende maatregelen. Auto's kunnen dan 'vaart maken'. Op een aantal wegen ontbreekt het dus aan voldoende goede snelheidsremmende maatregelen. Ook het verkeersgedrag speelt hierin een belangrijke rol. Een deel van de automobilisten laat zich moeilijk door alleen snelheidsremmende maatregelen beïnvloeden.

De hoeveelheid en snelheid van het vrachtverkeer is een opvallend probleem dat niet thuis hoort in een verblijfsgebied en waar specifiek naar gekeken moet worden.



Figuur 3.3: Routes uit de probleeminventarisatie

De parkeerproblematiek is naar verwachting voornamelijk een gedragsprobleem. Of er in bepaalde gebieden een te hoge parkeerdruk is wordt op basis van informatie van de werkgroep nader bekeken.

In de probleeminventarisatie zijn de basisscholen en het Bonhoeffer beperkt aan de orde gekomen. Door de werkgroep is bepaald of dat de schoolomgevingen zeker aandacht behoeven. Onder andere de kruising Rembrandtlaan – Bruggertstraat bij het Bonhoeffer, de Gerard Terborghstraat - Elferinksweg ter hoogte van de OBS Het Palet en de Elferinksweg bij OBS Het Stadsveld.

Specifieke problemen als een te hoge drempel in een weg of het blokkeren van een fietsstrook bij een verkeerslicht zullen ook in de maatregelen van het WVP aan de orde komen.

Samenvattend kan gesteld worden dat op hoofdlijnen het ongevallenbeeld overeenkomt met de wegen en kruispunten uit de probleeminventarisatie. Deze wegen moeten in de oplossingsrichtingen aan de orde komen.

4 De oplossingsrichtingen

In hoofdstuk 3 zijn de probleemgebieden verwoord. In hoofdstuk 4 komen de oplossingsrichtingen aan de orde. De oplossingen bij elkaar vormen het Wijkverkeersplan. De oplossingen in het Wijkverkeersplan worden bij de realisatie door de gemeente nader uitgewerkt tot het ontwerp, de kostenraming en de uitvoeringsplanning. De buurt wordt voorafgaand aan de uitvoering nader geïnformeerd.

4.1 De verkeerscirculatie

Vanuit de probleemanalyse is gesteld dat een aantal wegen meer verkeer verwerken omdat zij onderdeel zijn van de (logische) routes van en naar de gebiedsontsluitingswegen rondom de wijk. Ook vanuit de intensiteiten is dit beeld af te lezen. Gezien de intensiteiten en de inschatting van de werkgroep heeft het grootste deel van het verkeer een bestemming in de wijk. Ook rijdt er naar verwachting een relatief klein deel van het verkeer door de wijk, dat geen bestemming heeft in de wijk, om de routes rondom de wijk te vermijden. Nader onderzoek zou meer inzicht kunnen geven in de omvang van dit wijkvreemd verkeer. Vooralsnog wordt geadviseerd dit niet verder te onderzoeken omdat:

- de maatregelen die nodig zijn om dit verkeer te weren zeer ingrijpend zijn. Hiervoor zijn bijvoorbeeld afsluitingen nodig waarvan ingeschat wordt dat het effect van de maatregel zwaarder is dan het probleem. Afsluitingen zullen naar verwachting het effect hebben dat het verkeer een andere route door de wijk kiest. Het grootste deel heeft namelijk een bestemming in de wijk. Bewoners en belanghebbenden uit de wijk rijden om indien er wegen worden afgesloten;
- andere circulatiemaatregelen zoals het instellen van eenrichtingsverkeer kunnen bijdragen aan het verminderen van de problematiek van het ongewenste verkeer, maar moeten in samenhang met de andere circulatiemaatregelen worden bekeken. In paragraaf 4.7 volgt deze afweging;
- onderzoek naar de herkomst en bestemming van verkeer is arbeidsintensief en daarmee kostbaar. Nut en noodzaak van een dergelijk onderzoek is nu niet aangetoond.

Voor de verkeerscirculatie volgt in paragraaf 4.1.1. de keuzes die gemaakt zijn. Daarna worden deze in de paragrafen daaronder nader toegelicht en uitgewerkt. In paragraaf 4.7 staat de combinatie van maatregelen voor de verkeerscirculatie.

4.1.1 De keuzes voor de verkeerscirculatie

De werkgroep heeft gediscussieerd en keuzes gemaakt voor de verkeerscirculatie waarbij naar het nut en de noodzaak van de maatregelen is gekeken en waarbij het draagvlak in de wijk is ingeschat.

<u>Het gedachtegoed 'Duurzaam Veilig'</u>
De inhoudelijke discussie is gevoerd vanuit het gedachtegoed van een duurzaam veilige inrichting van de wijk. Verkeerskundig gezien is de basis voor de verkeersveiligheid de kans op een ongeval maal de ernst van een ongeval (ook wel de definitie van de verkeersonveiligheid genoemd). Deze kans wordt op gebiedsontsluitingswegen zoveel mogelijk beperkt door de fietsers te scheiden van het gemotoriseerde verkeer. Dit scheiden vindt plaats door het aanleggen van fietspaden en waar fietsers en auto's op kruisingen elkaar tegenkomen deze kruisingen veilig in te richten door bijvoorbeeld rotondes of verkeerslichten. In verblijfsgebieden wordt de kans dat gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer elkaar tegen komen wordt juist benadrukt. De kans is namelijk groot dat je als weggebruikers in verblijfsgebieden diverse zaken op je weg tegenkomt, zoals spelende kinderen, overstekende voetgangers, personen die uit de auto stappen, etc. Vandaar dat de kans om elkaar tegen te komen wordt benadrukt door verkeer van rechts voorrang te geven en het fietsverkeer met het gemotoriseerde verkeer te mengen. Een ultieme vorm om uit te drukken dat de kans groot is dat er een kind de weg op kan komen is een schoolzone: met opvallend wegmeubilair en kleurstelling op de weg wordt aangegeven: pas op!

De vraag hoeveel verkeer acceptabel is in een verblijfsgebied is niet eenduidig te beantwoorden. Vanuit de verkeerskundige richtlijnen wordt in de regel 3.500 mvt/etmaal aangehouden. Maar er zijn veel erftoegangswegen die uitstekend functioneren met een hogere intensiteit, zelfs tot boven de 6.000 mvt/etmaal. In de wijk Stadsveld liggen de intensiteiten niet of nauwelijks boven de 6.000 mvt/etmaal.

De ernst van een ongeval wordt voornamelijk bepaald door de snelheid die gereden wordt (verschil in massa en snelheid). Vanuit het gedachtegoed van duurzaam veilig is het belangrijk dat op erftoegangswegen de snelheid laag is. De kans om elkaar tegen te komen is per definitie groot. Vandaar dat in deze verblijfsgebieden voldoende snelheidsremmende maatregelen worden getroffen om de snelheid van 30 km/u af te dwingen.

De keuzes van de werkgroep samengevat
De discussie in de werkgroep spitste zich op de wegen A. Pijnackerstraat, Weth. Nijhuisstraat, Adriaan Brouwerstraat, waarbij de vraag centraal stond of op deze wegen gedeeltelijk of geheel eenrichtingsverkeer ingesteld moeten worden. Gezien de hoeveelheid verkeer in combinatie met de vorm van de A. Pijnackerstraat en het gedeelte van de weth. Nijhuisstraat (tussen de Thomas de Keyserstraat en de Elferinksweg) is eenrichtingsverkeer op deze wegvakken een logische en volgens de werkgroep verdedigbare keuze. Een algemeen nadeel van eenrichtingsverkeer is dat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omhoog kan gaan. Dit is een aandachtspunt bij de verdere inrichting van de wegen.

Voor andere wegen is naar mening van de werkgroep geen draagvlak voor aanvullende circulatiemaatregelen.

Ook is de inrichting van de A. Pijnackerstraat en het gedeelte van de Wethouder Nijhuisstraat (tussen de Thomas de Keyserstraat en de Elferinksweg) besproken. Een mogelijke vorm is de inrichting tot fietsstraat. Hiervoor moet het aandeel van fietsverkeer aanmerkelijk groter zijn dan dat van gemotoriseerd verkeer. Getwijfeld wordt of de verhouding tussen fiets en gemotoriseerd verkeer daarvoor juist is. Afgesproken is dat er tellingen plaatsvinden en dat dan de keuze wordt gemaakt om aanvullend aan het instellen van eenrichtingsverkeer de wegen al dan niet tot fietsstraat in te richten. Voor de rijrichting van het eenrichtingsverkeer wordt voorgesteld het verkeer in de A. Pijnackerstraat van zuid naar noord te laten rijden (van de Elferinksweg richting de Thomas de Keyserstraat) en de Weth. Nijhuisstraat in tegengestelde richting: van de Thomas de Keyserstraat richting de Elferinksweg.

4.1.2 Evaluatie van de circulatiemaatregelen

De voorgestelde circulatiemaatregelen worden één jaar nadat ze zijn ingevoerd geëvalueerd om te bepalen of zij het gewenste effect hebben. Voor het instellen van eenrichtingsverkeer wordt een nulmeting gehouden. Dit is dezelfde telling als hierboven verwoord staat om in te schatten of een fietsstraat een goede inrichtingsvorm is voor de A. Pijnackerstraat en het gedeelte van de Wethouder Nijhuisstraat tussen de Thomas de Keyserstraat en de Elferinksweg. Na een jaar volgt er een tweede telling en een gesprek tussen gemeente, wijkraad en werkgroep "Michael" om de resultaten te bespreken. Vanuit de werkgroep van het WVP Stadsveld wordt ingeschat dat er vooralsnog geen draagvlak is voor aanvullende circulatiemaatregelen.

4.2 De gebiedsontsluitingswegen

In de wijk zijn twee gebiedsontsluitingswegen / -routes die vanaf de singels de wijk 'inprikken'. Dit zijn de:
- de Rembrandtlaan;
- de Tweede Emmastraat en de Elferinksweg tot en met de Plataanstraat.

Om de gebiedsontsluitingswegen duidelijk vorm te geven en de veiligheid van het fietsverkeer te waarborgen worden langs deze categorie wegen normaliter fietspaden aangelegd. Op de

Rembrandtlaan liggen tot de kruising met de Bruggertstraat aan beide zijden fietssuggestiesstroken: een fietsstrook zonder het fietssymbool. Op de Emmastraat en Elferinksweg zijn geen fietsvoorzieningen.

4.2.1 Inrichtingsvoorstel voor de Rembrandtlaan

De Rembrandtlaan heeft wat betreft het gebruik van meer dan 6.000 mvt / etmaal een functie die past bij een gebiedsontsluitingsweg. Ook de vorm van de weg past bij deze functie. De weg is namelijk relatief breed, maar belangrijker is het feit dat er geen bebouwing staat aan weerszijde.

Op de Rembrandtlaan is voldoende ruimte om fietspaden aan te leggen. Voorgesteld wordt om deze aan te leggen op het moment dat de Rembrandtlaan voor bijvoorbeeld groot onderhoud aan de beurt is. Nagezocht moet dan worden of de Rembrandtlaan onderdeel is van het Raamplan Fietspaden van de provincie, zodat de fietspaden mogelijk voor subsidie in aanmerking komen. De kruising met de Bruggertstraat is een belangrijk onderdeel van de schoolroute naar het Bonhoeffer College. Er is naar diverse kruispuntoplossingen gekeken. Bijvoorbeeld het afwaarderen van de Rembrandtlaan tot erftoegangsweg zodat er op de kruising een plateau kan worden toegepast. De functie van de weg is echter duidelijk een gebiedsontsluitingsweg zoals hierboven verwoord, waardoor deze oplossingsrichting niet bij de de functie van de weg past. Bij een gebiedsontsluitingsweg passen op deze locatie twee oplossingsrichtingen. Ten eerste het verkleinen van het kruisingsvlak en het toepassen van een brede middengeleider, zodat het fietsverkeer in twee keer kan oversteken en ten tweede het toepassen van een rotonde. Er wordt voorgeteld een rotonde toe te passen om de volgende redenen. Bij een rotonde is de snelheid altijd laag en moeten weggebruikers goed op elkaar letten bij het op- en afrijden van de rotonde. Juist in een schoolomgeving is deze lage snelheid van groot belang. Een nadeel van een rotonde is dat fietsverkeer soms de korte weg kiest en tegen de rijrichting op het fietspad in fietst. Dit kan tot conflicten leiden. Een keuze voor een rotonde met tweerichtingsfietspaden versus aanvullende verkeerseducatie op school moet nader afgewogen worden bij de ontwerpfase van de rotonde.

4.2.2 De route Tweede Emmastraat en Elferinksweg afwaarderen tot erftoegangsweg

Bij de Tweede Emmastraat en Elferinksweg is er onvoldoende ruimte voor fietspaden en is er mogelijk zelfs geen ruimte voor fietsstroken. Er is dus onvoldoende ruimte om de gebiedsontsluitingsweg vorm te geven. Een oplossingsrichting is om de functie van erftoegangsweg aan deze route toe te kennen. Dit is in strijd met de randvoorwaarden die aan het plan zijn gesteld, maar past beter bij de vorm en het gebruik (3.500 mvt/etmaal) van de weg. De werkgroep vraagt hierbij aan de gemeente om de weg aan te wijzen als erftoegangsweg en in te richten als een 30 km/u straat. Het voorstel voor afwaarderen wordt gedragen door de Fietsersbond.

Voor de inrichting van de route de Tweede Emmastraat en Elferinksweg tot erftoegansgweg kan vooralsnog gekozen worden om dit in eerste instantie sober te doen. Bebording en een eenvoudige 30 km/u poortconstructie voldoet dan. In een later stadium worden de benodigde snelheidsremmende maatregelen dan toegepast.

4.2.3 De stadsbeek

De gemeente Enschede heeft een Watervisie 2013-2025 ontwikkeld om problemen t.a.v. het grondwater, de waterberging, riool en de kwaliteit van het water aan te pakken. Dit houdt voor de wijk Stadsveld in dat er naar locaties wordt gekeken om bijvoorbeeld een stadsbeek in te maken. Locaties van de Elferinksweg en Rembrandtlaan behoren daarvoor tot de mogelijkheden. Concrete inrichtingsvoorstellen voor de stadsbeek zijn er nog niet. In het WVP wordt er daarom nog geen rekening mee gehouden.

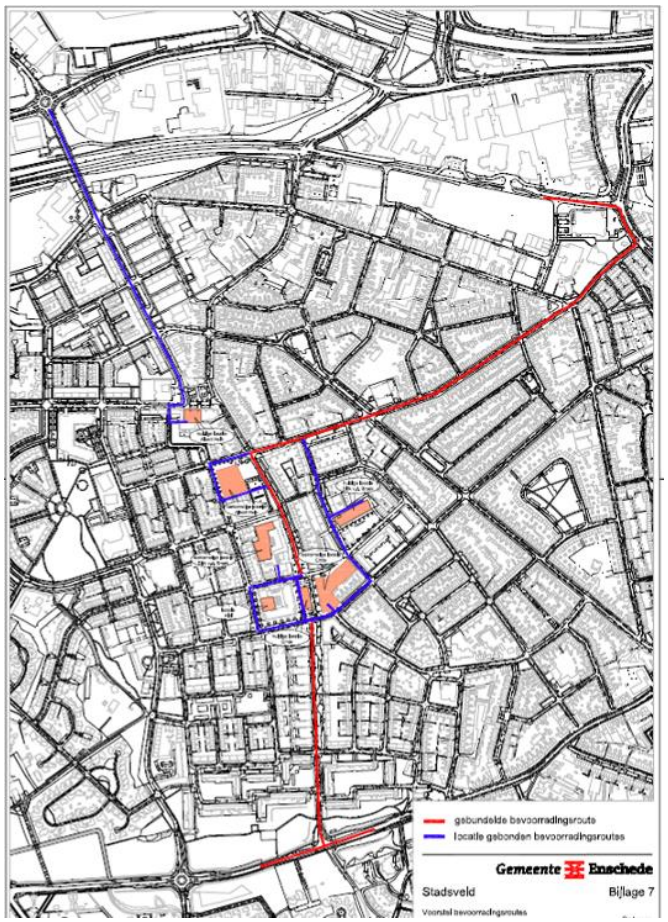
4.3 De routes voor het vrachtverkeer

Begin 2014 is het plan van de gemeente ten aanzien van de routes van het vrachtverkeer vastgesteld en gecommuniceerd met alle bedrijven. Hiervoor zijn de bedrijven per brief geïnformeerd en ook door de gemeente bezocht. In bijlage 1 staat de afspraken vermeld in het 'logistiek onderzoek supermarkten Stadsveld'. In bijlage 5 staan de routes voor het vrachtverkeer. In afbeelding 4.1 staan de routes voor het vrachtverkeer in het klein opgenomen. Tussen de Wijkraad en het college van B&W is afgesproken dat indien bedrijven zich niet houden aan deze afgesproken routes, op andere wegen verboden kunnen worden ingesteld om ongewenst vrachtverkeer te voorkomen. Routes / straten die verboden zouden kunnen worden, zijn:

- Adam Pijnackerstraat;
- B.W. Ter Kuilestraat;
- Weth. Nijhuisstraat, en;
- Ferdinand Bolstraat.

In het WVP volgt hier een procesmatig voorstel waarin de bovenstaande afspraken worden vormgegeven. Voorgesteld wordt om de het functioneren van de routes voor het vrachtverkeer te evalueren en indien nodig bovenstaande straten voor vrachtverkeer af te sluiten. De evaluatie vindt onder leiding van de gemeente plaats tussen wijkraad, winkeliersvereniging en gemeente en bestaat (o.a.) uit de volgende stappen:

- de procesafspraken voor de evaluatie;
- de communicatie van de winkeliers naar de bevoorraders;
- een systeem om de klachten en overtredingen bij te houden;
- het vaststellen van de evaluatieperiode van een jaar nadat er door de winkeliers is gecommuniceerd, en;
- wanneer de aanvullende maatregelen worden ingesteld.



Figuur 4.1: Routes voor het vrachtverkeer

Het communicatieplan van de winkeliers naar de bevoorraders wordt door de nieuw opgerichte winkeliersvereniging opgesteld. Vanuit de winkeliersvereniging is naar verwachting de bereidheid om waar mogelijk maatregelen te ondersteunen ten aanzien van de bevoorradingsroutes en het laden en lossen. Zo kunnen bekende en minder bekende vervoerbedrijven geïnformeerd worden door de winkeliers over de aanrijdroutes. Dit kan via de websites van de bedrijven en flyers en folders. Ook voor het laden en lossen zijn maatwerkoplossingen mogelijk.

De vrachtwagenroutes kunnen herkenbaar worden gemaakt voor de vrachtwagenchauffeurs door de routes te markeren met bijvoorbeeld een band om de lichtmasten heen. Het markeren kan opgenomen worden in het communicatieplan voor de vrachtwagenroutes.

Een aanvullende oplossingsrichting voor de langere termijn is het nader uitwerken van de mogelijkheden van het toepassen van de Cargohopper voor het winkelcentrum. Enschede is één van de drie steden die dit initiatief heeft omarmd. De Cargohopper is een elektrische vrachtwagen die wat kleiner van formaat is en goed past bij het wegbeeld (een aantal smallere straten) van Stadsveld. De goederen worden in een regionaal distributiecentrum overgeladen op de Cargohopper. Een initiatief om dit voor een aantal winkels in Stadsveld te starten zal op vrijwillige basis moeten plaatsvinden. De opzet van een proef hiervoor zou onder begeleiding van de gemeente verder kunnen worden opgezet. Let wel, de Cargohopper kan alleen functioneren als er breed draagvlak voor is bij gemeente, winkeliers en vervoerders.

Figuur 4.2: De Cargohopper

De routes voor het vrachtverkeer moeten breed genoeg zijn. In het beleidsplan voor de vrachtroutes van de gemeente is hier ook aandacht voor. Er is bijvoorbeeld een parkeerverbod voorzien in de N. Maesstraat ter hoogte van de Aldi.

4.4 De busroutes

De wijk wordt wat betreft het openbaar vervoer ontsloten door de buslijnen 4 en 5. Normaliter rijdt de bus over gebiedsontsluitingswegen die de verkeersfunctie hebben die bij een bus past. Voor het openbaar vervoer is het namelijk belangrijk om reizigers snel van en naar hun bestemming te brengen. Dit komt niet goed overeen met de functie van een verblijfsgebied. Ook snelheidsremmende

maatregelen in een busroute zijn niet gewenst voor de snelheid van de bus en het comfort van de reizigers. Gezien de omvang van het verblijfsgebied van de wijk Stadsveld is er toch voor gekozen om de bus door de wijk over de 30 km/u wegen te laten rijden. Met de inrichting van de wegen moet dus rekening worden gehouden met de bus. Er zijn echter ook signalen uit de buurt dat de bus te hard door de wijk rijdt. Voorgesteld wordt dat de gemeente dit signaal in een overleg met de busonderneming bespreekt en zo nodig dit aanhangig maakt bij de Regio Twente die het openbaar vervoer heeft aanbesteed en de openbaar vervoerconcessie beheerd.

4.5 De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten

Voor de bereikbaarheid van de wijk voor nood- en hulpdiensten moeten alle wegen goed toegankelijk zijn. Voor brandweervoertuigen zijn er een aantal specifieke routes in de wijk vastgelegd waar de voertuigen snel de wijk in kunnen rijden:
- Rembrandtlaan;
- S.L. Louwesstraat;
- B.W. ter Kuilestraat (tot aan de Zweringweg);
- Tweede Emmastraat en Elferinksweg (tot aan de B.W. ter Kuilestraat).

Op deze wegvakken moet bij de inrichting rekening worden gehouden met het feit dat de voertuigen van de nood- en hulpdiensten snel en ongehinderd kunnen rijden. Het maatgevend voertuig hiervoor is een grote brandweerauto. Indien namelijk een groter brandweervoertuig een bepaalde route kan rijden, kunnen andere voertuigen van de nood- en hulpdiensten dat ook.

Het foutief / illegaal parkeren van voertuigen is een specifiek genoemd probleem door de brandweer. In de paragraaf 4.9: 'parkeren' wordt voorgesteld een communicatie- en handhavingsplan te maken voor het parkeergedag. Dit sluit aan op het verzoek van de brandweer.

Er is een spanningsveld tussen de bereikbaarheid voor ambulancevoertuigen en drempels en plateaus. Deze verhogingen zijn goede maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid maar minder comfortabel voor de patiënten in een ambulancevoertuig. Een ambulanceverplaatsing is in de regel een incidentele verplaatsing, het verkeersveiligheidsaspect geldt 24 uur per dag. Voor het WVP is gekozen om het verkeersveiligheidsbelang zwaarder mee te laten wegen en waar nodig snelheidsremmende maatregelen toe te passen op kruisingen en indien nodig aangevuld met maatregelen tussen de kruisingsvlakken. De keuze voor maatregelen op kruisingen is ook minder storend voor ambulances omdat deze maatregel fysiek langer zijn zodat er minder hinder is en op kruisingen minder snel gereden wordt.

4.6 Fietsnetwerk

Voor het fietsverkeer heeft de gemeente Enschede haar visie vastgelegd in de Fietsvisie 2012-2020. In de Fietsvisie worden drie soorten fietsnetwerken onderscheiden:
- Gebundelde routes (parallel aan de auto infrastructuur);
- Ontvlechtend netwerk (losgekoppeld van de auto infrastructuur);
- Aanvullend netwerk.

Voor het wijkverkeersplan voor de wijk Stadsveld zijn het ontvlechtend fietsnetwerk en de aanvullende fietsroutes van belang. Het ontvlechtend fietsnetwerk bestaat uit routes van en naar Enschede-Centrum en Enschede-West door de verblijfsgebieden. Deze routes vormen een comfortabel en veilig alternatief voor de routes langs de drukke hoofdwegen. De inrichting van deze routes maakt aan alle weggebruikers duidelijk dat de fietser hier dominant is.

De volgende straten maken onderdeel uit van het ontvlechtend fietsnetwerk: Rembrandtlaan, Pieter Lastmanstraat, Thomas de Keyserstraat, Emanuel de Wittestraat, Gerard Terborghstraat, Ferdinand Bolstraat en de Zweringweg.

4.6.1 Het ontvlechtend fietsnetwerk

Voor de Rembrandtlaan wordt voorgesteld fietspaden aan te leggen, omdat dit een gebiedsontsluitingsweg is, zie ook paragraaf 4.2 "gebiedsontsluitingswegen".

Voor de andere wegen geeft de Fietsvisie 2012- 2020 aan dat er een voorkeur is voor fietsstraten. Voor de fietsstraten gelden de volgende criteria:

- Maximaal 2.500 mvt / etmaal;
- 2 tot 4 maal zo veel fietsers dan gemotoriseerd verkeer;
- aangepaste indeling profiel nodig voor:
  - bovengeschiktheid fietsverkeer;
  - mogelijkheid tot instellen voorrang binnen 30km/uur-gebied;
  - routegeleiding;
  - samenhang fietsnetwerk.

Vanuit de werkgroep wordt voorgesteld om de A. Pijnackerstraat en Wethouder Nijhuisstraat (tussen de Thomas de Keyserstraat en de Elferinksweg) te onderzoeken of aanvullend aan het eenrichtingsverkeer de vorm van een fietsstraat kan worden toegepast. Hiervoor worden tellingen gehouden en bepaald of de wegen aan de bovenstaande criteria voldoen. Indien uit de tellingen blijkt dat een fietsstraat geen goede optie is wordt alleen het eenrichtingsverkeer toegepast.

4.6.2 Inrichting van de fietsstraat

Een fietsstraat is een straat die ingericht is als fietsroute, maar waarop tevens auto's zijn toegestaan. Dit autogebruik wordt echter beperkt door het karakter en de inrichting van de fietsstraat. Fietsstraten vormen een alternatief voor traditionele fietsroutes langs hoofdwegen. De straten liggen veelal in woongebieden die daardoor een meer autoluw karakter kunnen krijgen. Een belangrijk punt hierbij is dat de verkeersintensiteit op de oorspronkelijke straat bepalend is voor de uitvoering. Wanneer er te veel motorvoertuigen gebruik van maken is een veilige fietsstraat niet haalbaar. Ook dient rekening gehouden te worden met parkeercapaciteit.

Figuur 4.3: Voorbeeld Fietsstraat, bron Fietsberaad

In de CROW-publicatie 216: Fietsstraten in hoofdfietsroutes, praktijkvoorbeelden, worden vier type fietsstraten onderscheiden:
- Woonstraat;
- Fietsers ruim aan de zijkant;
- Fietsers meer middenop;
- Rijbaanscheiding.

In Enschede is de Pijlhovenstraat ingericht als fietsstraat. Daar is gekozen voor de vorm 'Fietser meer middenop'. Deze vormgeving past naar verwachting ook goed voor de Adam Pijnackerstraat en gedeeltes van de Weth. Nijhuisstraat.

Voor de communicatie aan de weggebruikers wordt aangeraden bij de opening van de fietsstraten hier aandacht in de pers en publiciteit voor te creëren door middel van persberichten en flyers. Inhoudelijk kan dan het gewenste gedrag op een fietsstraat onder de aandacht van de weggebruikers worden gebracht. Een logo op de fietsstraat zoals in het voorbeeld in afbeelding 4.4 is gebruikt ondersteunt het beeld. Voor Enschede wordt geadviseerd dit beeldmerk over te nemen.

Figuur 4.4: Bord Fietsstraat

Figuur: 4.5 Brede fietsstroken op de Gronausestraat

4.6.3 Inrichting met brede fietsstroken

In bijlage 6 is te zien dat een deel van het ontvlechtend fietsnetwerk samen valt met de busroutes en de routes voor het bevoorradende vrachtverkeer. Voorgesteld wordt om van de busroutes geen fietsstraten te maken omdat er hier een relatief grote overlap is in routes, dit de functie van de bus aantast en mogelijk ook de veiligheid voor het fietsverkeer. De overlap met de vrachtwagenroutes is kleiner. Het vrachtverkeer moet echter ook naar deze routes toe gelokt worden en de veiligheid van het fietsverkeer kan ook hierdoor in het geding zijn. Voorgesteld wordt om zijn brede fietsstroken toe te passen op deze routes. Deze geven aan de weg ook een dominant fietskarakter aan de weg. Een voorbeeld hiervan staat in de Fietsvisie 2012- 2020 van de Gronausestraat.

De brede fietsstroken worden voorgesteld voor de Pieter Lastmanstraat, Thomas de Keyserstraat, Emanuel de Wittestraat, Gerard Terborghstraat, Ferdinand Bolstraat en de Zweringweg.

4.6.4 De aanvullende fietsroutes

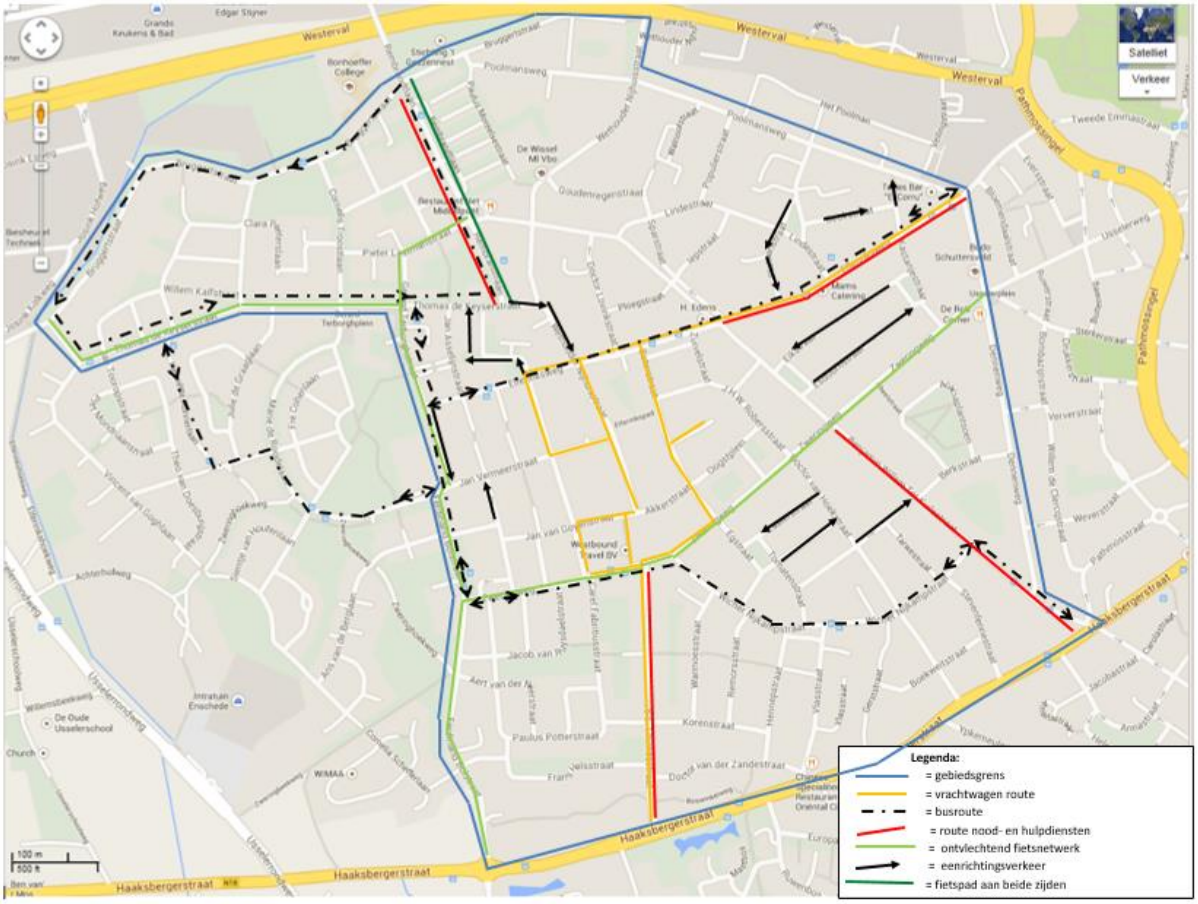
De aanvullende fietsroutes hebben tot doel om wijken en voorzieningen aan te sluiten op de ontvlochten en gebundelde fietsroutes. Daarnaast vormen de aanvullende routes verbindingen tussen wijken en voorzieningen onderling. Aan de inrichting van deze routes worden geen extra eisen gesteld, een goed ingerichte erftoegangsweg volstaat om deze functie te vervullen. Wel worden extra eisen gesteld aan het beheer van deze routes, zoals het op tijd strooien bij gladheid en het vegen om

de straat schoon te houden. De volgende straten maken onderdeel uit van de aanvullende fietsroutes: Bruggertstraat, Weth. Nijhuisstraat en de B.W. ter Kuilestraat.

Een specifieke situatie die in de werkgroep genoemd is, is het fietspad langs de Haaksbergerstraat ter hoogte van de S.L. Louwesstraat. Het toepassen van goede 30 km/u poort, inclusief een verhoogd fietspad en de benodigde bebording zal de situatie duidelijker en veiliger maken. Wellicht is bij de uitvoering een combinatie mogelijk met de nabij gelegen drempel in de S.L. Louwesstraat.

4.7 De combinatie van maatregelen voor de verkeerscirculatie

In bijlage 6 staat de huidige situatie van de circulatiemaatregelen van de wegen waarvoor eenrichtingverkeer is ingesteld. In bijlage 7 staat het overzicht van de circulatiemaatregelen van het WVP: de routes voor de bus, de brandweer, het vrachtverkeer en het fietsverkeer. Hieronder in figuur 4.6 staat een verkleinde weergave daarvan. De routes worden verder ondersteund door een duurzaam veilige inrichting die in de volgende paragraaf wordt toegelicht.



Figuur 4.6: De gezamenlijke routes in de wijk

4.8 Duurzaam veilige inrichting

Een van de meest genoemde problemen in de wijk is het te hard rijden. De snelheid van het verkeer is een belangrijke zaak om aan te pakken zoals verwoord staat in bij 'het gedachtegoed Duurzaam Veilig' paragraaf 4.1.1. de keuzes voor de verkeerscirculatie. Door een goede inrichting van de 30 km/u wegen kan de snelheid aangepakt worden. Hierbij moet de kanttekening worden geplaatst dat het altijd mogelijk blijft om te hard te rijden. Sommige automobilisten laten hun gedrag niet of nauwelijks beïnvloeden. Met goede maatregelen wordt het gedrag van het overgrote deel van de weggebruikers gelukkig wel positief beïnvloed.

De 30 km/u wegen maken gezamenlijk het verblijfsgebied. Hier moet duidelijk zijn dat verblijfsactiviteiten zoals, wonen, spelen, naar school gaan en winkelen, de boventoon voeren. De verkeersfunctie is ondergeschikt in een verblijfsgebied. De wegen behoren zo ingericht te zijn dat het logisch is om niet harder te rijden dan 30 km/u. In Stadsveld zijn al diverse maatregelen genomen om de verblijfsgebieden vorm te geven. De maatregelen zijn inritconstructies tussen de gebiedsontsluitingswegen (50 km/u) en erftoegangswegen (30 km/u), drempels, plateaus en versmallingen. Uit de probleeminventarisatie kwam duidelijk naar voren dat de inrichting nog niet compleet is. Voorgesteld wordt om de volgende maatregelen toe te passen:

- verkleinen van te grote kruisingsvlakken;
- aanleggen en of aanpassen van inritconstructies;
- toepassen van plateaus op de kruisingen;
- toepassen van de gumacon drempels in de busroute en vrachtwagenroutes;
- tussen de kruisingen af en toe een drempel plaatsen (150 meter);
- het toepassen van elementenverharding;
- waar nodig het wegprofiel versmallen;
- het toepassen van fietsstraten (zie paragraaf 4.6: Fietsnetwerk);
- het toepassen van brede fietsroken (zie paragraaf 4.6.3);
- het toepassen van een tweezijdige versmalling bij brede fietsroken, zie figuur 4.7.

Voor de uitvoering van de maatregelen wordt geadviseerd de richtlijnen van het CROW toe te passen. Het CROW heeft diverse publicaties over de specifieke inrichting van onder andere verblijfsgebieden.

In bijlage 8 zijn de huidige maatregelen opgenomen. In bijlage 9 staat het voorstel voor de aanpassingen en aanvullingen voor de snelheidsremmende maatregelen.

Figuur 4.7 Tweezijdige versmalling

Figuur 4.8: S.L. Louwesstraat,

S.L. Louwesstraat

De S.L. Louwesstraat wordt apart in het WVP genoemd omdat er mogelijk onduidelijkheid is over de functie en vormgeving. Deze weg was in het verleden een gebiedsontsluitingsweg. Mede op verzoek van de buurt is de weg afgewaardeerd tot erftoegangsweg. De weg is onderdeel van de brandweerroutes en van de routes voor het vrachtverkeer. De S.L. Louwesstraat is door de functie voor dit zwaardere verkeer ook geen fietsstraat. De vormgeving lijkt daar overigens wel op de vorm met 'rijbaanscheiding' zoals in paragraaf 4.6.1. 'inrichting van de fietsstraat' is genoemd.

De S.L. Louwesstraat is nu vormgegeven door twee rijlopers gescheiden door een overrijdbare middenas. De middenas is uitgevoerd in elementenverharding. Om de weg meer verblijfskarakter te geven, maar rekening te houden met de functie voor de brandweer en het vrachtverkeer, wordt voorgesteld om een drietal Gumacon drempels toe te passen met paaltjes zodat de fiets er langs kan rijden (zie figuur 4.7).

Wethouder Nijhuisstraat

Voor de Wethouder Nijhuisstraat (van de Poolmansweg tot en met Thomas de Keyserstraat) stelt de werkgroep voor om naast de snelheidsremmende maatregelen waar mogelijk het parkeren uit te breiden in de vorm van parkeervakken. Dit kan op een aantal locaties waar het trottoir relatief breed is. Ook kan bij een reconstructie elementenverharding worden toegepast in plaats van het asfalt dat er nu ligt. Voor elementenverharding moet draagvlak zijn in de straat. Elementenverharding geeft een lagere snelheid van het gemotoriseerde verkeer maar wel iets meer geluid.

4.8.1 Strooibeleid

Ook bij gladde weersomstandigheden is het belangrijk dat de wegen, fietspaden en voetpaden goed en veilig begaanbaar blijven. Aan de gemeente wordt gevraagd te controleren of de wegen in Stadveld opgenomen zijn in het strooiplan en zo nodig op te nemen daarin.

4.8.2 De veranderingen bij het winkelcentrum

In de periode van het tot stand komen van het WVP is de verkeersituatie rondom het nieuwe winkelcentrum veranderd. Dit leidt tot een ander gebruik van de wegen en soms tot onduidelijkheden. Voorgesteld wordt om de gehele verkeerssituatie bij het nieuwe winkelcentrum te monitoren en waar nodig aanpassingen te bespreken.

4.9 Parkeren

Vanuit de probleeminventarisatie bleken geen parkeerproblemen aan de orde te zijn die het rechtvaardigen om het parkeren te gaan reguleren door middel van vergunningen of het beperken van de parkeerduur (blauwe zone/ betaald parkeren).

Wel zijn er een aantal specifieke en locatiegebonden parkeerproblemen in de probleeminventarisatie aangegeven zoals:
- het foutief parkeren van busjes in de wijk;
- het foutief parkeren van personenauto's in de diverse straten.

Fysieke maatregelen om dit foutief parkeren te voorkomen is onwenselijk. Dan zou een groot deel van de trottoirs in de wijk met paaltjes vol gezet moeten worden. Voorgesteld wordt om samen met de politie, BOA's (bijzondere opsporingsambtenaren van de gemeente), winkeliers en wijkraad een communicatie- en handhavingsplan te maken om dit foutief parkeergedrag aan te pakken. In eerste instantie wordt aangegeven waar en hoe in de wijk geparkeerd mag worden. Dit kunnen berichtjes zijn in de lokale kranten en flyers in de winkels. Door af en toe te handhaven wordt de communicatie ondersteund en het foutief parkeergedrag aangepakt.

Ook zijn er een aantal specifieke locaties genoemd voor parkeerruimte uitbreiden of weghalen van parkeerruimten Voor de uitbreidingen zijn de volgende locaties genoemd: de Weth. Nijhuisstraat, Zweringweg, en Wicher Nijkampstraat (o.a. op de hoek bij limousine verhuurservice) en op de hoek van de Kastanjestraat met de Elferinksweg. Geadviseerd wordt de uitbreiding van parkeerruimte mee te laten lopen met grootschalig onderhoud. Dit drukt dan de kosten van deze redelijk ingrijpende maatregel.

In de S.L. Louwesstraat wordt nu aan één zijde met vier wielen op het trottoir geparkeerd doordat er parkeerplaatsen op het trottoir zijn gemaakt. Deze parkeerplaatsen zijn wellicht niet nodig omdat elders in de wijk voldoende parkeerruimte is. De werkgroep twijfelt of er daadwerkelijk voldoende parkeerruimte is en of er draagvlak is voor het verwijderen van deze parkeerplaatsen. Indien er vanuit de wijk een actie komt waarbij er duidelijk is dat deze parkeerplaatsen weggehaald kunnen worden zal de gemeente overwegen het trottoir aan te passen, zodat parkeren niet meer toegestaan is.

4.10 Schoolomgevingen

4.10.1 Voortgezet onderwijs

Veel scholieren gaan op de fiets naar het Bonhoeffer college en steken daarvoor de kruising Bruggertstraat – Rembrandtlaan over. Dit is een kruising met een groot kruisingsvlak, wat veroorzaakt wordt door de relatief brede wegen. In paragraaf 4.2: 'De gebiedsontsluitingswegen' staat verwoord dat er langs de Rembrandtlaan fietspaden aangelegd behoren te worden en voor de kruising met de Bruggertstraat wordt voorgesteld een rotonde aan te leggen.

De kruising van de Weth. Nijhuisstraat met de Poolmansweg, Th. De Keyserstraat en Elferinksweg zijn ook genoemd om in het kader van de schoolroute te bekijken. Aan de kruising met de Poolmansweg is al het een en ander gedaan. Er ligt een plateau en de zijkanten zijn voorzien van betonnen blokken om te voorkomen dat vrachtverkeer de bocht kan afsnijden. De enige aanvulling voor deze kruising bij een herinrichting is het toepassen van elementenverharding. Deze verharding geeft meer uitstraling van een verblijfsgebied en is snelheidsverlagend. Vanuit de gemeente is aangegeven dat er wel draagvlak vanuit de buurt nodig is voor deze maatregel, omdat elementenverharding iets meer geluid produceert dan asfalt.

De kruising met de Th. De Keyserstraat is een 'bajonetaansluiting' (niet recht tegenover elkaar). Door herprofilering is naar verwachting een deel van de slingerbeweging voor het fietsverkeer eruit te halen. Het blijft een lastig punt gezien de ligging en de nabijheid van het winkelcentrum.

De kruising van de Weth. Nijhuisstraat met de Elferinksweg verdient een herinrichting. Het is nu een groot kruisingsvlak met één inritconstructie en middeneilanden op de andere drie armen van de kruising. Voorgesteld wordt om het kruisingsvlak te verkleinen en een plateau toe te passen in elementenverharding. Hiermee wordt het verblijfskarakter versterkt en de snelheid verlaagd.

4.10.2 De bassischolen

In de wijk zijn 4 basisscholen, met elk hun eigen verkeerssituatie. Voor alle basisscholen zijn met name de periode van het halen en brengen van de kinderen van belang. Hierbij spelen de infrastructuur en het verkeersgedrag een grote rol. Voor de basisscholen Het Stadsveld, De Triangel en Het Palet wordt voorgesteld om de infrastructuur vorm te geven door middel van een schoolzone en het verkeersgedrag van de weggebruikers aan te pakken door deelname aan het Twents Verkeersveiligheidslabel.

Voor de CBS de Koning aan de Tomatenstraat zijn vooralsnog geen specifieke problemen aangereikt. Wel wordt geadviseerd bij de oplossingsrichtingen zoals hieronder verwoord deze school mee te nemen. Specifieke zaken per school komen in het onderdeel van de schoolzone aan bod.

De schoolzone
In de gemeente Enschede wordt beleid ontwikkeld om de schoolzones uniform in de gemeente vorm te geven. Een schoolzone is een gebied direct bij de school waar door middel van attentie verhogend wegmeubilair de weggebruiker wordt geattendeerd op de aanwezigheid van een basisschool en gevraagd wordt de snelheid te matigen. De gekleurde palen en 'zoen en zoefstrook', zoals bij De Triangel en Het Palet is toegepast, kunnen in een schoolzone worden toegepast. In de schoolzone kan ook een goede en veilige oversteekvoorziening worden gemaakt. Deze wordt geadviseerd om toe te passen bij de hoek Elferinksweg - Gerard Terborghstraat en de voor de kruising Elferinksweg en B.W. ter Kuilstraat. Voor de OBS Het Stadsveld en CBS de Koning wordt geadviseerd om in samenspraak tussen school en gemeente ook een schoolzone desgewenst vorm te geven.

De Triangel en Het Palet liggen aan de Gerard Terborghstraat. De ingang van de Triangel ligt ten zuiden van de Elferinksweg waar eenrichtingsverkeer geldt. De ingang van Het Palet ligt aan het noordelijkere deel van de Gerard Terborghstraat, wat ook onderdeel is van de busroute. In de Gerard Terborghstraat zal de bus dan een klein stukje door de schoolzone rijden en zich moeten aanpassen

aan deze inrichting. Normaliter rijdt een bus niet door een schoolzone. Gezien de beperkte afstand, het feit dat de bus hier een haakse bocht moet maken waardoor de snelheid laag is en het positieve effect voor de omgeving wordt deze uitzondering voorgesteld.

Voor zowel De Triangel als de Het Palet geldt dat aan de achterzijde een voetpad door het groen loopt. Het Palet heeft daar een hekje aan dit voetpad zodat de kinderen het schoolplein veilig kunnen bereiken. Dit zou voor de Triangel wellicht ook een oplossing kunnen zijn. Het paadje betreft echter een voetpad. Voor de veiligheid van de voetgangers wordt daarom voorgesteld het pad aan te passen en op te waarderen tot voet- en fietspad. Gezien het recreatieve karakter wordt niet voorgesteld om er gescheiden paden van te maken, maar het huidige pad te verbreden en een aanduiding van de functies voor fiets en voetganger bijvoorbeeld in een afwijkende kleur te maken.

Ook kunnen aanvullende ideeën van de teams, leerlingen en ouders bekeken worden of deze in de schoolzone toegepast kunnen worden. Hierbij moet dan wel rekening worden gehouden met de beleidslijn van de gemeente die nu wordt ontwikkeld.

Het Twents Verkeersveiligheidslabel
Het Twents Verkeersveiligheidslabel (TVL) is een waardering voor basisscholen die op een actieve manier bezig zijn met verkeersveiligheid. Voor de invoering van dit label in meerdere Twentse gemeenten loopt op dit moment een proef in Enschede. Het label wordt toegekend aan scholen die een actieve rol spelen in het bevorderen van de verkeersveiligheid zowel in het onderwijsprogramma als in de directe omgeving van de school.

Om in aanmerking te komen voor het TVL moet de schoolleiding contact opnemen met de Gemeente Enschede. Samen wordt er dan gekeken naar een aantal criteria waaraan de school moet voldoen en wordt er een actieplan verkeersveiligheid opgesteld. Wanneer beide voldoende scoren kan tot uitreiking van het label worden overgegaan.

Figuur 4.9: het Twents Verkeersveiligheidslabel

De criteria zijn op te delen in een zestal categorieën:
- Algemeen;
- Verkeerseducatie in de klas;
- Verkeersprojecten;
- Praktische verkeerseducatie;
- Verkeersveilige schoolomgeving;
- Betrokkenheid van de ouders.

In bijlage 10 staan de randvoorwaarden verwoord om aan het TVL te voldoen.

Problemen die binnen het TVL opgepakt kunnen worden zijn bijvoorbeeld het foutief parkeergedrag. Dit kan aangepakt worden door voorlichting, educatie en handhaving. Ook wordt voorgesteld een actieplan op te stellen om het halen en brengen van kinderen te verbeteren. De school kan dit onderbrengen in het streven het Twents Verkeersveiligheidslabel te halen.

4.11 Voorlichting educatie en handhaving

De gemeente is onderdeel van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost Nederland (ROV-ON). Het ROV-ON biedt diverse verkeersveiligheidscampagnes aan. Deze campagnes kunnen het WVP ondersteunen. De campagne voor te hard rijden past bijvoorbeeld goed bij de verkeersproblematiek in de wijk. Geadviseerd wordt deze campagnes in de gehele gemeente in te zetten zodat ook andere wijken er profijt van hebben en de weggebruikers er op meer plaatsen aan worden herinnerd.

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

Figuur 4.10: De 'Smiley'

Handhaving is een belangrijke aanvullende maatregel in het WVP. Gezien de probleeminventarisatie wordt voorgesteld met de politie een plan te maken om met enige regelmaat snelheidscontroles in de wijk te houden en het fout parkeren aan te pakken. Normaliter handhaaft de politie niet in 30 km/u gebieden. Het argument hiervoor is dat de 30 km/u gebieden zo ingericht moeten zijn dat er redelijkerwijs niet harder gereden wordt dan 30 km/u. Er zijn echter in Stadsveld een aantal routes die niet helemaal zo ingericht kunnen worden. Dit zijn de routes waar de bus en het bevoorradend vrachtverkeer rijdt. Met de politie kan overlegd worden of zij als uitzondering op deze wegen af en toe een snelheidscontrole kunnen houden.

5 Het toetsen van het Wijkverkeersplan

5.1 Toetsing door bovenwijkse belangenvertegenwoordigers

Het concept WVP is getoetst door bovenwijkse belanghebbende organisaties. Het doel van deze ronde is om de gekozen maatregelen te laten toetsen door een afvaardiging van een specifiek belang. Het concept WVP is aan de volgende aan de volgende organisaties voorgelegd:

- Busmaatschappij Syntus;
- Brandweer Enschede;
- Politie;
- Ambulancedienst;
- Stichting Welzijn Ouderen;
- Gemeente Enschede;
- VVN;
- De Fietsersbond;
- Kamer van Koophandel / MKB;
- SOVR (Stedelijk Ouder VerkeersRaad)
- Wijkraad Stadsveld;
- Wijkraad Pathmos.

De reacties zijn verzameld en aan de werkgroep voorgelegd met een advies welke zaken over te nemen en niet. Het resultaat is in dit concept WVP verwerkt. In bijlage 11 staat het resultaat van de toetsronde van de bovenwijkse belangengroeperingen en de maatregelen die al dan niet zijn overgenomen in het WVP.

5.2 De reacties uit de wijk

Op 29 oktober 2014 is de tweede informatieavond gehouden waar het concept WVP aan de buurt is gepresenteerd. Ook lag het plan ter inzage bij gemeente en scholen. Zo'n 60 mensen hebben de informatieavond bezocht. Er zijn in totaal 70 vragen gesteld die in de reactienota zijn beantwoord. In de reactienota zijn ook een aantal aanpassingen die integraal in het WVP zijn overgenomen. De reactienota is als bijlage 12 bijgevoegd.

6 Prioriteitsstelling en het vervolg van het WVP

Voor de uitvoering van het WVP heeft de gemeente vooralsnog geen budget gereserveerd. Ook moeten de maatregelen nog nader gecalculeerd worden door de gemeente. Een deel van de infrastructurele maatregelen kunnen gelijktijdig met andere maatregelen worden uitgevoerd tijdens werkzaamheden aan het riool of waterhuishouding. Dan zijn er relatief weinig extra middelen nodig om de maatregelen uit te voeren. Een aantal maatregelen voor de verkeerscirculatie kunnen relatief eenvoudig worden vormgegeven door middel van de benodigde verkeersbesluitprocedures en bebording. Deze hebben dus direct een positief effect op de gewenste verkeerscirculatie.

Voorgesteld worden alle infrastructurele maatregelen een calculatie te maken en deze in een 10-jarenplan te zetten voor uitvoering. Daarnaast de planning van de werkzaamheden, zover als deze bekend zijn, naast de uit te voeren maatregelen te leggen om per jaar een overzicht te maken van het jaarlijks aan de raad voor te leggen uitvoeringsbudget.

Voor de uitvoering wordt daarmee de volgende prioriteit toegepast:

1. De maatregelen voor de verkeerscirculatiemaatregelen van het reguliere verkeer en het vrachtverkeer:
   - instellen eenrichtingsverkeer en het opzetten van de evaluatie daarvan;
   - het opstellen en uitvoeren van het evaluatieplan van het gebruik van de routes door het vrachtverkeer. Zo nodig worden de maatregelen toegepast die voortvloeien uit de evaluatie;
   - afwaarderen van de route Tweede Emmastraat en de Elferinksweg tot en met de Plataanstraat tot erftoegangsweg en vooralsnog sober vorm te geven.
2. Communicatie- en handhavingsplan voor de parkeerproblematiek en snelheid.
3. Deelname van de basisscholen aan het Twents Verkeersveiligheidslabel.
4. Een jaarlijks plan voor de infrastructurele maatregelen:
   - snelheidsremmende maatregelen;
   - verkleinen van de kruisingsvlakken
   - de rotonde bij de Rembrandtlaan – Bruggertstraat;
   - fietsroutes: aanleg van de fietspaden langs de Rembrandtlaan, de inrichting van de wegen met brede fietsstroken en de fietsstraten;
   - inrichting van de schoolzones;
   - aanpassen van het voetpad achter de basisscholen De Triangel en Het Palet;
   - de aanschaf en een roulatieplan voor de 'smiley'.
5. De mogelijkheden van het toepassen van de Cargohopper nader uitwerken.

Het WVP Stadsveld bestaat hiermee uit een pakket maatregelen waarbij de wijze en prioriteit van uitvoering is aangegeven. Het WVP wordt door de werkgroep aan het college van B&W ter vaststelling aangeboden. Een ambtelijk advies over het WVP zal daaraan toegevoegd worden met naar verwachting een voorstel over de wijze waarop de gemeenteraad betrokken wordt bij de vaststelling en uitvoering van het wijkverkeersplan Stadsveld.

Bijlagen

Bijlage 1: randvoorwaarden WVP Stadsveld
Bijlage 2: verkeersintensiteiten
Bijlage 3: ongevallenbeeld
Bijlage 4: overzicht probleeminventarisatie:
- bijlage 4a: probleeminventarisatie op straat geordend
- bijlage 4b: probleeminventarisatie op soort geordend

Bijlage 5: overzicht routes voor het vrachtverkeer
Bijlage 6: overzicht van de huidige eenrichtingswegen
Bijlage 7: overzicht van de routes door de wijk
Bijlage 8: huidige snelheidsremmende maatregelen
Bijlage 9: toekomstige snelheidsremmende maatregelen
Bijlage 10: het Twents Verkeersveiligheidslabel
Bijlage 11: de resultaten van de toetsronde van de bovenwijkse belangenorganisaties
Bijlage 12: reactienota op concept WVP