nieuw twekkelerveld
alles aanwezig!

Wijkverkeersplan Twekkelerveld



VERKEERSATELIER

Wijkverkeersplan
Twekkelerveld

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s):	Bewonersplatform Twekkelerveld Gemeente Enschede
Titel:	Wijkverkeersplan Twekkelerveld
Kenmerk:	2025/04/WVPTWK
Versie:	0.9
Projectteam(s) opdrachtgevers:	Werkgroep Twekkelerveld
Projectteam Verkeersatelier B.V.:	S. (Sebastiaan) van Rossum, W.A. (Wes) Dekkers
Projectomschrijving:	Wijkverkeersplan Twekkelerveld in samenwerking met de werkgroep verkeer voor de wijk Twekkelerveld te Enschede.
Trefwoorden:	Wijkverkeersplan, Twekkelerveld, werkgroep, bewoners, Enschede, wijk, interactief, participatie, belanghebbenden
Datum:	22 januari 2026

Inhoud

1 INLEIDING 4
1.1 Projectbeschrijving 4
1.2 Leeswijzer 2
2 WERKPROCES VAN HET WIJKVERKEERSPLAN 3
2.1 De vijf processtappen 3
2.1.1 Stap 1: Probleeminventarisatie en -analyse 3
2.1.2 Stap 2: Oplossingen 3
2.1.3 Stap 3: Toets door bovenwijkse belanghebbenden 3
2.1.4 Stap 4: Toets door belanghebbenden uit de wijk 4
2.1.5 Stap 5: Definitieve wijkverkeersplan 4
2.2 Randvoorwaarden 4
3 VERKEERSKUNDIGE ANALYSE 6
3.1 Verkeerskundige beschrijving van de wijk 6
3.1.1 Werkgebied 6
3.1.2 Duurzaam Veilig 6
3.1.3 Wegencategorisering 7
3.2 Routes 9
3.2.1 Vracht- en bevoorradingsverkeer 9
3.2.2 Fietsverkeer 9
3.2.3 OV – Routes 11
3.2.4 Calamiteiten routes 12
3.3 Cijfers 12
3.3.1 Intensiteiten 12
3.3.2 Snelheden 20
3.3.3 Verkeersongevallencijfers 22
3.3.4 Parkeren 25
3.4 Probleeminventarisatie 25
3.4.1 Proces 25
3.4.2 Wegen waar de verkeersproblemen zich voordoen 25
3.4.3 Soorten verkeersproblemen 26
3.4.4 Oorzaak en veroorzaker van de verkeersproblemen 27
3.4.5 Degene die het probleem ervaren 28
3.4.6 Potentiële oplossingen 28
3.5 Probleemanalyse 29
3.5.1 Schouw 29
3.5.2 Knelpunten 30

3.5.3 Verkeersveiligheid 31
3.5.4 Bereikbaarheid en bruikbaarheid 32
3.5.5 Overlast 32
4 OPLOSSINGSRICHTINGEN 34
4.1 Fysieke inrichting 34
4.1.1 Gebiedsontsluitingswegen 34
4.1.2 Erftoegangswegen 35
4.1.3 Parkeren, halen en brengen 40
4.1.4 Schoolomgeving 42
4.2 Routes 44
4.2.1 Fietsnetwerk 44
4.2.2 Oversteken fietsers en voetgangers 46
4.2.3 OV-Routes 49
4.2.4 Calamiteitenroutes 50
4.2.5 Vracht- en bevoorradingsverkeer 50
4.3 Gedrag 51
4.3.1 Handhaving 51
4.3.2 Educatie en voorlichtingen 51
5 HET TOETSEN VAN HET WIJKVERKEERSPLAN 53
5.1 Toets bovenwijkse belangenvertegenwoordigers 53
5.2 Reacties uit de wijk 53
6 PRIORITERING 54
6.1 Maatregelen op hoofdlijnen 54
6.2 Wijkbrede maatregelclusters 55
6.3 Proces prioritering 56
6.4 Geen detailuitwerking in deze fase 56
6.5 Monitoring en evaluatie 56
BIJLAGE 56
Bijlage 1: Probleeminventarisatie 57
Bijlage 2: Hoofdwegenstructuur gemeente Enschede 64
Bijlage 2: Overzichtskaart ongevallen 65
Bijlage 3: Overzichtskaart snelheid 66
Bijlage 4: Overzichtskaart verkeersmodel – basisjaar 2020 67
Bijlage 5: Overzichtskaart verkeersmodel – prognose 2030 (gemiddeld) 68
Bijlage 6: Route Fietstocht 69
BIJLAGE 7: GEWENSTE AANSLUITINGEN F35 70
BIJLAGE 8: MEMO TOETSGROEP 71
LEESWIJZER 71
– ARRIVA (OV-BEDRIJF) 71
– BRANDWEER – TWENTE 71

- COMMISSIE ENSCHEDE TOEGANKELIJK 72
- FIETSERSBOND – ENSCHEDE 72
- GEMEENTE ENSCHEDE – VERKEERSKUNDIGE/WEGBEHEERDER 74
- POLITIE – TWENTE 76
- SENIORENPLATFORM 77
- TWENTE MILIEU 77
- AMBULANCE 78

BIJLAGE 9: VOORBEELDEN GOW30 79

COLOFON 81

1 Inleiding

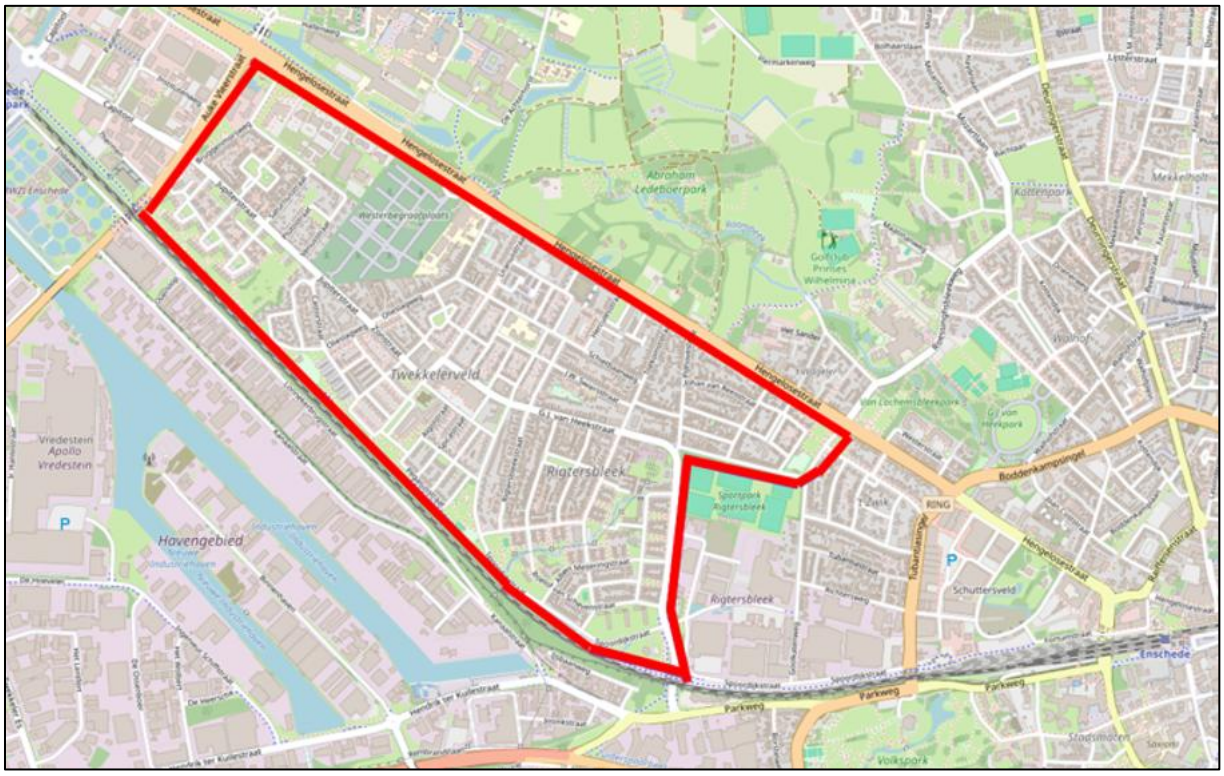
1.1 Projectbeschrijving

De gemeente Enschede richt de wegen zo in dat deze voldoen aan het geldende mobiliteitsplan en de landelijke richtlijnen voor een Duurzaam Veilige inrichting. Voor veel wijken van de gemeente is een wijkverkeersplan gemaakt dat de basis is voor de inrichting en wordt toegepast bij werkzaamheden in die wijken.

Voor het wijkverkeersplan voor de wijk Twekkelerveld hebben het bewonersplatform Twekkelerveld en de gemeente Enschede aan Verkeersatelier gevraagd het wijkverkeersplan op een interactieve wijze vorm te geven met belanghebbenden.

Dezelfde werkwijze is in voorgaande jaren gehanteerd voor de volgende wijken:

1. Wooldrik;
2. Ribbelt en Stokhorst;
3. Hogeland-Zuid;
4. Velve – Lindehof;
5. Hogeland-Noord/'t Getfert-Perik;
6. Stadsveld
7. Boswinkel
8. Lasonder - Het Zeggelt - Boddenkamp



Figuur 1.1: Werkgebied Wijkverkeersplan Twekkelerveld valt binnen de rode lijnen

Het wijkverkeersplan wordt door een werkgroep van belanghebbenden uit de wijk Twekkelerveld. De werkgroep staat onder leiding van een verkeerskundige van Verkeersatelier. Het wijkverkeersplan is de basis voor alle toekomstige reconstructies en aanpassingen van de wegen in de wijk. Indien een maatregel in uitvoering gaat is er vooraf altijd overleg met het bewonersplatform en/of omwonenden. Het werkgebied van het wijkverkeersplan is weergegeven in figuur 1.1.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk twee staat het proces rond de totstandkoming van het wijkverkeersplan verwoord. In hoofdstuk drie staan de belangrijkste problemen in de wijk op basis van een uitgevoerde probleeminventarisatie. De oplossingsrichtingen voor het wijkverkeersplan zullen in hoofdstuk vier worden opgenomen. Hoe het plan ontvangen is bij belanghebbenden binnen en buiten de wijk is in wordt hoofdstuk vijf verwoord. Tot slot volgt in hoofdstuk zes een prioriteitsstelling van de maatregelen en het vervolg van het proces.

Het wijkverkeersplan is verder voorzien van diverse bijlages. De bijlages bevatten achtergrondinformatie en dienen als basis om het wijkverkeerplan op te stellen. In de bijlages zijn opgenomen de probleeminventarisatie, de notulen, de snelheid- en ongevalscijfers, de modelintensiteiten en het werkgebied met bestaande verkeersmaatregelen.

2 Werkproces van het wijkverkeersplan

Het wijkverkeersplan 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. Hierna volgen de randvoorwaarden waaraan dit proces zich moet houden.

De vijf processtappen zijn:
1. Probleeminventarisatie en -analyse
2. Oplossingen genereren en bespreken in de werkgroep
3. Toets 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 verkeersproblemen die bewoners en gebruikers ervaren in de wijk Twekkelerveld. Hiervoor zijn op 16 januari 2025 en op 25 februari 2025 een 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 meegestuurd.

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 verzaakt
5. Wat mogelijke oplossingen zijn

Na de tweede startbijeenkomst konden belanghebbenden daarna nog tot 7 maart 2025 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 7 maart 2025.

Er zijn voor de werkgroep uiteindelijk 37 inwoners die zich hebben opgegeven voor de werkgroep. Daarnaast zijn door het bewonersplatform nog de ondernemers en de scholen benaderd om te participeren. Om een representatieve afvaardiging te creëren van de wijk is er afvaardiging door bewoners gemaakt in die zich hebben opgegeven voor de werkgroep.

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 mogelijke oplossingen voor de problemen die in stap 1 zijn genoemd. 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 wordt 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. De resultaten van de toetsronde worden in de werkgroep besproken en waar mogelijk en/of gewenst worden de adviezen overgenomen. In deze

ronde toetst de gemeente, als bovenwijkse belanghebbende, of het plan aan de vooraf gestelde randvoorwaarden voldoet.

2.1.4 Stap 4: Toets door belanghebbenden uit de wijk

Eind 2025 wordt een tweede wijkbijeenkomst georganiseerd. Hiervoor ontvangen alle inwoners en andere belanghebbenden uit de wijk een uitnodiging om hun mening en visie over het plan te geven. Aan de hand van de uitkomst van deze bijeenkomst wordt het definitieve wijkverkeersplan voor Twekkelerveld opgesteld.

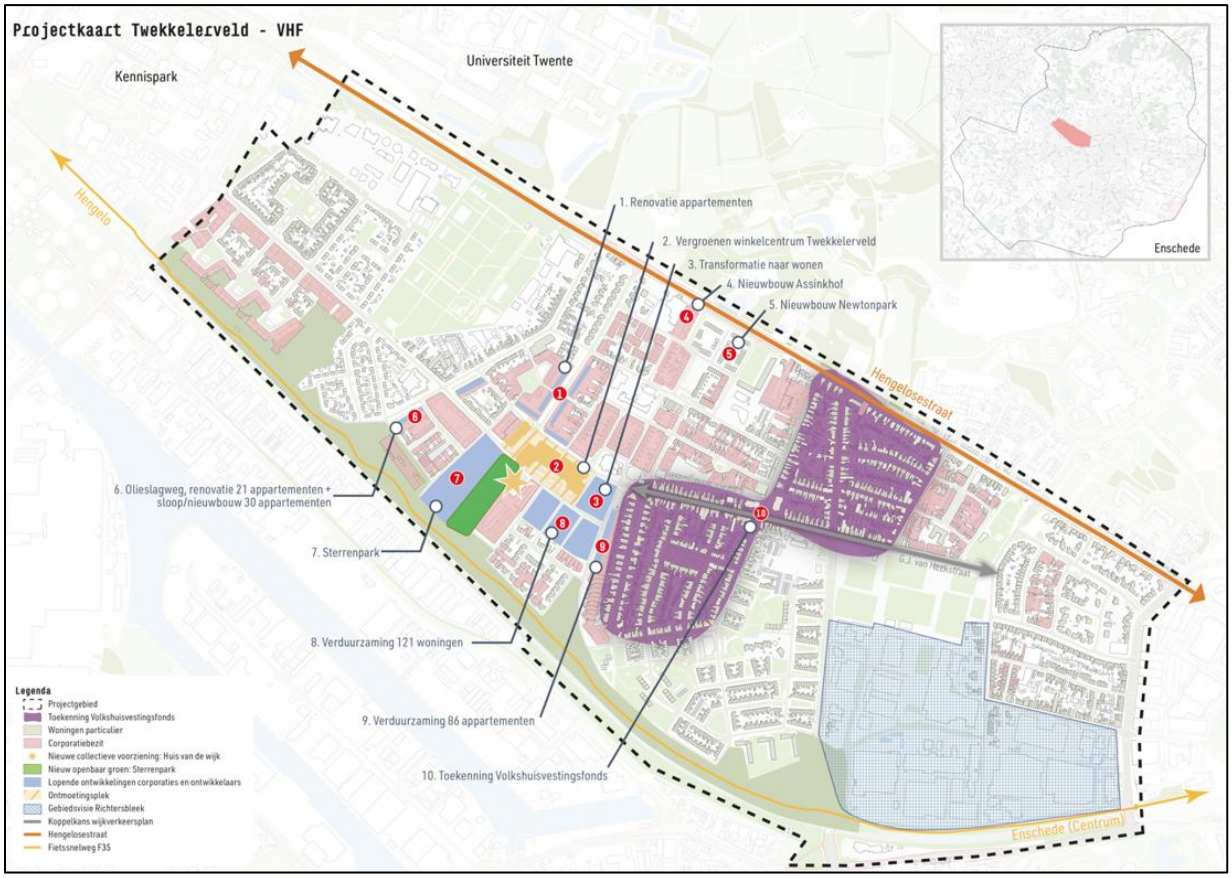
2.1.5 Stap 5: Definitieve wijkverkeersplan

Het definitieve wijkverkeersplan wordt door de werkgroep aan de gemeente aangeboden. Het college van burgemeester en wethouders van Enschede krijgt dit via de ambtelijke organisatie ter vaststelling aangeboden. Ook kiest het college de wijze waarop de gemeenteraad van Enschede betrokken wordt bij dit plan. Daarna zal de uitvoeringsplanning verder door de gemeente Enschede worden opgesteld en vangt de realisatie aan. Belangrijk daarbij is dat er zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van 'werk met werk'. De uitvoering zal namelijk vaak worden meegenomen tijdens gepland groot onderhoud, zodat de kosten relatief beperkt blijven.

2.2 Randvoorwaarden

De basis voor het wijkverkeersplan vormt de Mobiliteitsvisie 2030 voor de gemeente 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:
- Mobiliteitsvisie Enschede 2030, Leefbaar, Aantrekkelijk en Bereikbaar per fiets
- Fietsvisie Enschede 2030, Leefbaar, Aantrekkelijk en Bereikbaar per fiets
- Toetsingskaders Openbare Ruimten (TOR)
- Gebiedsafbakening wijkverkeersplan (zie: figuur .1)
- Rigtersbeek Gebiedsvisie
- Visie Spoorzone Hengelo Enschede
- Toekomstbeeld Omgevingsvisie
- Landelijke principes Duurzaam Veilig
- Wijkaanpak 'Welkom in Nieuw-Twekkelerveld'
- Leefmilieus Twekkelerveld
- Reeds lopende ontwikkel- en woningbouwprojecten binnen het werkgebied (zie figuur 2.1)



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

3 Verkeerskundige analyse

3.1 Verkeerskundige beschrijving van de wijk

3.1.1 Werkgebied

Het werkgebied van het wijkverkeersplan voor Twekkelerveld is gelegen in het noordwesten van Enschede en wordt ontsloten door een aantal belangrijke hoofdwegen en infrastructuur. De begrenzing van het gebied wordt gevormd door de Auke Vleerstraat aan de westzijde, de Hengelosestraat aan de noordzijde, de Lambertus Buddestraat aan de oostzijde en het spoor langs de F35 aan de zuidzijde.

Binnen deze grenzen wordt het gebied in twee delen gesplitst door de G.J. van Heekstraat. Deze straat loopt dwars door de wijk en vormt daarmee een belangrijke verkeersas. Op basis van deze indeling wordt in het wijkverkeersplan onderscheid gemaakt tussen het noordelijk en het zuidelijk deel van Twekkelerveld.

Twekkelerveld is primair ingericht als woonwijk. Het overgrote deel van de wijk bestaat uit woonbebouwing, waarbij sprake is van een mix van grondgebonden woningen en gestapelde bouw. De wijk heeft een stedelijk karakter, maar kent tegelijkertijd een overzichtelijke opzet met veel aandacht voor leefbaarheid en sociale voorzieningen.

In het midden van de wijk bevindt zich een compact winkelcentrum met meerdere supermarkten, winkels en andere commerciële functies. Deze centrale ligging zorgt ervoor dat bewoners hun dagelijkse voorzieningen goed bereikbaar hebben.

Naast de woonfunctie zijn er binnen de wijk ook andere functies aanwezig. Zo is er kleinschalige bedrijvigheid en lichte industrie, met name aan de randen van de wijk. In het oostelijke deel van de wijk ligt bovendien een grote begraafplaats die een belangrijke groene en rustgevende plek vormt in het stedelijk gebied.

De wijk beschikt over meerdere basisscholen en kinderopvanglocaties, verspreid over het werkgebied. Deze voorzieningen dragen bij aan het gezinsvriendelijke karakter van Twekkelerveld.

Tot slot is in het noordelijke deel van de wijk een groot sportterrein aanwezig met diverse sportvelden en voorzieningen. Dit terrein wordt intensief gebruikt door sportverenigingen en buurtbewoners, en speelt daarmee een belangrijke rol in het sociale en recreatieve leven van de wijk.

3.1.2 Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig is een landelijk initiatief om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het doel van Duurzaam Veilig is het voorkomen van ongelukken. De gemeente Enschede hanteert net als veel andere gemeente in Nederland de vijf principes van Duurzaam Veilig bij de inrichting van wegen. De vijf principes richten zich op het gebied van infrastructuur vooral in het treffen van preventieve verkeersmaatregelen. De gedachte hierachter is dat een weg zo is ingericht dat duidelijk is wat van de weggebruiker wordt verwacht om verkeersfouten te 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 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 de ernst van het ongeval beperkt blijft. Tot slot is er het principe van statusonderkenning. Wat inhoudt dat een weggebruiker in staat is zijn eigen taakbekwaamheid goed kan in te schatten. Ter illustratie, als iemand vermoeid 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 onderscheidt 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 moet de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaag. Om een gepaste lage snelheid af te dwingen worden in de regel snelheidsremmende maatregelen toegepast en is er binnen de bebouwde kom over het algemeen 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.

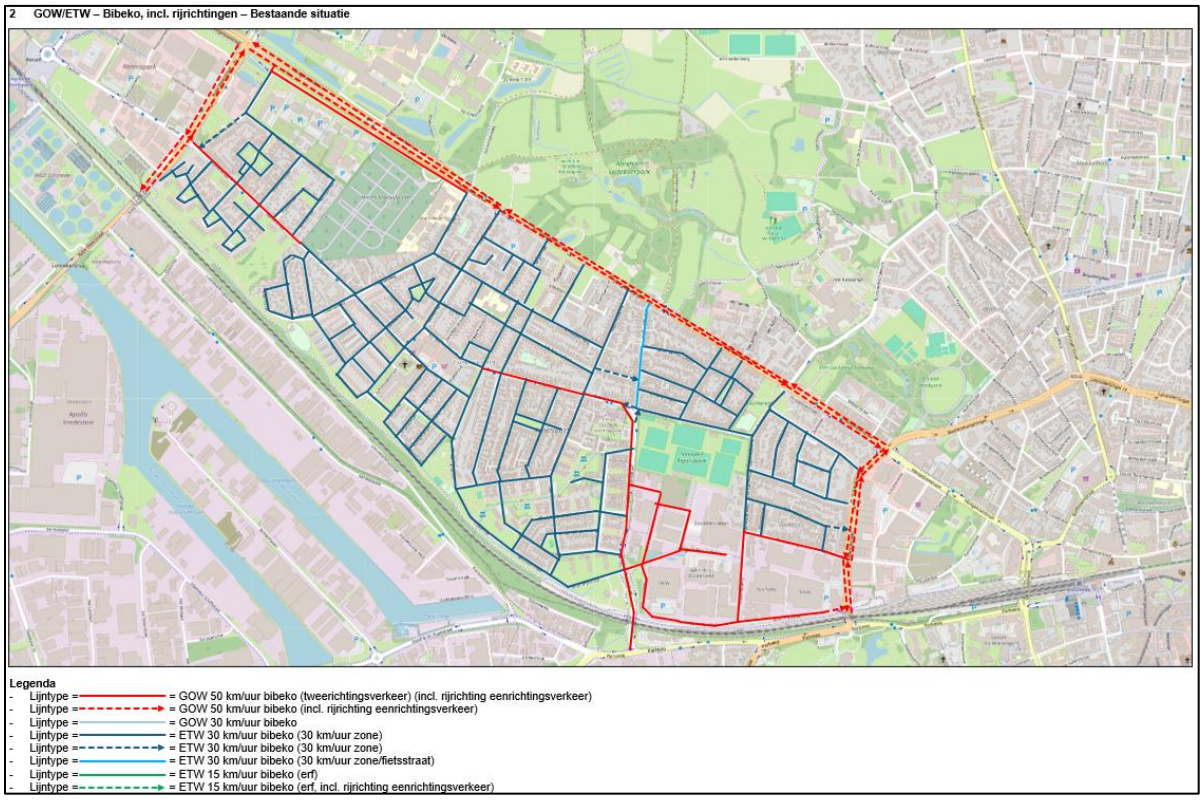
3.1.3 Wegencategorisering

Het werkgebied van Twekkelerveld wordt grotendeels omsloten door gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 50 km/uur. Aan de westzijde grenst de wijk aan de Auke Vleerstraat, aan de noordzijde aan de Hengelosestraat en aan de oostzijde aan de Lambertus Buddestraat. Deze wegen vormen belangrijke verkeersaders richting het centrum van Enschede en andere stadsdelen. Waar deze hoofdwegen elkaar of andere belangrijke wegen kruisen, is doorgaans sprake van verkeerslichtgeregelde kruispunten.

Binnen de wijk loopt de G.J. van Heekstraat als een belangrijke interne verkeersas van oost naar west. Deze weg verdeelt het werkgebied in een noordelijk en zuidelijk deel en is ingericht als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur. De straat fungeert als belangrijke schakel voor de bereikbaarheid van de wijk, maar wordt in de praktijk ook gebruikt als route voor doorgaand verkeer.

Naast de G.J. van Heekstraat zijn er in de wijk enkele andere wegen met een verkeerskundig belangrijke functie, zoals de Pijlhovestraat en de Goolkatenweg. Deze wegen vervullen een verbindende rol tussen de woongebieden en de hoofdwegen aan de randen van de wijk. Het merendeel van deze wegen is ingericht als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

In de woonstraten van Twekkelerveld geldt grotendeels een snelheidsregime van 30 km/uur. Daarnaast lopen er enkele doorgaande wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur door de wijk. In diverse straten is eenrichtingsverkeer ingesteld voor gemotoriseerd verkeer, met uitzondering voor (brom)fietsers. Wat verder direct opvalt, is dat veel 30 km/uur-wegen nog zijn uitgevoerd in asfalt, wat visueel minder aansluit bij de gewenste snelheidsbeperking.



Figuur 3.1: Wegencategorisering in en rondom Twekkelerveld, incl. rijrichtingen

In bijlage 2 is de formele hoofdwegenstructuur opgenomen van de gemeente Enschede. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat de gemeente Enschede bezig is met een nieuw wegencategoriseringsplan. Hiervan is momenteel een concept gereed.

3.2 Routes

3.2.1 Vracht- en bevoorradingsverkeer

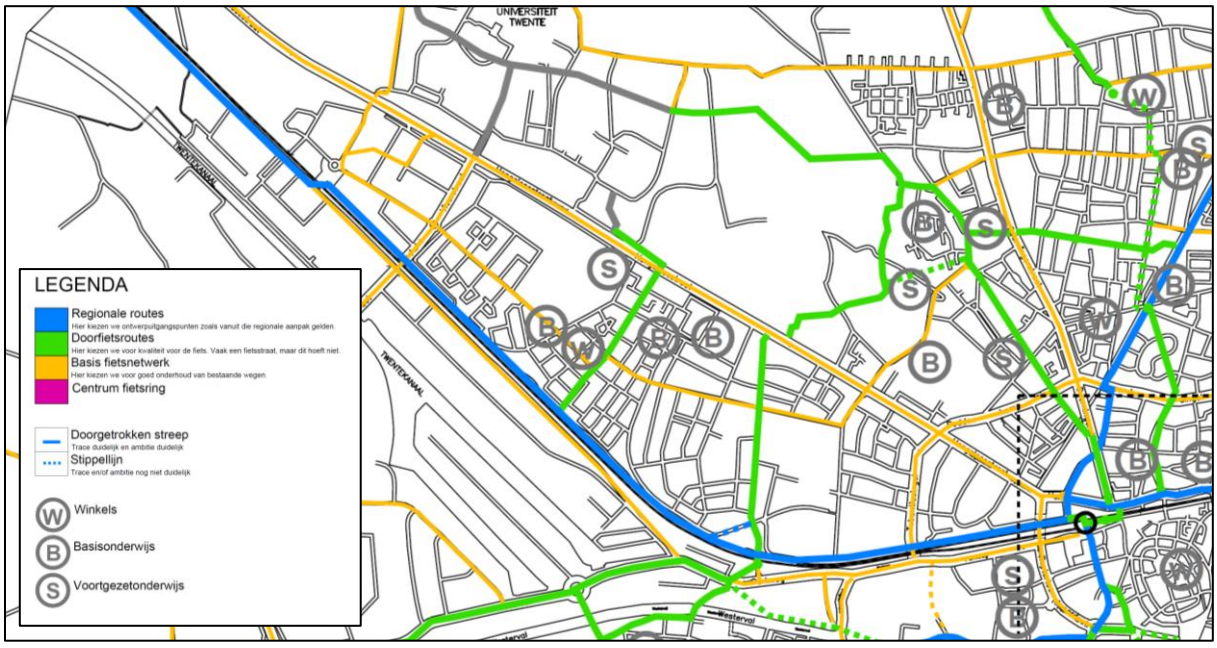
Het vracht- en bevoorradingsverkeer in de wijk vindt plaats via de gebiedsontsluitingswegen om de wijk. In de toekomst blijven de routes, op basis van het verkeersmodel, voor het vracht- en bevoorradingsverkeer hetzelfde. Wel is er een lichte verschuiving te zien. Het aandeel vrachtverkeer neemt in de toekomst toe op de gebiedsontsluitingswegen om de wijk, zoals de Hengelosestraat en de Auke Vleerstraat. Het vrachtverkeer neemt niet significant toe op de wegen binnen de wijk . Dit kan worden verklaard door veranderende distributienetwerken en voorkeursroutes voor vracht- en bevoorradingsverkeer in met name de noordelijke regio van Enschede.

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. Mogelijk kan dit in de toekomst effect hebben op vrachtroutes in en rondom Enschede. Indien deze zone wordt ingevoerd, dan is het belangrijk om dit goed te monitoren. Voor de wegen in de wijk heeft dit voor nu geen effect.

3.2.2 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 fietsroutenetwerk Enschede rondom het Twekkelerveld e.o. (bron: Gemeente Enschede, 2021:24 en 25)

In figuur 3.2 zijn de fietsroutes in en om de wijk weergeven. 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. In de figuur is de doorfietsroute door de wijk over o.a. de Uranusstraat en Schorpioenstraat te zien. Een opmerking van de werkgroep is dat deze groene route vanaf de F35 richting de Hengelosestraatweg anders zou gaan lopen, namelijk via de Olieslagweg en de speeltuin.

Gelet op overig verkeer is dit ook een rustigere route. In dit plan wordt in H3 (probleeminventarisatie) en H4 (oplossingsrichting) verdere invulling aan dit onderwerp gegeven.

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. Voor deze routes gaat het met name om de beleving en is reistijd van ondergeschikt belang.

Voor het fietsverkeer in de wijk speelt de F35 een belangrijke rol. Deze snelfietsroute loopt langs de zuidzijde van de wijk en is onderdeel van de regionale hoofdfietsstructuur tussen onder andere Enschede en Hengelo. Daarnaast loopt langs de Hengelosestraat een vrijliggende hoofdfietsroute die eveneens deel uitmaakt van het bovenregionale fietsnetwerk.

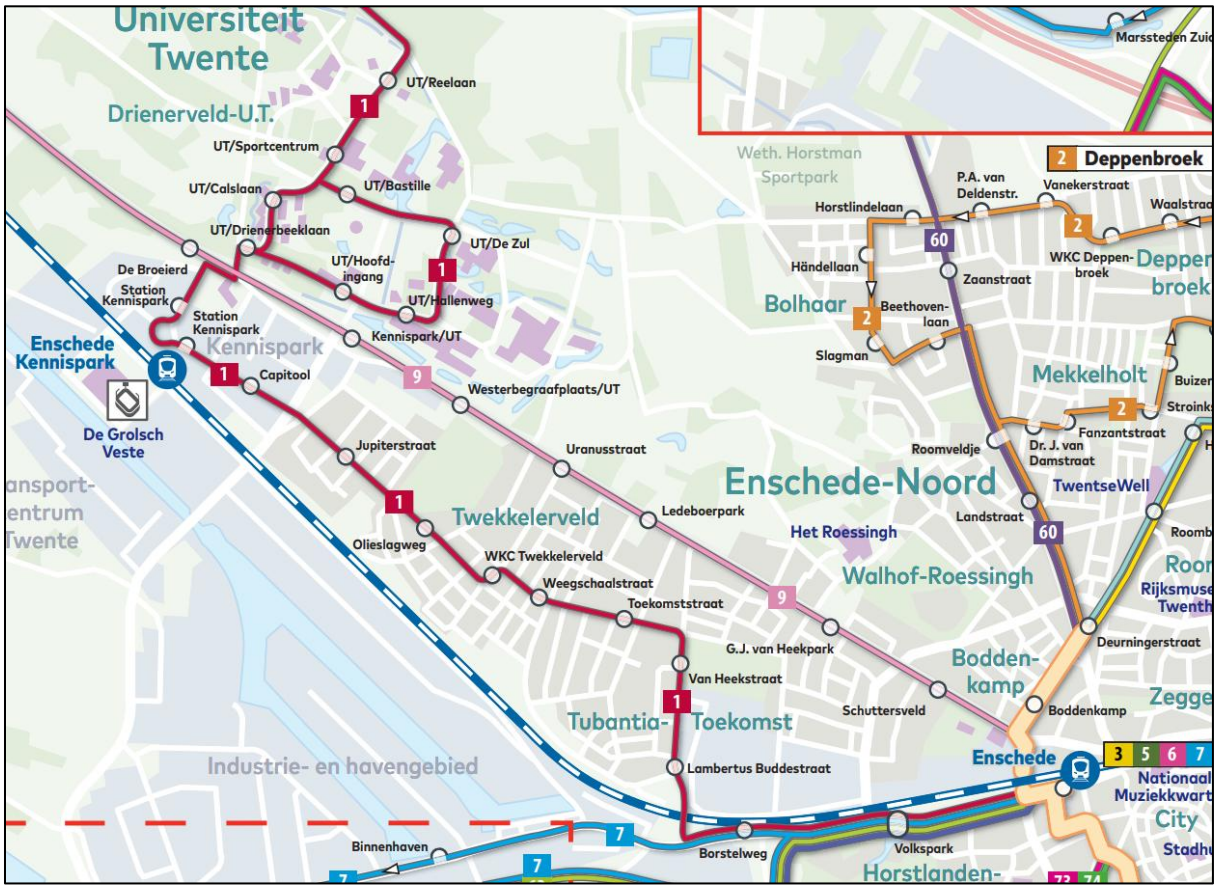
Binnen de wijk zelf zijn diverse wegen ingericht als fietsstraat of voorzien van fietssuggestiestroken. Deze routes sluiten aan op de F35 of andere hoofdfietsverbindingen. Daarmee is de wijk goed aangesloten op het regionale fietsnetwerk, hoewel op lokaal niveau nog aandachtspunten bestaan op het gebied van verkeersveiligheid en comfort voor fietsers.

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 en te stimuleren 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.

3.2.3 OV – Routes

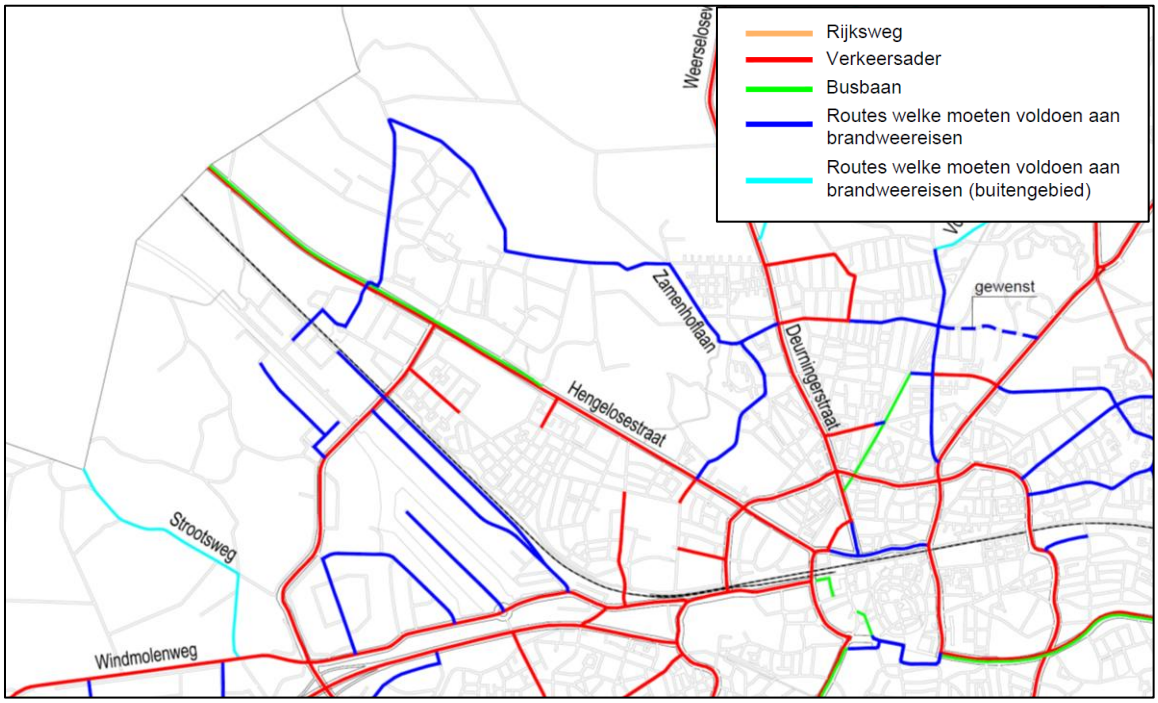
Door en om de wijk lopen een aantal ov-routes (busroutes), namelijk de reguliere buslijnen 1 en 9. De route van buslijn 9 gaan over de Hengelosestraat en lopen formeel buiten het werkgebied via de hoofdwegen. De route van buslijn 1 loopt door de wijk vanaf de Lambertus Buddestraat richting de Jupiterstraat en vice versa. Figuur 3.3 geeft de routes weer door en rondom de wijk. Als randvoorwaarde aan het wijkverkeersplan is meegegeven dat de ov-routes intact moet blijven. Als er binnen de wijk en de werkgroep echter sprake is van een sterke wens om een route aan te passen, en daarvoor is voldoende onderbouwing te geven, kan een advies aan de gemeente en de concessiehouder worden gegeven om deze ter overweging te nemen.



Figuur 3.3: Busroutes door en rondom de wijk Twekkelerveld

3.2.4 Calamiteiten routes

De wegen rondom de wijk, net als een aantal inprikkers, zijn 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. De routes zijn weergegeven in figuur 3.4. voor de calamiteitenroutes geldt dat deze in stand moeten blijven om de wettelijke aanrijtijden te borgen.



Figuur 3.4: Calamiteitenroutes (Brandweer Enschede, uitsnede Twekkelerveld + legenda)

3.3 Cijfers

3.3.1 Intensiteiten

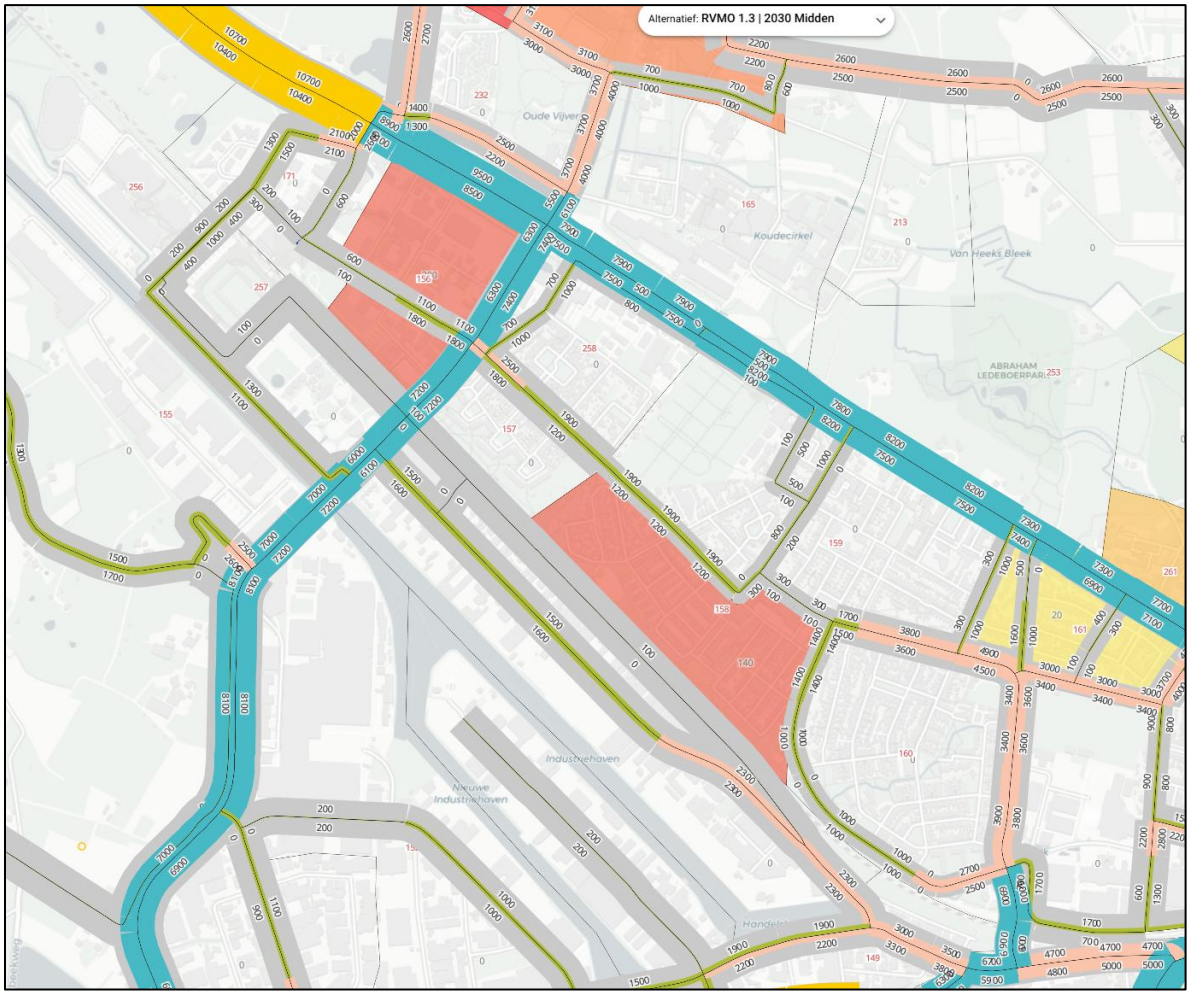
De gemeente Enschede maakt gebruik van het regionale verkeersmodel van de provincie Overijssel. Dit model geeft inzicht in de huidige en verwachte verkeersstromen en -intensiteiten, met als basisjaar 2020 en prognosejaar 2030, waarbij ook een prognose kan worden gemaakt op straatniveau. Verkeersstromen worden via herkomst-bestemmingsrelaties verdeeld over het netwerk op basis van reistijd, capaciteit en routekeuze, waardoor ook verkeer door wijken wordt meegenomen. Voor zeer lokale effecten blijft aanvullende detailanalyse of lokale modellering noodzakelijk.

Op basis van dit model analyseren we de verwachte veranderingen in mobiliteit richting 2030, specifiek voor de wijk Twekkelerveld. Deze analyse doen we per modaliteit: gemotoriseerd verkeer, vrachtverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer. Hieronder wordt per vervoerswijze in kaart gebracht wat de belangrijkste veranderingen zijn en welke gevolgen deze veranderingen kunnen hebben voor de wijk Twekkelerveld.

Allereerst het gemotoriseerd verkeer. Het verkeersmodel (scenario midden) laat zien dat er sprake is van een toename van gemotoriseerd verkeer op de gebiedsontsluitingswegen in en rondom de wijk in 2030. Dit wijst op een grotere afhankelijkheid van deze routes voor woon-werkverkeer (forensenverkeer), andere vervoersbehoeften, autonome verkeersgroei, veranderend reisgedrag of gebiedsontwikkeling in en rondom de wijk en regio. Vooral de toename van gemotoriseerd verkeer op de doorgaande route G.J van Heekstraat – Jupiter – Zonstraat valt op. De voorspelling van het verkeersmodel is dus dat het drukker gaat worden in de wijk.



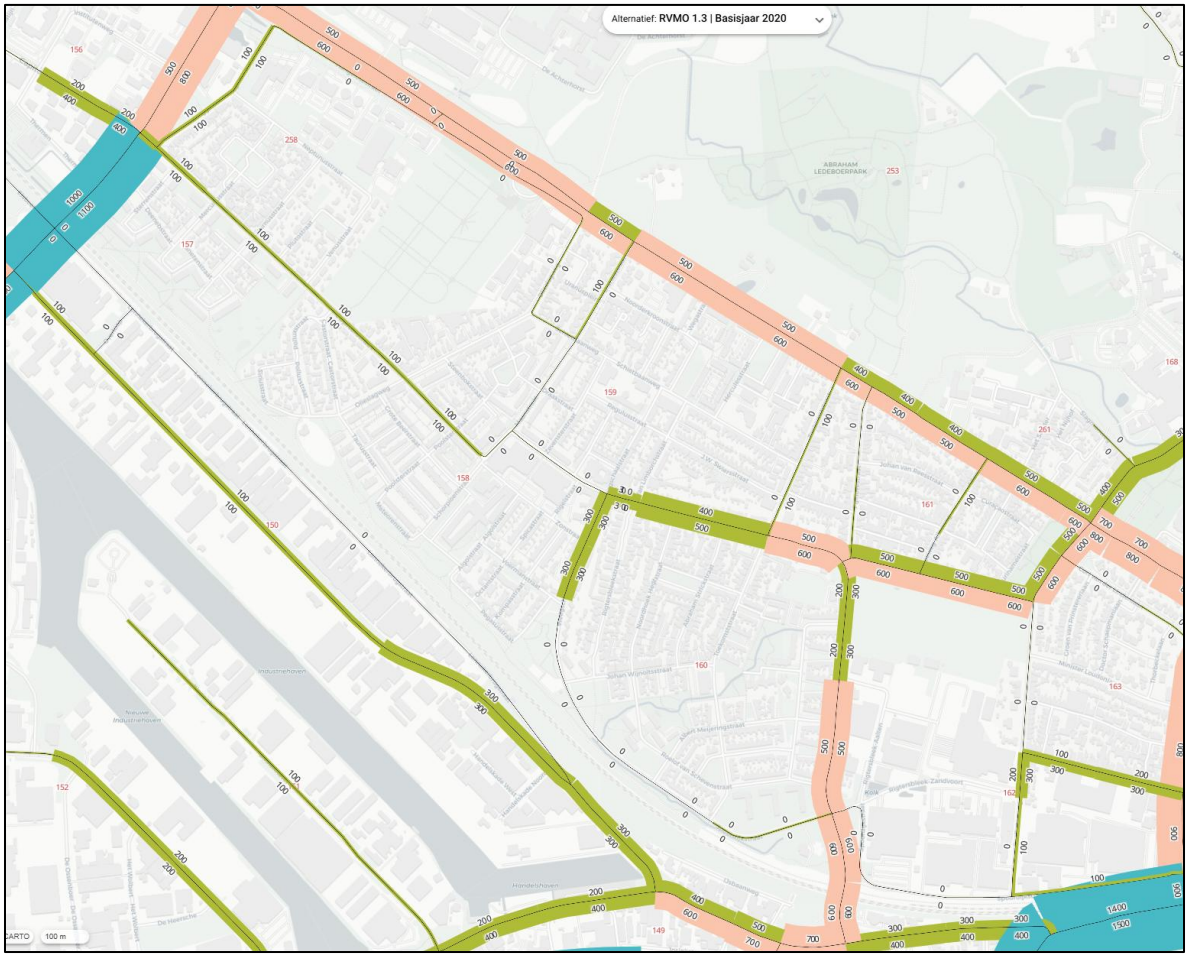
Figuur 3.5: Verkeersmodel gemotoriseerd verkeer etmaal basisjaar 2020 (update 2023). De kleurstelling en de dikte van de lijn correspondeert met de intensiteit van het verkeer. Deze kleurindeling is bepaald in het verkeersmodel, waarbij bijvoorbeeld blauw relatief veel verkeer betekent.



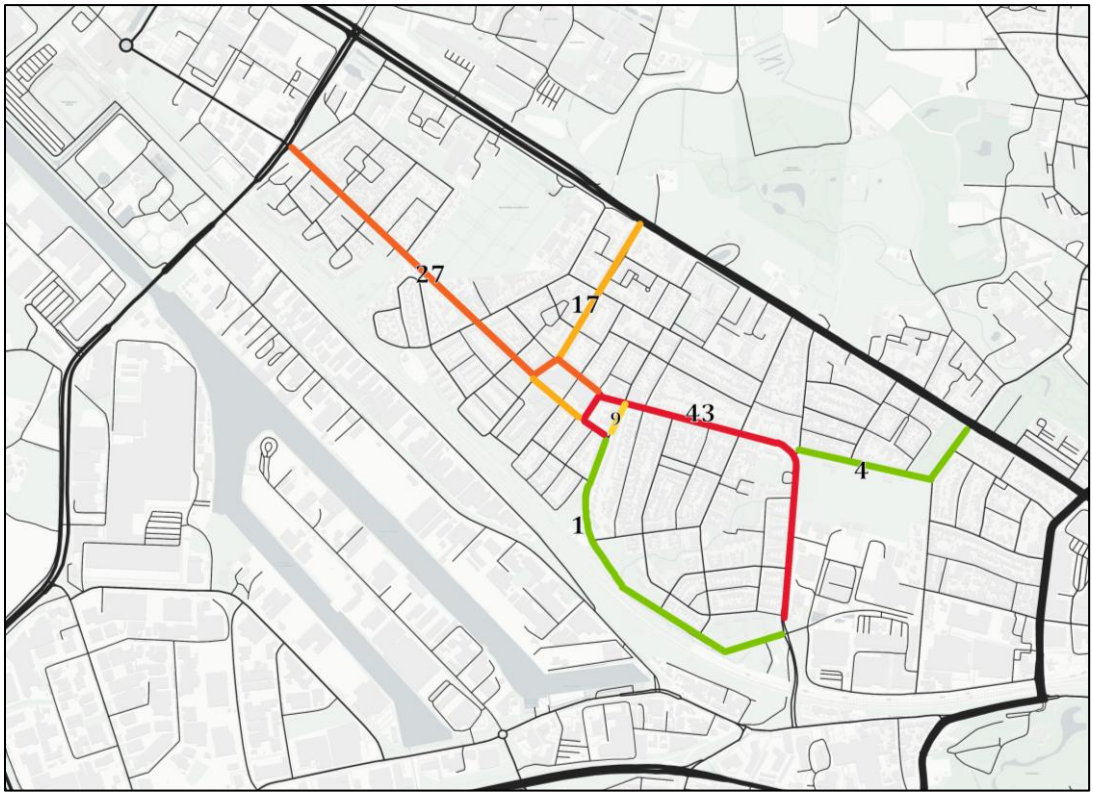
Figuur 3.6: Verkeersmodel gemotoriseerd verkeer etmaal scenario midden 2030

Voor het vrachtverkeer is te zien dat er weinig verschuiving zit in het aandeel vrachtverkeer. Wat wel opvalt is dat er in het model geen vrachtverkeer wordt toebedeeld aan het deel G.J. van Heekstraat voor het winkelcentrum. Dit is een belangrijke route naar het winkelcentrum en er bevindt zich een laad- en losparkeerplaats. Het lijkt daarom te gaan om een fout in het model. De werkgroep heeft hiervoor ook een nauwkeurigere figuur aangeleverd.

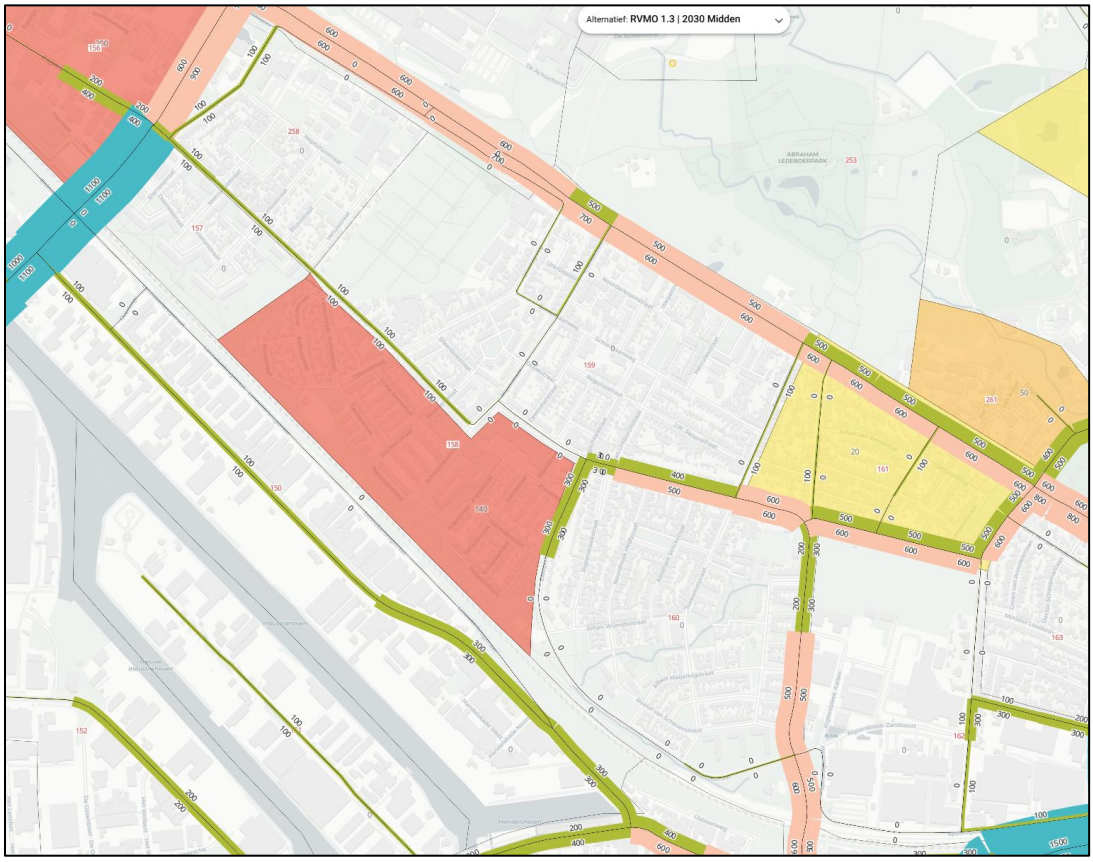
De situatie in 2030 lijkt voor het vrachtverkeer dus weinig veranderd ten opzichte van de huidige situatie.



Figuur 3.7: Verkeersmodel vrachtverkeer etmaal basisjaar 2020 (update 2023)

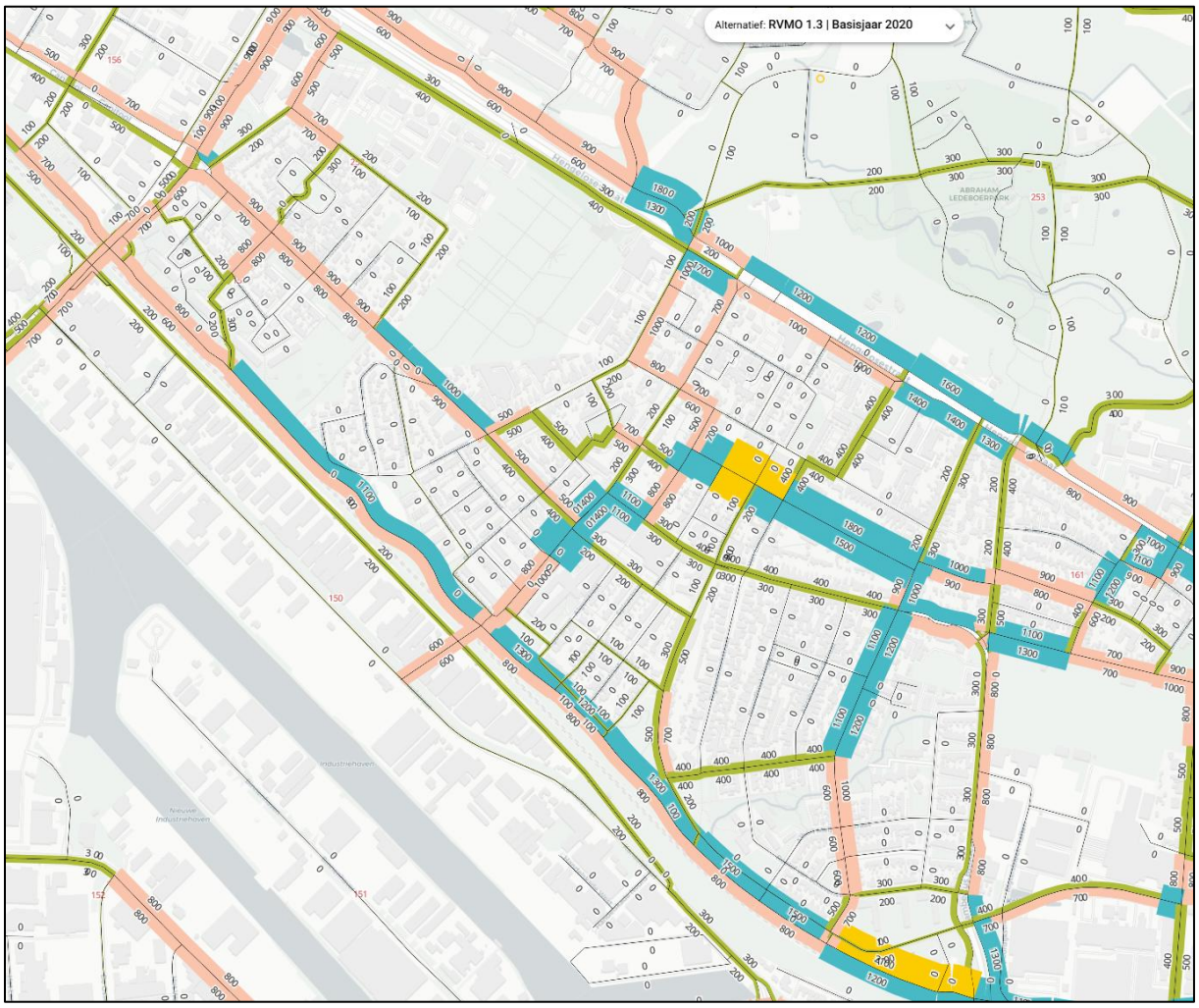


Figuur 3.8: Routeverdeling van vrachtwagens door Twekkelerveld (anno 2025), aangeleverd door de werkgroep

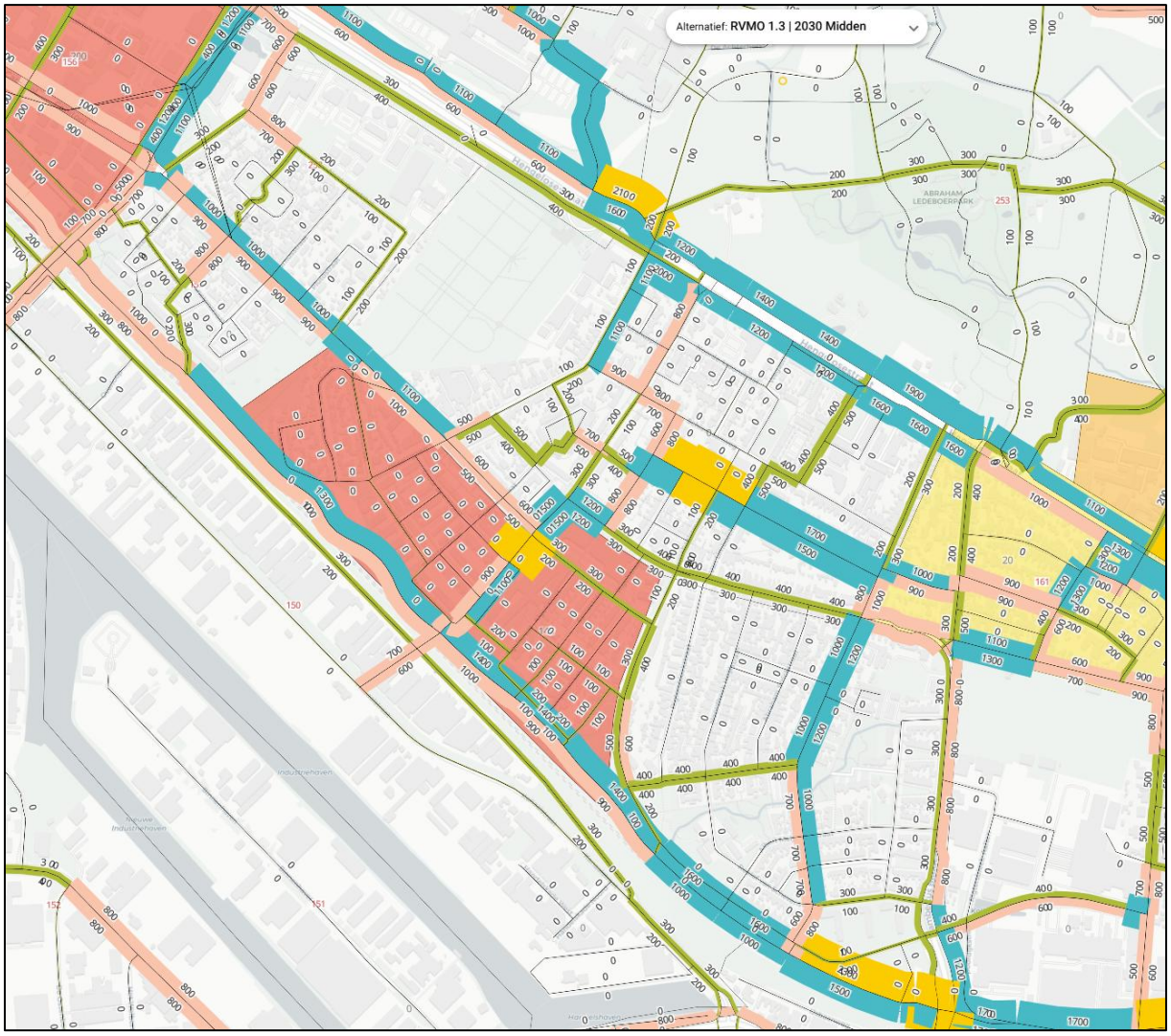


Figuur 3.9: Verkeersmodel vrachtverkeer etmaal scenario midden 2030

Dan het fietsverkeer. Het model laat zien dat het fietsverkeer op de F35 toeneemt. Het fietsverkeer in de wijk zelf blijft redelijk hetzelfde. Wat verder opvalt is dat veel fietsverkeer zich concentreert rondom het winkelcentrum. Het wordt dus vooral drukker met fietsverkeer op de doorgaande fietsroutes. Het is belangrijk dat de fietsinfrastructuur hierop voorbereid is met een passende inrichting die goed aansluit bij deze hogere intensiteiten. Net als voor de voertuigintensiteiten is een belangrijke opmerking op de onderstaande figuur dat dit een aanname en inschatting is op basis van een model. Voor niet alle wegen komt dit volledig overeen met de werkelijke fietsintensiteiten.



Figuur 3.10: Verkeersmodel fiets per etmaal basisjaar 2020 (update 2023)

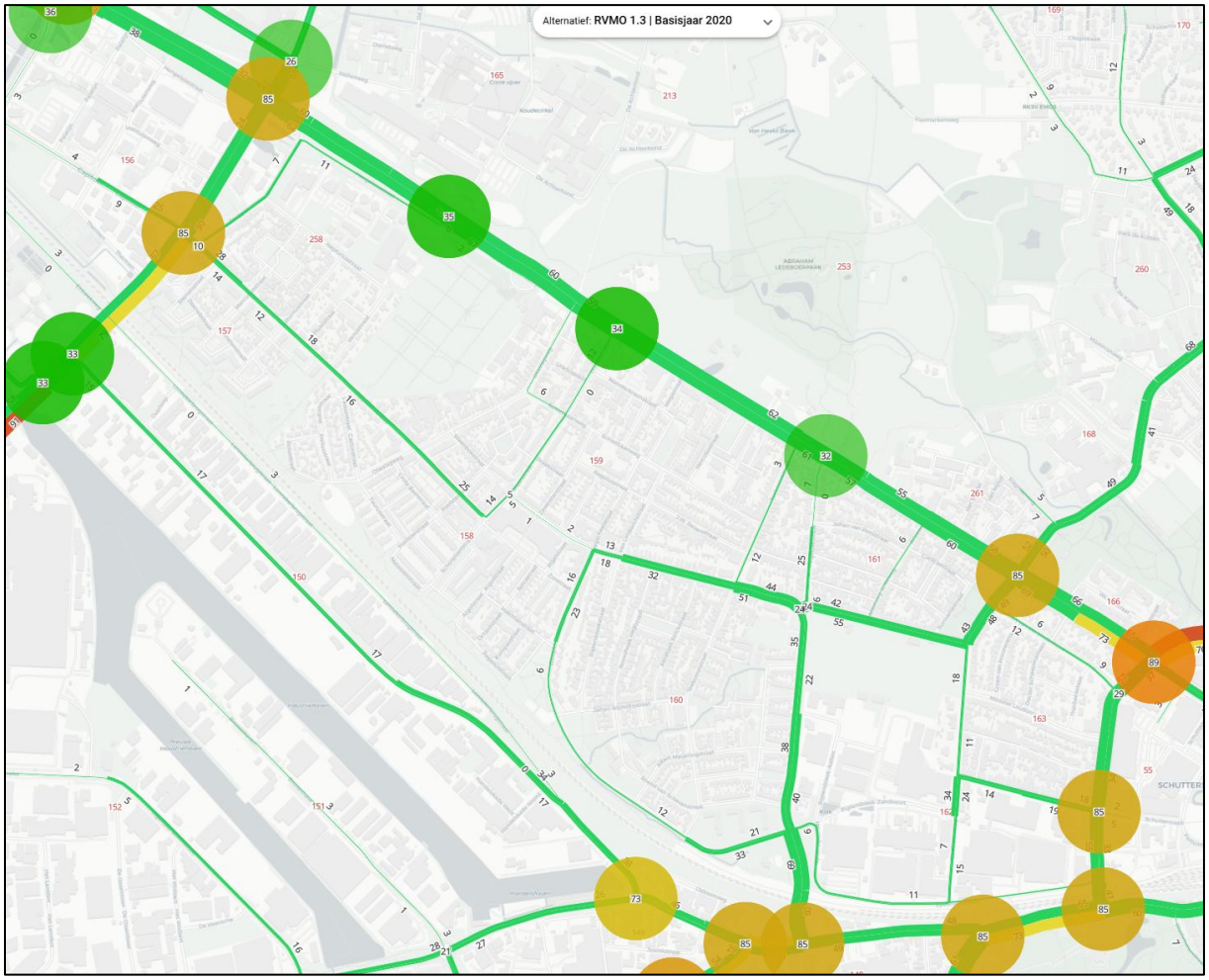


Figuur 3.11: Verkeersmodel fiets per etmaal scenario midden 2030

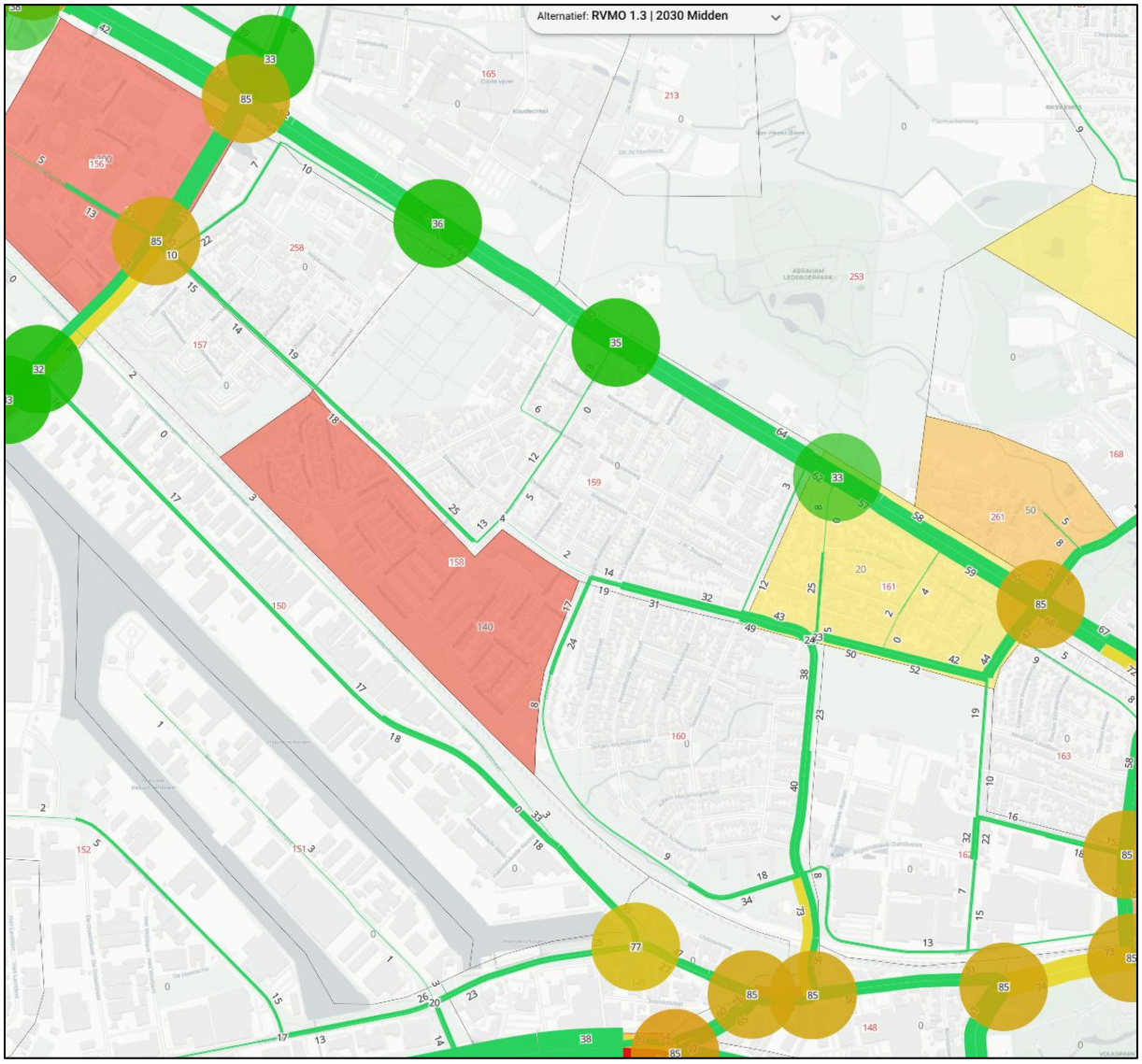
Het lijkt erop dat de resultaten voor het openbaar vervoer in het verkeersmodel niet volledig betrouwbaar zijn. De uitkomsten wijken af van de verwachtingen. Daarom wordt dit nader onderzocht voordat er conclusies worden getrokken over de ontwikkelingen in het openbaar vervoer richting 2030.

Het verkeersmodel kijkt niet alleen naar de verkeersintensiteiten, maar ook naar de verhouding tussen intensiteit en capaciteit (de I/C-verhouding) en de belasting van kruispunten. Deze indicatoren geven inzicht in de mate van benutting van het wegennet en mogelijke knelpunten in de doorstroming.

Uit het model blijkt dat zowel de I/C-verhoudingen als de kruispuntbelastingen op en rond de hoofdwegen in en rondom Twekkelerveld richting 2030 toenemen. Ondanks deze toename blijven de waarden binnen de algemeen gehanteerde acceptabele grens van 85%. Dit betekent dat de doorstroming op deze locaties naar verwachting ook in de toekomst voldoende blijft.



Figuur 3.12: I-C-verhoudingen en kruispuntbelastingen basisjaar 2020 (update 2023)



Figuur 3.13: I-C-verhoudingen en kruispuntbelastingen modeljaar 2030 midden

3.3.2 Snelheden

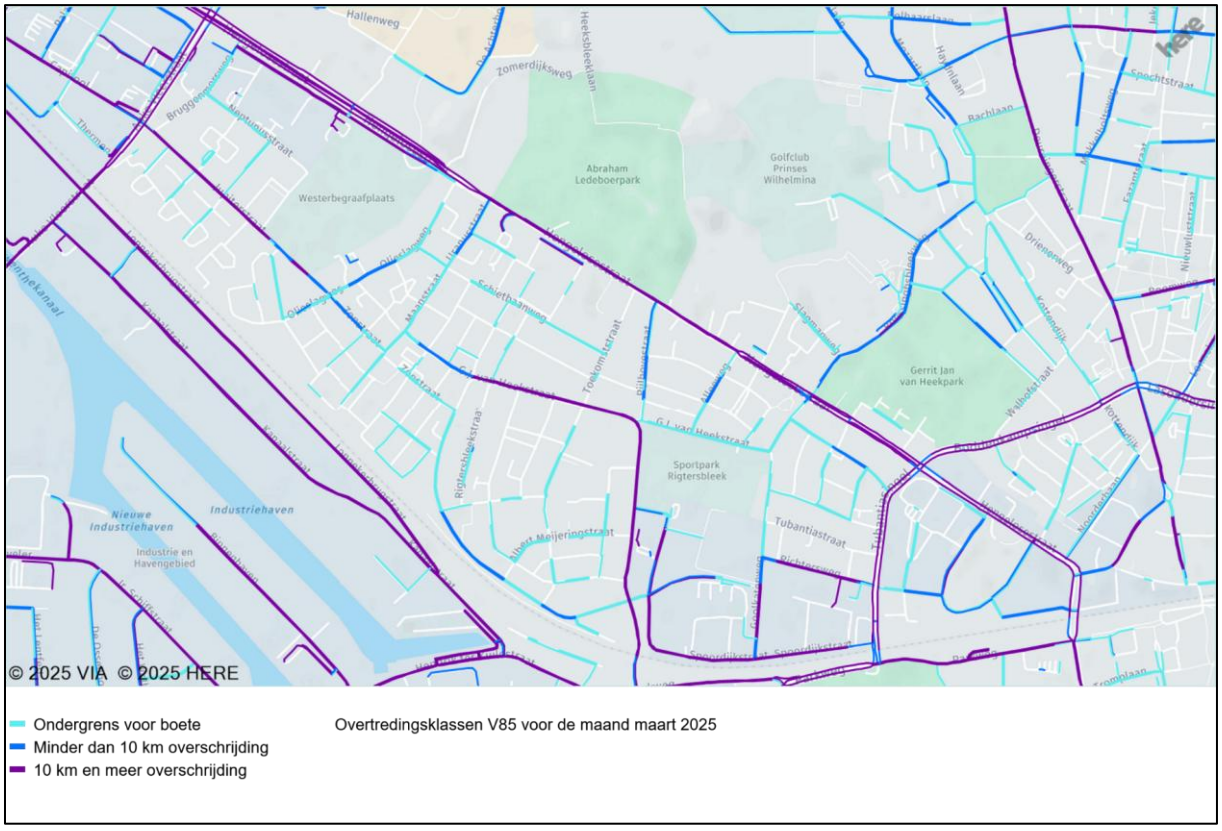
De gemeente Enschede heeft inzicht in snelheidsgegevens van haar wegen. Deze informatie is beschikbaar VIA Software en zijn afkomstig van softwareontwikkelaar HERE. HERE verzamelt actuele gegevens via onder andere (portable) navigatiesystemen, smartphone data en apps van verschillende partijen en data van derden in de vorm van *'Floating Car Data'*. Deze data maakt het mogelijk om bijvoorbeeld de invloed van drempels, kruispunten en verkeersdrukte te verwerken. Om een zuiver beeld wordt de data gesplitst in situaties mét en zónder vertraging, zoals tijdens drukke verkeers momenten (spits). Zo kan de gemeente als wegbeheerder en de politie op grond van een analyse 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: is 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.

Vanuit VIA zijn snelheidsgegevens beschikbaar van de wegen in de gemeente Enschede, inclusief de wegen in en rondom het werkgebied. Hiermee ontstaat een accuraat beeld over de gereden snelheden in het werkgebied. Deze zijn voor het wijkverkeersplan geanalyseerd.

Allereerst valt op dat de Spoordijkstraat er uit springt. De V85 zit hier op 40,4 km/u en dat is hoog voor een 30 weg.

Verder valt ook het traject Jupiterstraat/Zonstraat direct op. De V85 zit hier op sommigen stukken op 43,5 km/u. Ook dit is weer erg hoog voor een 30 weg. Als we verder kijken naar de 30 wegen in het gebied zien we dat de V85 verder ook nog significant boven de toegestane snelheid ligt op de Alleeweg (V85: 36,9), Pijlhovestraat (V85: 37,1 en fietsstraat), Olieslagweg (V85: 40,2) en de Uranusstraat (V85: 40,5). Op het 30 deel van de G.J. van Heekstraat ligt de V85 met 35,5 km/u ook iets boven de toegestane snelheid. Op het 50 deel van de G.J. van Heekstraat ligt de V85 met 52,6 km/u dan weer niet ver boven de toegestane snelheid.



Figuur 3.14: V85 en een snelheidsoverschrijding bij 30 km/uur toegepast op alle wegen, incl. de formele 50 km/uur-wegen



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

3.3.3 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 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 kan worden gemaakt.

Toch komt het voor dat niet alle ongevallen worden geregistreerd. Denk aan vaak (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 verkeerslachtoffer er een onderscheidt wordt gemaakt naar bestuurder, passagier of voetganger, of iemand gewond is geraakt dan wel is overleden. Er wordt geen onderscheidt gemaakt naar de aard en ernst van letsel. Er wordt wel onderscheidt gemaakt naar een eenzijdig ongeval en/of er sprake was van een gedraging (overtreding). Wel wordt er een onderscheidt 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. In Twekkelerveld zijn de laatste jaren echter geen grote veranderingen geweest in de infrastructuur. Daarom wordt voor dit wijkverkeersplan gekeken naar de ongelukken registratie vanaf Q1 2014.

De ongevallencijfers worden geanalyseerd met het programma VIA. VIA is een verkeersveiligheidsinformatiesysteem waarin ongevallen en gerelateerde data op overzichtelijke wijze worden verzameld, verrijkt en geanalyseerd. De basis van de ongevallendata komt uit BRON, het Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland, waarin de politie alle verkeersongevallen met letsel registreert. Deze gegevens vormen een belangrijk uitgangspunt, maar geven niet het volledige beeld.

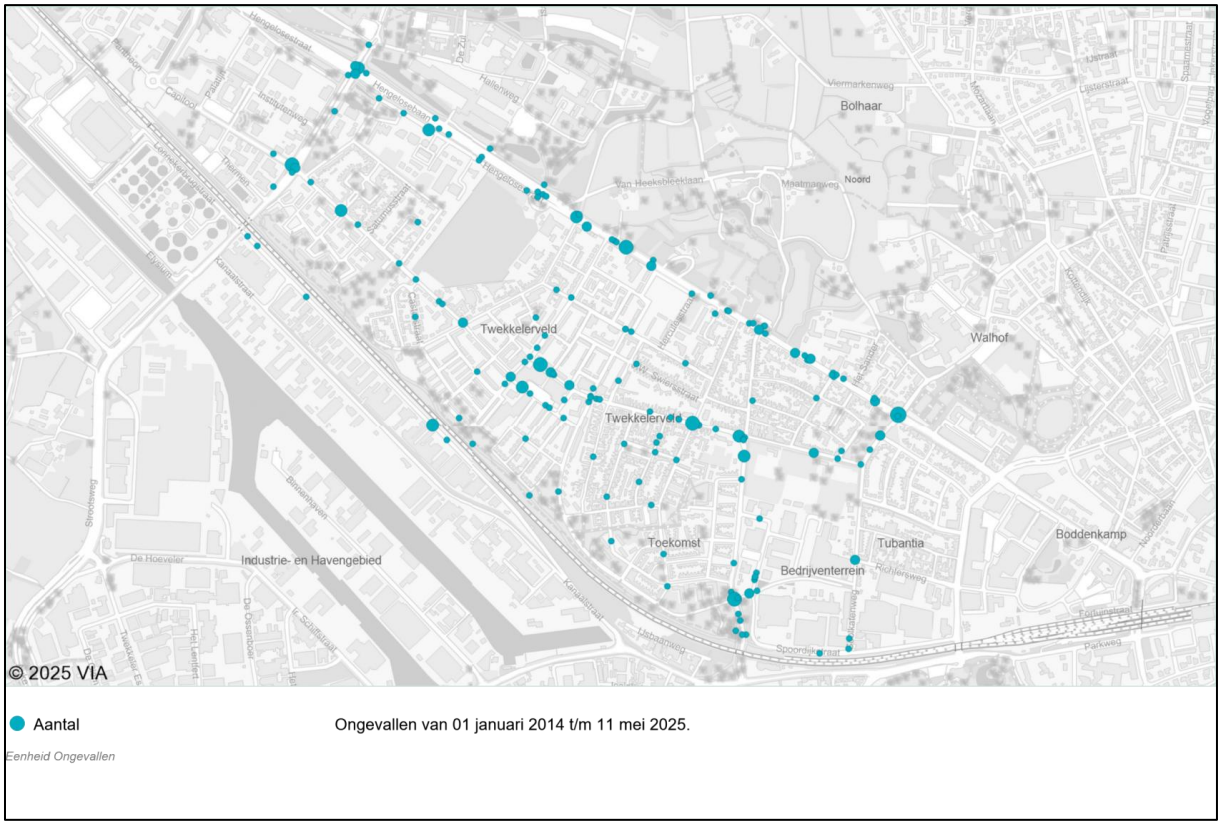
Daarom wordt de informatie in VIA aangevuld met data uit andere bronnen. Zo leveren ook verzekeraars gegevens aan over ongevallen die niet bij de politie zijn gemeld, maar wel bij hen zijn geregistreerd. Dit is met name waardevol bij lichte of enkelvoudige ongevallen, die vaak buiten het blikveld van de politie blijven. Daarnaast kunnen gemeenten en provincies zelf meldingen of observaties invoeren, bijvoorbeeld op basis van klachten van inwoners of eigen verkeersmetingen. Ook gegevens van ambulancediensten of andere hulpverleners kunnen worden meegenomen, evenals input van wegbeheerders en adviesbureaus die op basis van praktijkervaring extra duiding geven aan specifieke situaties.

Het is wel belangrijk om te benoemen dat niet alle ongevallen worden geregistreerd. Parkeerschades e.d. worden door de betrokkenen in de regel zelf afgehandeld. Met behulp van VIA kunnen we de geregistreerde ongevallen in de periode van januari 2014 tot april 2025 in beeld brengen. Op de kaart met de verkeersongevallen springen er een aantal wegen uit.

Op alfabetische volgorde:
- Alleeweg
- G.J. van Heekstraat
- Jan Willen Swiersstraat
- Jupiterstraat
- Pijlhovestraat
- Schietbaanweg
- Toekomsstraat
- Zonstraat

Hiermee valt het direct op dat de meeste ongevallen voorkomen op de doorgaande wegen door de wijk en/of de inprikkende wegen naar de wijk toe. De meeste ongevallen vinden plaats met gemotoriseerd verkeer, gevolgd door de (elektrische) fiets en de bromfiets.

Hieronder zijn de overzichtskaarten van de geregisterde ongevallen te zien:



Figuur 3.16: ongevalsregistratie van materiele en letselongevallen in de periode 01 januari 2014 t/n 11 mei 2025



Figuur 3.17: Ongevalsregistratie van enkel letselongevallen in de periode 01 januari 2014 t/n 11 mei. Er zijn in deze periode geen dodelijke ongevallen geregistreerd binnen het projectgebied.

3.3.4 Parkeren

Binnen het projectgebied is er nergens sprake van gereguleerd parkeren. Gereguleerd parkeren houdt in dat er sprake is van een parkeerbeperking, zoals parkeerduur, of dat er sprake is van betaald parkeren en/of vergunning parkeren. Voor de wijk Twekkelerveld is er geen parkeeronderzoek beschikbaar. Daarom kunnen er geen uitspraken worden gedaan over de parkeerdruk. Het advies aan de gemeente is daarom ook om een parkeeronderzoek uit te voeren in Twekkelerveld. Wel is het handig om te weten dat de verkeerskundige vuistregel is dat vanaf een bezettingsgraad van 85% vaak wordt vaak nagedacht over mogelijke parkeerregulering.

3.4 Probleeminventarisatie

3.4.1 Proces

Voor de probleeminventarisatie zijn huis aan huis brieven verspreid in de wijk. Op 16 januari 2025 en op 25 februari 2025 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 164 inventarisatieformulieren ontvangen met in totaal 409 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 in de bijlagen.

3.4.2 Wegen waar de verkeersproblemen zich voordoen

Uit de inventarisatie en codering van de meldingen in Twekkelerveld blijkt dat een groot deel van de meldingen betrekking heeft op specifieke wegen, kruispunten en locaties binnen de wijk. Een opvallend aandeel van de meldingen richt zich op verkeersveiligheid, overlast en de doorstroming van het verkeer, met name op en rondom de G.J. van Heekstraat. Daarnaast zijn er ook meldingen

gedaan op wijkniveau, waarbij bewoners zorgen uitten over de algehele verkeerssituatie in Twekkelerveld.

Een aanzienlijk aantal meldingen heeft betrekking op situaties rondom het V.V. Rigtersbleek-terrein, de drukke kruisingen in de wijk en het gebruik van het fietspad F35. Opvallend is ook het aantal meldingen over routes rondom scholen, winkelvoorzieningen en doorgaande straten, waar regelmatig hinder en onveiligheid worden ervaren.

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

- G.J. van Heekstraat e.o. (97x)
- G.J. van Heekstraat 'algemeen' (54x)
- T.h.v. V.V. Rigtersbleek (21x)
- Kruising G.J. van Heekstraat – Lambertus Buddestraat – Pijlhovestraat (12x)
- Wijkniveau algemeen (30x)
- Lambertus Buddestraat e.o. (30x)
- Kruising Maanstraat – Zonstraat – Schorpioenstraat (28x)
- Fietspad F35 (snelfietsroute) (22x)
- Toekomststraat e.o. (21x)
- Jupiterstraat e.o. (19x)
- Goolkatenweg e.o. (18x)
- Noordhoek Hegtstraat (11x)
- Winkelcentrum Twekkelerveld (8x)

In dit overzicht is, waar relevant, een verdere uitsplitsing gemaakt van enkele locaties. Dit komt doordat sommige wegen relatief lang zijn of omdat specifieke gedeelten en kruispunten vaak afzonderlijk genoemd worden in de meldingen. Deze verfijning helpt om gerichter maatregelen te kunnen overwegen op plekken waar de knelpunten het meest worden ervaren.

3.4.3 Soorten verkeersproblemen

Uit de analyse van de meldingen in Twekkelerveld blijkt dat verkeersveiligheid een belangrijk thema is voor veel bewoners. Een groot deel van de meldingen valt onder de noemer verkeersveiligheid, waarbij bewoners zorgen uiten over onveilige situaties, hardrijders, slecht zicht en verwarrende verkeerssituaties. Daarnaast zijn parkeren en overlast veelgenoemde onderwerpen, vaak in relatie tot de drukte in de wijk en het gedrag van weggebruikers.

Ook wordt er veel melding gemaakt van bruikbaarheidsproblemen, zoals te smalle straten of trottoirs die niet goed toegankelijk zijn. Verder worden er signalen afgegeven over de bereikbaarheid van bepaalde delen van de wijk, met name rondom de F35. Dit duidt op structurele knelpunten in zowel de verkeersafwikkeling als de inrichting van de openbare ruimte.

Wordt er gekeken naar de aard van de meldingen, dan ziet het overzicht er als volgt uit:

Verkeersveiligheid (220x)
- Snelheid, hardrijders (82x)
- Onduidelijke of niet functionerende verkeerssituatie (42x)
- Slecht zicht (34x)

Parkeren (59x)
- Te weinig parkeerplaatsen (18x)
- Algemene parkeeroverlast (17x)
- Foutparkeren (15x)

Overlast (45x)
- Te veel verkeer (13x)
- Sluipverkeer (12x)
- Overige vormen van overlast, zoals:
  - Haal-/brengverkeer
  - Inrijden tegen de rijrichting
  - Grote voertuigen

Bruikbaarheidsproblemen (44x)
- Voornamelijk te smalle straten of smalle trottoirs
- Bereikbaarheid (21x)
- Met name knelpunten in de bereikbaarheid van de F35

Deze indeling helpt om de meldingen te categoriseren op hoofdlijnen en toont waar bewoners zich in de wijk het meest zorgen over maken. Dit vormt een belangrijke input voor het opstellen van maatregelen binnen het wijkverkeersplan.

3.4.4 Oorzaak en veroorzaker van de verkeersproblemen

Uit de codering van de meldingen in Twekkelerveld blijkt dat bewoners verschillende oorzaken aanwijzen voor de ervaren verkeersproblemen. De fysieke inrichting van de wijk wordt het vaakst genoemd als aanleiding voor knelpunten. Het gaat daarbij om onduidelijke of onveilig ingerichte kruispunten, te smalle straten, geblokkeerd zicht en het ontbreken van veilige oversteekplaatsen. Deze factoren dragen volgens bewoners direct bij aan onveilige verkeerssituaties.

Daarnaast wordt het gedrag van verkeersdeelnemers als belangrijke veroorzaker gezien, met name het autoverkeer. Hardrijders vormen een grote bron van overlast, maar ook sluipverkeer, parkeerdruk door bezoekers van sportclubs en grote voertuigen zorgen voor frustratie en gevaarlijke situaties. Geparkeerde voertuigen – foutgeparkeerd of te groot – worden regelmatig genoemd als obstakel of zichtbelemmering.

Ook fietsers komen in de meldingen terug, zij het in mindere mate. Hier gaat het vooral om gedrag, zoals onvoorspelbaar rijgedrag of het niet naleven van verkeersregels.

De verdeling van de oorzaken/veroorzakers ziet er als volgt uit:

Fysieke inrichting (215x)
- Inrichting van een kruispunt (42x)
- Straat te smal (30x)
- Geblokkeerd zicht (22x)
- Ontbreken (veilige) oversteekplaats (19x)

Autoverkeer (139x)
- Hardrijders (75x)
- Sluipverkeer (14x)
- Te veel verkeer (12x)
- Bezoekers van voetbalclubs (Rigtersbleek/FC Twente) (14x)

Geparkeerde voertuigen (26x)
- Foutgeparkeerde bezoekers, bewoners, bezorgers, grote voertuigen, taxi’s
- Geparkeerde grote voertuigen

Fietsers (19x)
- Met name gedrag van fietsers

3.4.5 Degene die het probleem ervaren

Uit de codering van de meldingen blijkt dat een groot deel van de verkeersproblemen in de wijk Twekkelerveld wordt ervaren door bewoners. Zij vormen veruit de grootste groep die hinder ondervindt van onveilige of onprettige verkeerssituaties in de wijk. Vaak worden zij ook in combinatie met andere groepen genoemd, zoals fietsers, voetgangers of kinderen.

Naast bewoners worden ook alle weggebruikers vaak als benadeelde groep aangeduid. Dit duidt op knelpunten die de algemene verkeersveiligheid raken, ongeacht vervoerswijze of doelgroep. Ook fietsers, voetgangers, kinderen en mindervaliden/ouderen worden regelmatig als kwetsbare of direct benadeelde groep genoemd.

Hieronder een overzicht van de meest genoemde groepen die overlast of gevaar ervaren:

- Bewoners (170x) (vaak ook in combinatie met andere groepen)
- Alle weggebruikers (120x)
- Fietsers (60x)
- Voetgangers (50x)
- Kinderen (30x)
- Mindervaliden/ouderen (15x)
- Autoverkeer (10x)
- Bezoekers / Parkeerders (10x)
- Hulpdiensten / Bus / Specifiek doelgroepenvervoer (sporadisch genoemd)

3.4.6 Potentiële oplossingen

Uit de meldingen blijkt dat bewoners van Twekkelerveld niet alleen problemen signaleren, maar ook actief meedenken over mogelijke oplossingen. Veel aangedragen suggesties richten zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid, onder andere door aanpassingen in de fysieke inrichting van de wegen en het nemen van maatregelen die het rijgedrag beïnvloeden.

Een vaak genoemde oplossingsrichting is het toepassen van principes uit het concept 'Duurzaam Veilig', zoals het instellen van 30 km/u-zones en het aanleggen van drempels of andere snelheidsremmende voorzieningen. Daarnaast zijn er meerdere meldingen waarin bewoners oproepen tot betere fietsvoorzieningen, het veiliger maken van kruispunten, of het wijzigen van voorrangsregelingen om overzicht en doorstroming te verbeteren.

Ook het thema handhaving komt regelmatig terug, vooral gericht op snelheid en parkeergedrag. Verder leeft de wens om oversteken veiliger te maken en het aantal parkeerplaatsen te vergroten. Ten slotte zijn er suggesties om de fysieke inrichting van wegen te verbeteren, bijvoorbeeld door het verbreden of versmallen van rijstroken of het verbeteren van zichtlijnen.

Het overzicht van de aangedragen oplossingen is als volgt:

Duurzaam Veilig-maatregelen (58x)
- 30 km/u (zone) realiseren (25x)
- Drempel(s) realiseren (24x)
- Snelheidsremmende maatregelen (15x)

Bereikbaarheid verbeteren (64x)
- Fietsvoorziening/fietspad realiseren (28x)
- Kruispunt anders inrichten (16x)
- Voorrangsregeling wijzigen (13x)

Handhaven (41x)
- Snelheid (25x)
- Parkeren (foutparkeren, overlast) (22x)
- Lawaai (voertuigen) / aso-gedrag (8x)

Parkeren optimaliseren (18x)
- Meer parkeerplaatsen

Oversteken verbeteren (15x)
- Voor fietsers en voetgangers

Fysieke inrichting aanpassen (70x)
- Onderhoud
- Weg verbreden/versmallen
- Zicht verbeteren

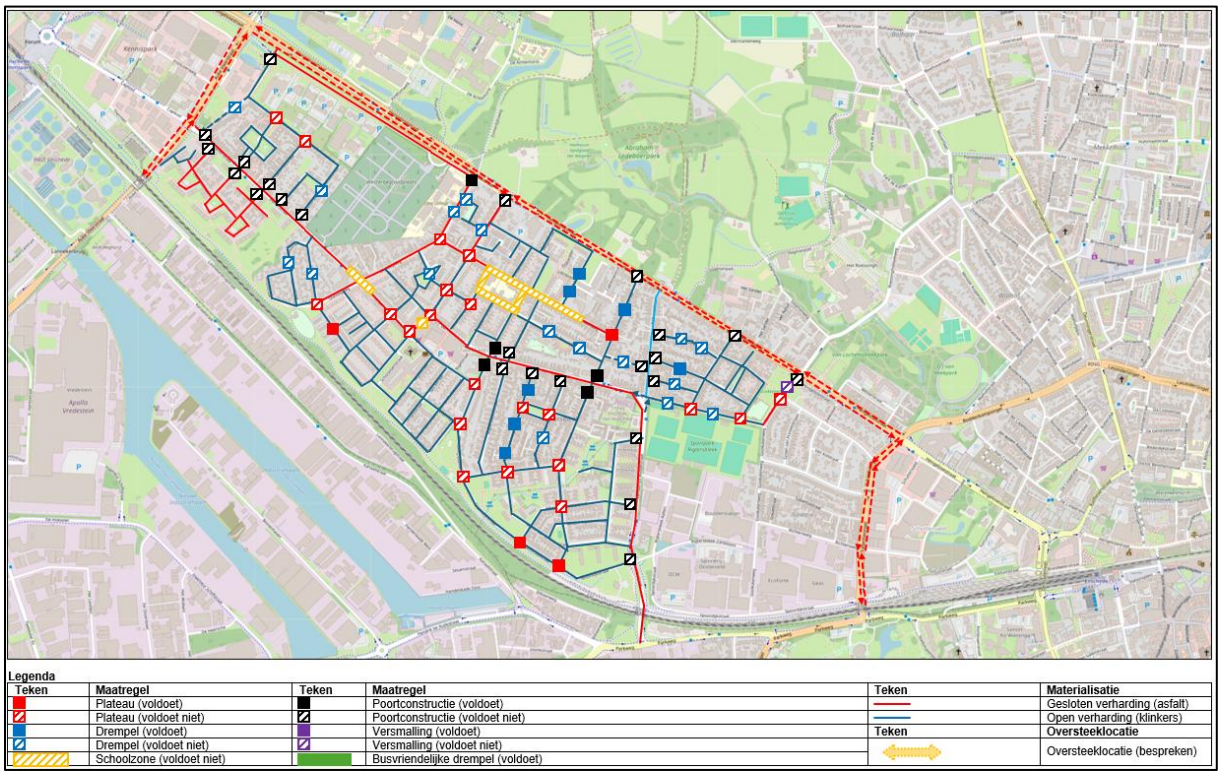
3.5 Probleemanalyse

3.5.1 Schouw

Naar aanleiding van de gegevens is een schouw (fietstocht door de wijk) met de werkgroep uitgevoerd op 2 mei 2025 om een totaalbeeld te creëren van de huidige verkeerskundige inrichting en het functioneren van de wijk.

Hiervoor zijn alle veel benoemde en aangedragen locaties om en in de wijk aangedaan. Tevens is er specifiek gekeken naar het aan- en afrijden van de bevoorrading bij de winkelcentrum en naar het passeren van de bussen. De route van de schouw is opgenomen in bijlage 6. Verder is op grond van de schouw een inventarisatie gemaakt van de op dat moment aanwezig (snelheidsremmende) verkeersmaatregelen en materialisatie (verharding) in de wijk.

Onder verkeersmaatregelen wordt verstaan drempels, plateau's, versmallingen, en in- en uitritconstructies (poortconstructies) die invloed hebben op de snelheid van het (gemotoriseerde) verkeer. Onder materialisatie wordt verstaan openverharding (klinkverharding) en gesloten verharding (asfalt). Verder is ook naar schoolzones en het gedrag van breng-/haalverkeer rondom de scholen.



Figuur 3.18: Huidige verkeerskundige inrichting

3.5.2 Knelpunten

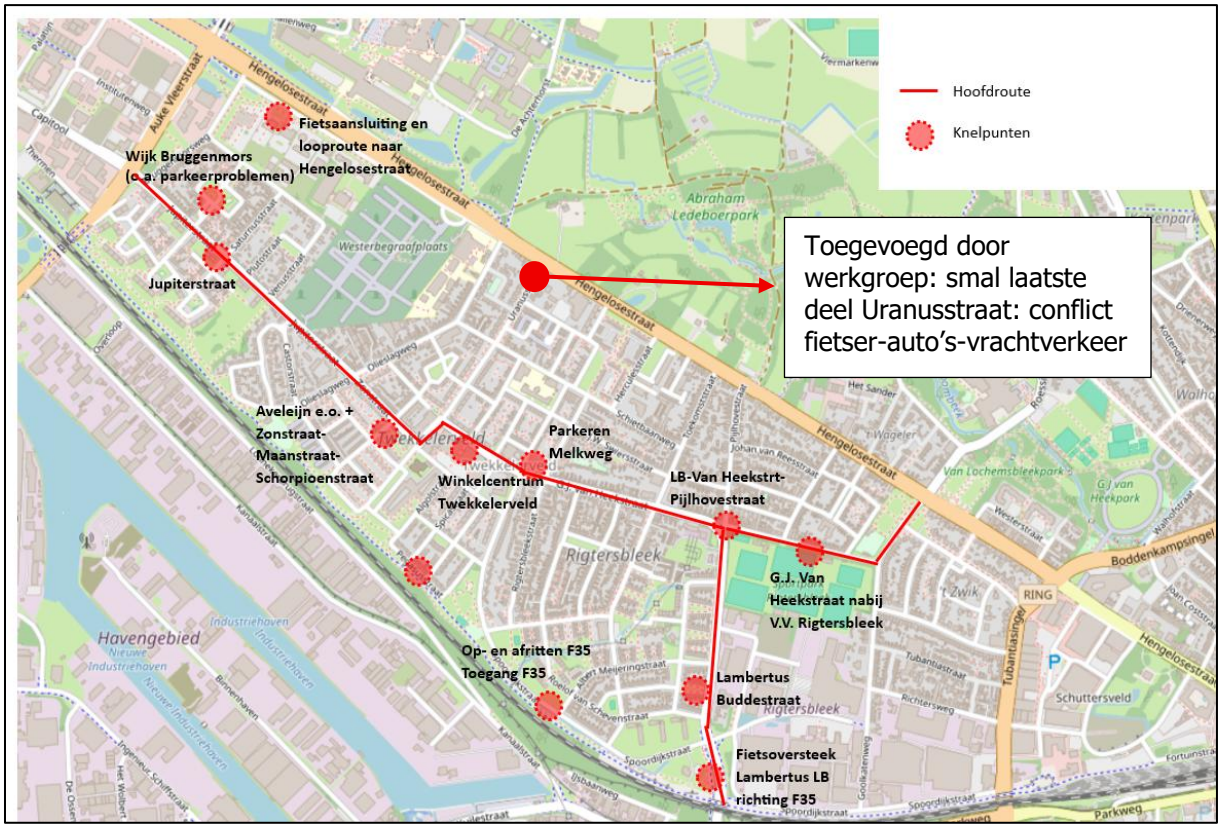
Uit de verzamelde informatie, de probleeminventarisatie en de gezamenlijke schouw wordt duidelijk dat de belangrijkste knelpunten in de wijk Twekkelerveld zich concentreren rondom enkele centrale verkeerslocaties. De analyse laat zien dat de problematiek zich hoofdzakelijk laat indelen in drie hoofdthema's: verkeersonveiligheid, bereikbaarheid en bruikbaarheid en overlast, waarbij met name gedragscomponenten zoals snelheid en rijgedrag een rol spelen. Binnen Twekkelerveld zijn deze thema's het sterkst zichtbaar op drie locaties.

Allereerst vormt de F35-fietsroute een belangrijke schakel in het regionale fietsnetwerk, maar juist de aansluiting van deze route op de wijk blijkt problematisch. De oversteken naar de F35 zijn onduidelijk ingericht, wat leidt tot onveilige situaties. Gebruikers geven aan dat het onduidelijk is waar en hoe je veilig kunt oversteken en/of kan aansluiten op de F35, terwijl de intensiteit van het verkeer – met name van fietsers – op de F35 toeneemt. De overgangen van wijkniveau naar deze snelfietsroute vraagt om een duidelijkere en veiligere inrichting van de aansluitingen.

Daarnaast is de hoofdroute door de wijk een belangrijke verkeersader, maar ook een bron van zorg. Op deze route wordt veelvuldig te hard gereden, wat niet alleen de verkeersveiligheid onder druk zet, maar ook de oversteekbaarheid bemoeilijkt. Er zijn op erg weinig locaties goed manieren om over te steken. Vooral kwetsbare weggebruikers, zoals kinderen, mensen met een beperking en ouderen, ervaren hierdoor een mindere verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Bovendien leidt het verkeersgedrag op deze route tot gevoelens van overlast bij omwonenden, zowel in termen van geluid als van verkeersdrukte.

Ten slotte spelen er knelpunten rondom het winkelcentrum. Hier is sprake van een complexe verkeerssituatie, onder meer door bussen die elkaar moeilijk kunnen passeren en problemen met laden en lossen. Deze situatie leidt regelmatig tot opstoppingen en onoverzichtelijkheid. De beperkte ruimte rondom het winkelgebied vraagt om een heroverweging van de inrichting, waarbij de verschillende functies – bevoorrading, openbaar vervoer, winkelend publiek en fietsverkeer – beter op elkaar afgestemd moeten worden.

Hoewel deze drie locaties de kern vormen van de verkeersproblematiek in Twekkelerveld, zijn er ook aanvullende aandachtspunten die samenhangen met de fysieke inrichting van de infrastructuur en de openbare ruimte. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om parkeerproblemen, de bruikbaarheid van wegen, het zicht op kruisingen en de kwaliteit van groenvoorzieningen.



Figuur 3.19: Hoofdroutes en knelpunten waar verkeersproblemen zich voor doen

3.5.3 Verkeersveiligheid

Wanneer wordt gekeken naar de objectieve verkeersveiligheid in de wijk Twekkelerveld, dan blijkt dat de meeste (letselschade)ongevallen plaatsvinden op de doorgaande route via de G.J. van Heekstraat, de Zonstraat en de Jupiterstraat. Dit is de belangrijkste verkeersas door de wijk, en ook de plek waar het gemotoriseerde verkeer het snelst rijdt. De V85 ligt hier beduidend hoger dan wenselijk is binnen een woonwijk. Deze verhoogde snelheid, in combinatie met oversteekbewegingen van fietsers en voetgangers, leidt tot verkeersonveilige situaties. De geregistreerde ongevallen op deze route bevestigen het beeld dat ook in de probleeminventarisatie naar voren kwam: het gaat vaak om ongevallen waarbij letsel is gemeld.

Rondom het winkelcentrum worden eveneens knelpunten gesignaleerd. Hier is sprake van een complexe verkeerssituatie waar verschillende vervoersstromen samenkomen, zoals autoverkeer, busverkeer, fietsers en voetgangers. Met name de manoeuvres van bussen die elkaar moeten passeren en het laden en lossen veroorzaken onoverzichtelijke situaties en vergroten de kans op ongevallen of bijna-ongevallen. Hoewel het aantal geregistreerde incidenten hier beperkt is, geeft de inventarisatie aan dat het gevoel van onveiligheid onder bewoners en bezoekers van dit gebied aanzienlijk is.

Buiten de hoofdroute en de directe omgeving van het winkelcentrum worden nauwelijks ongevallen geregistreerd. Op de rustigere erftoegangswegen is het aantal incidenten laag en is de verkeerssituatie over het algemeen overzichtelijk. Wel worden op enkele plekken problemen gemeld die samenhangen met onduidelijke oversteeksituaties of belemmerd zicht door geparkeerde voertuigen of andere obstakels, zoals groen of hekwerken bij kruisingen. Dit speelt vooral op plekken waar voetgangers of fietsers de hoofdroute willen oversteken.

Opvallend is dat, ondanks het relatief lage aantal ongevallen buiten de hoofdroute, er sprake is van een sterk gevoel van verkeersonveiligheid onder kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen, ouderen en mensen met een beperking. Dit gevoel is vooral terug te voeren op het rijgedrag van

gemotoriseerd verkeer en de ervaren onduidelijkheid bij bepaalde oversteken. Deze waarnemingen onderstrepen het belang van niet alleen het verbeteren van de objectieve verkeersveiligheid, maar ook van het aanpakken van situaties die tot onveiligheidsgevoelens leiden.

3.5.4 Bereikbaarheid en bruikbaarheid

De wijk Twekkelerveld is in zijn geheel goed bereikbaar. De hoofdstructuur van wegen sluit logisch aan op de omliggende stadsdelen en er zijn meerdere toegangen tot de wijk voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer. Bewoners ervaren weinig belemmeringen om de wijk in of uit te komen en geven aan dat de verkeerscirculatie binnen de wijk grotendeels goed functioneert.

Wel zijn er enkele specifieke aandachtspunten die uit de inventarisatie naar voren komen. Zo is er sprake van veel doorgaand verkeer op de G.J. van Heekstraat, een hoofdroute die dwars door de wijk loopt. Met name tijdens de spitsuren zorgt dit voor een hoge verkeersdruk en ervaren bewoners hinder van snelheid, verkeersintensiteit en verminderde oversteekbaarheid. Hoewel deze weg formeel een hoofdontsluitingsroute is, beïnvloedt het karakter van het verkeer hier direct de leefbaarheid en veiligheid in de wijk.

Daarnaast zijn er enkele knelpunten in de bereikbaarheid voor langzaam verkeer. Vanuit de Neptunusstraat ontbreekt een directe en veilige looproute richting de Hengelosestraat. Hierdoor is de toegang tot voorzieningen, waaronder openbaar vervoer, beperkt. Ook de aansluiting op de F35-fietsroute via de Lambertus Buddestraat wordt als onvoldoende ervaren. De huidige route naar deze fietssnelweg bestaat uit een onverhard grindpad, dat niet comfortabel is voor dagelijks gebruik door fietsers en voetgangers, zeker niet bij regen of in het donker. De gemeente heeft deze optie eerder al onderzocht. De kosten zijn geschat op circa €100.000 om hier een geasfalteerd pad aan te leggen. De gemeente geeft aan dat dit geld ten koste gaat van wat elders in de wijk gerealiseerd zou kunnen worden.

Hoewel de algemene bereikbaarheid van de wijk goed is, geven deze punten aan dat er ruimte is voor gerichte verbeteringen, met name voor voetgangers en fietsers. Deze worden in het vervolg van het plan verder uitgewerkt.

3.5.5 Overlast

In de probleeminventarisatie komt (verkeers)overlast in Twekkelerveld duidelijk naar voren als aandachtspunt. Bewoners ervaren vooral overlast op de hoofdroute door de wijk – de G.J. van Heekstraat, Zonstraat en Jupiterstraat – waar sprake is van hoge verkeersintensiteit, hard rijden en geluidsoverlast. Vooral in de vroege ochtend en avonduren wordt melding gemaakt van voertuigen die met hoge snelheid optrekken of veel motorgeluid produceren. Dit heeft invloed op de leefbaarheid langs deze route, waar ook veel woningen direct aan de weg grenzen.

Naast de hoofdroute zijn er ook signalen van overlast binnen de wijkstraten zelf. In sommige straten wordt overlast ervaren van bestuurders die hard optrekken tussen verkeersdrempels. Ondanks de aanwezigheid van snelheidsremmende maatregelen, zoals drempels of plateaus, komt het voor dat automobilisten juist tussen deze punten versnellen. Dit leidt tot schommelende rijsnelheden en extra geluidsoverlast, wat als storend wordt ervaren door omwonenden.

Een deel van de overlast is te herleiden tot het gedrag van een specifieke groep weggebruikers, vaak op specifieke momenten. Voorbeelden hiervan zijn automobilisten of motoren die 's avonds of 's nachts met hoge snelheid en veel geluid door de wijk rijden. Ook wordt melding gemaakt van onwenselijk rijgedrag, zoals het negeren van verkeersregels, rijden tegen de rijrichting in of het gebruik van de stoep door (brom)fietsers.

Daarnaast draagt de inrichting van de openbare ruimte op bepaalde plekken bij aan de ervaren overlast. Zo zijn er locaties waar het zicht wordt belemmerd door geparkeerde auto's dicht op kruisingen of door hoog groen, en zijn er oversteekplekken waar verlaagde trottoirbanden ontbreken. Dit leidt tot praktische problemen in het gebruik van de openbare ruimte, vooral voor mensen met een

kinderwagen, rollator of rolstoel. Ook wordt aangegeven dat sommige parkeervakken lastig bruikbaar zijn of tot schade leiden bij in- en uitparkeren.

Een specifiek punt waar ook overlast wordt ervaren, is het onverharde grindpad dat vanaf de Lambertus Buddestraat toegang geeft tot de F35. Dit pad is formeel bedoeld voor fietsverkeer, maar het is voor veel bewoners niet duidelijk dat hier gefietst mag worden. Daardoor worden fietsers op dit pad regelmatig als overlast ervaren door voetgangers en omwonenden, vooral wanneer er met hoge snelheid wordt gefietst of wanneer het pad wordt gebruikt in de avonduren. De onduidelijke functie en inrichting van het pad zorgt voor verwarring en spanningen tussen verschillende gebruikers.

De combinatie van verkeersgedrag, fysieke inrichting en onduidelijkheid in gebruik zorgt ervoor dat een deel van de bewoners hinder ervaart van het verkeer in hun directe woonomgeving.

4 Oplossingsrichtingen

In hoofdstuk drie is de wijk Twekkelerveld verkeerskundig doorlopen en is de probleeminventarisatie behandeld. In dit hoofdstuk komen de oplossingsrichtingen aan de orde die door de werkgroep zijn behandeld en gekozen. De oplossingen in het wijkverkeersplan worden bij de realisatie door de gemeente Enschede nader uitgewerkt tot een ontwerp, een kostenraming en een uitvoeringsplanning. Daarbij wordt uiteindelijk zoveel mogelijk gebruik gemaakt van 'werk met werk'. Dat betekent dat aanpassingen aan het straatbeeld worden gecombineerd met groot onderhoud-, riool- of asfaltwerkzaamheden. Door werkzaamheden te bundelen worden kosten en tijd bespaard en wordt overlast voor bewoners en verkeer beperkt. De omgeving zal voorafgaand aan de uitvoering nader worden geïnformeerd en er zal verder worden geparticipeerd. De oplossingen in het wijkverkeersplan blijven dus op een hoger abstractieniveau. Er worden dus geen ontwerpen en/of inrichtingen gemaakt.

4.1 Fysieke inrichting

4.1.1 Gebiedsontsluitingswegen

Zoals in heel Nederland gebruikelijk is, vormen de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig het uitgangspunt bij het verbeteren van verkeerssituaties. Het doel van een Duurzaam Veilige inrichting is dat wegen zó worden vormgegeven dat het gewenste gedrag vanzelf wordt opgewekt. Hierdoor ontstaat een voorspelbare verkeersomgeving, waarin fouten zo veel mogelijk worden voorkomen en de kans op conflicten afneemt. Dit draagt bij aan lagere snelheden, meer overzicht en een betere afstemming tussen de verschillende weggebruikers.

In Twekkelerveld ligt de focus vooral op de hoofdroute via de G.J. van Heekstraat, Zonstraat en Jupiterstraat. Deze route is druk bereden, kent hoge snelheden en wordt als verkeersonveilig en overlast gevend ervaren. De huidige inrichting sluit niet goed aan bij het gebruik en het karakter van de wijk. Momenteel is de weg minimaal ingericht als GOW50 en voldoet daarmee niet aan de ideale richtlijnen voor een GOW50. Dit heeft een negatieve invloed op de verkeersveiligheid van de weg.



Figuur 4.1: G.J. van Heekstraat - Momenteel minimaal ingericht GOW50 zonder vrij liggende fietspaden

De werkgroep stelt voor gehele doorgaande route af te waarderen naar een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u (GOW30), met een bijbehorend profiel. Dit betekent een

herinrichting waarbij het wegbeeld beter aansluit op de gewenste snelheid en het gebruik door fietsers, voetgangers en bestemmingsverkeer. Door de snelheid structureel te verlagen en het traject in te richten als gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30), neemt zowel de verkeersveiligheid als de leefbaarheid langs deze route toe.

De herinrichting moet geloofwaardig zijn, met aandacht voor doorstroming en passeerbaarheid van grote voertuigen. Voorgesteld wordt om de G.J. van Heekstraat in de voorrang te houden, mede vanwege de busroute. Er worden zebrapaden toegevoegd, zeker op de schoolroute, en zichtlijnen worden verbeterd. Daarnaast wordt vergroening meegenomen. Voorbeelden van GOW30-profielen worden als bijlage toegevoegd. De gemeente plant specifiek voor de casus G.J. Van Heekstraat een ontwerpsessie in met de werkgroep om samen te verkennen welke profielen mogelijk zijn. In bijlage 9 is een voorbeeld weergegeven van hoe een GOW30 goed kan worden vormgegeven met een geloofwaardige inrichting.

Voor de Lambertus Buddestraat en de G.J. van Heekstraat zijn door de werkgroep uitgangspunten vastgesteld. De G.J. van Heekstraat/Lambertus Buddestraat wordt afgewaardeerd naar een Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30). Dit betekent een inrichting die past bij een stedelijke hoofdstraat met een lagere, veilige snelheid. De herinrichting is gericht op een geloofwaardig wegbeeld, zodat 30 km/u vanzelfsprekend wordt en handhaving effectief kan plaatsvinden. De belangrijkste uitgangspunten hierbij zijn:

- Een duidelijke en geloofwaardige inrichting die automobilisten uitnodigt tot rustig rijden en snelheidsovertredingen voorkomt.
- De fietser krijgt een eigen plek, bij voorkeur via vrijliggende fietspaden of brede, herkenbare fietsstroken.
- Streetprint of andere afwijkende verharding kan worden toegepast om de snelheid te remmen en de straat een rustiger karakter te geven.
- Kruispunten en oversteken krijgen een andere kleur en/of materiaal, zodat de attentiewaarde en zichtbaarheid toenemen. Daarnaast worden oversteken en kruispunten bij voorkeur op een plateau aangelegd om de snelheid te remmen.
- De parkeercapaciteit blijft behouden en wordt waar mogelijk slimmer en efficiënter ingepast.

Deze uitgangspunten zorgen ervoor dat de G.J. van Heekstraat/Lambertus Buddestraat veilig, herkenbaar en logisch wordt als hoofdroute door de wijk, met meer ruimte voor fietsers en voetgangers en minder overlast voor omwonenden.

4.1.2 Erftoegangswegen

De drie hoofdproblemen uit de probleeminventarisatie zijn: 1) verkeersveiligheid, 2) bruikbaarheid en 3) overlast. Een groot deel van deze problemen kunnen ondervangen worden met een ideale weginrichting die past bij 30 km/uur-zone volgens de principes van Duurzaam Veilig. Naast deze fysieke aanpassingen is aanvullend nog een aantal maatregelen nodig om de bereikbaarheid en bruikbaarheid te verbeteren en overlast te beperken. Deze maatregelen worden apart in de volgende paragrafen besproken.

Daarentegen kunnen snelheid en verkeersveiligheid goed worden aangepakt met fysieke maatregelen. Het doel van Duurzaam Veilig is het voorkomen van ongelukken door een weg vorm te geven met een passende fysieke inrichting. Dit uit zich vooral in het treffen van preventieve verkeersmaatregelen. Op een goed ingerichte erftoegangsweg wordt in een ideale situatie niet te hard gereden. Voor een 30 km/uur-zone geldt het uitgangspunt dat de wegen die in een 30 km/uur-zone vallen gezamenlijk onderdeel zijn van één verblijfsgebied. Voor deze wegen geldt dat duidelijk moet zijn dat verblijfsactiviteiten, zoals wonen, spelen, naar school gaan en winkelen, de boventoon voeren. De verkeersfunctie 'doorstromen' is ondergeschikt in een verblijfsgebied.

Om in de buurt te komen van een daadwerkelijk gereden snelheid van 30 km/uur voor wegen in een verblijfsgebied worden in de regel snelheidsremmende maatregelen toegepast. Vaak gaat dit om drempels en plateaus, omdat dit de meest effectieve maatregelen zijn. Andere snelheidsremmende maatregelen hebben diverse voor- en nadelen. Zo dient bij een tweezijdige versmalling voldoende verkeer (intensiteiten) aanwezig te zijn om als tegenligger te dienen en zo de snelheid te kunnen verlagen.

Verkeerskundig gezien zijn de volgende snelheidsremmende maatregelen 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 (asfalt eruit)
6. Waar nodig het wegprofiel te versmallen

In figuren 4.2 t/m 4.6 is een aantal voorbeelden gegeven van poortconstructies, plateaus en drempels die toegepast kunnen worden, conform de CROW-richtlijnen, in 30 km/uur-zones. De overgangen kunnen 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 tussen een 30 km/uur-zone en een 50 km/uur weg, incl. vrijliggend eenrichtingsfietspad



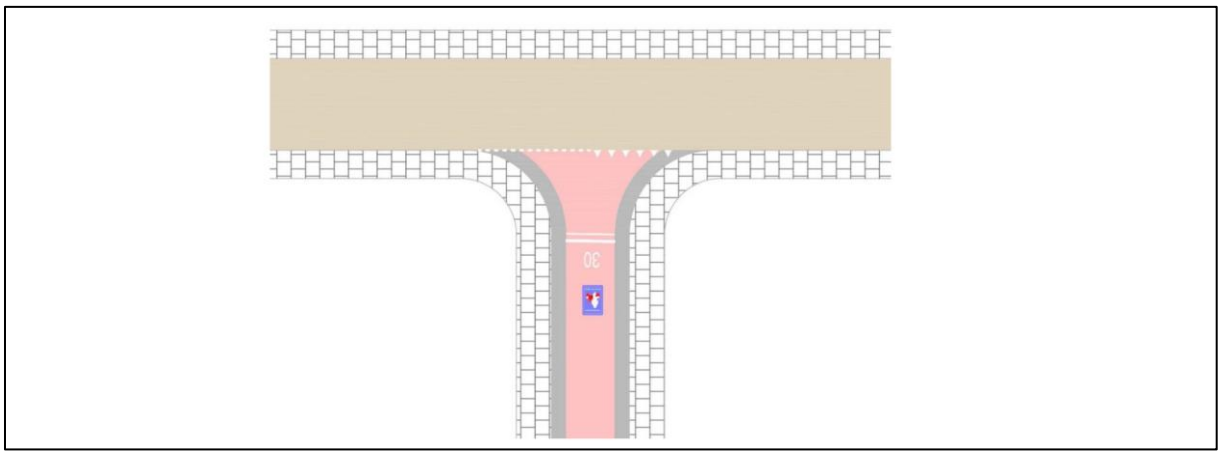
Figuur 4.3: Voorbeeld plateau bij een T-kruising in een 30 km/uur-zone



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



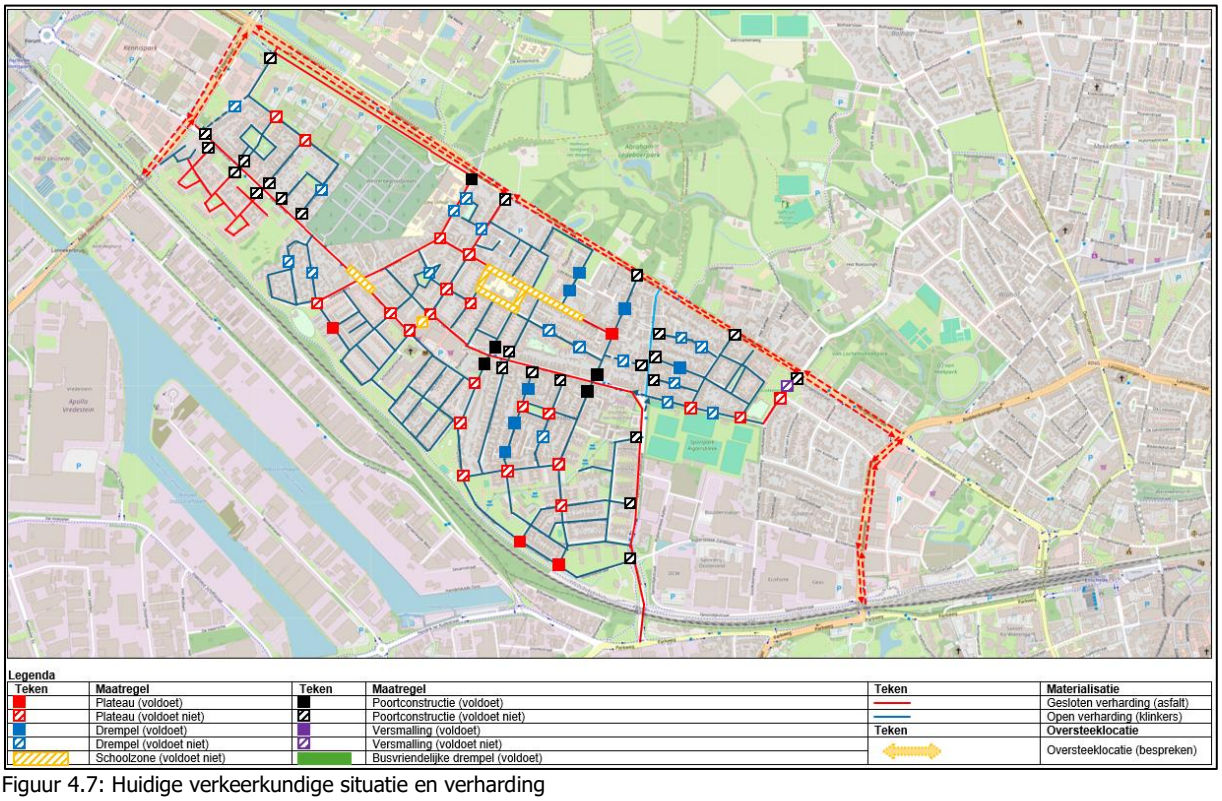
Figuur 4.5: Voorbeeld drempel in een 30 km/uur-zone, incl. doortrekken trottoir (toegankelijkheid)



Figuur 4.6: 30 km/uur-poort voor een overgang tussen een fietsstraat en een 50 km/uur-weg (Gemeente Enschede, 2022:8)

Een deel van de genoemde maatregelen is reeds toegepast in de wijk. Denk aan in- uitritconstructies (poorten), drempels, plateaus en versmallingen. Maar op veel plekken in de wijk is dit nog niet het geval. Op deze plekken ligt nog een oude inrichting die niet voldoet aan de Duurzaam Veilig richtlijnen. Dit blijkt ook, zowel uit de probleeminventarisatie als de schouw, dat de huidige inrichting op punten te optimaliseren en te vernieuwen valt.

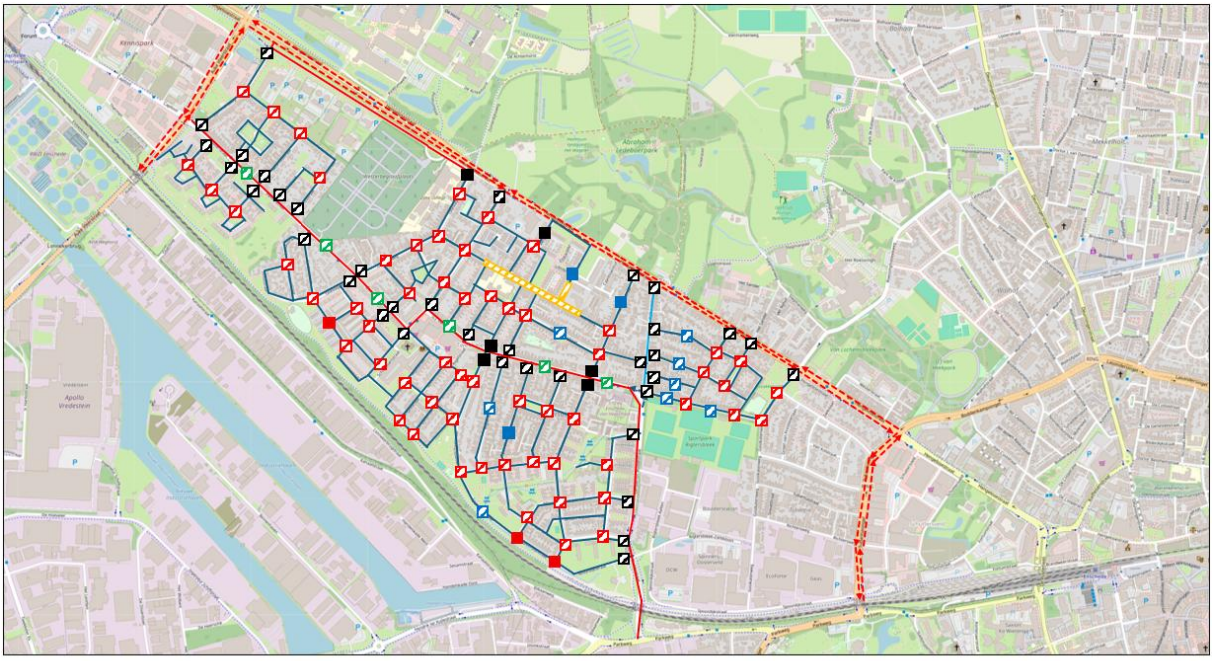
Figuur 4.7 geeft daarom een overzicht weer van huidige verhardingstypen en verkeersmaatregelen in de wijk. De rode lijnen zijn de wegen met asfalt en de blauwe lijnen zijn de wegen met klinkerverharding. Dit laat ook duidelijk zien dat veel erftoegangswegen in de wijk niet zijn voorzien met de juiste soort verharding.



Figuur 4.7: Huidige verkeerkundige situatie en verharding

Verder zijn diverse blokjes in de kaart geplaatst. Deze blokjes geven de verschillende aanwezige verkeersmaatregelen weer. De zwarte (gesloten) blokjes zijn poortconstructies in de wijk die conform de richtlijnen zijn vormgegeven. De zwarte (open) blokjes zijn poortconstructies die nu niet voldoen, vanwege pianostrepen of andere keuzes in de uitvoering die niet voldoen. De rode blokjes geven de aanwezige plateaus weer op kruisingen en de blauwe blokjes drempels. De paarse blokjes betreffen versmallingen.

Tot slot zijn de gele open blokjes schoolzones. Voor de schoolzones geldt dat deze nu minimaal zijn ingericht en soms het nodige onderhoud nodig hebben. Veelal is bijvoorbeeld de belijning versleten. Ook liggen er schoolzones op een plek waar helemaal geen school meer is. Hierdoor gaat de herkenbaarheid van de schoolzone achteruit.



Figuur 4.8: Voorstel voor fysieke maatregelen

De voorgestelde maatregelen die zijn opgenomen op de kaart zijn als volgt:

1. Poortconstructies (zwarte blokken/arcering schuin van rechts naar links):

- Veel poortconstructies voldoen nu niet of ontbreken helemaal. Voorgesteld wordt om daarom de poortconstructies conform de richtlijnen te realiseren met inritblokken. Het gaat om:

a) de kruisingen tussen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen;
b) de kruisingen tussen erftoegangswegen en erven (15 km/uur);
c) de kruisingen tussen erftoegangswegen en fietsstraten (30 km/uur);

2. Poortconstructies met portalen (zwarte blokken/arcering schuin van links naar rechts):

- Aanvullend wordt voorgesteld om poortconstructies met portalen in plaats van inritblokken om de herkenbaarheid van de fietsstraten te borgen en het comfort van de fietser te behouden, zoals is vastgesteld in de bijlage over fietsstraten behorende bij het Toetsingskader Openbare Ruimte van de gemeente Enschede.

3. Plateaus (rood en rood gearceerd)

- veel kruisingen tussen erftoegangswegen onderling zijn niet voorzien van een plateau. Om de snelheid op de kruisingen te verlagen wordt voorgesteld om de plateaus conform de CROW-richtlijnen te realiseren. Een bijkomend voordeel is dat voetgangers (vooral mindervaliden) zo beter over kunnen steken en daarmee de toegankelijkheid in de wijk wordt verbeterd.

4. Drempels (blauw en blauw gearceerd)
- Voorgesteld wordt om voor erftoegangswegen met lange rechtstanden (om de 100 à 150 meter) aanvullend een drempel te plaatsen.
5. Materialisatie (rood = asfalt/blauw = klinkers)
- De meeste erftoegangswegen voldoen niet. Voorgesteld wordt om deze uit te voeren in klinkers, met uitzondering van de G.J. van Heekstraat, omdat de bewoners hier bang zijn voor geluidsoverlast. Volgens de werkgroep gaat dit ook om de Olieslagweg, omdat daar relatief oude woningen staan en er vrachtverkeer rijdt. Het verkeerskundig advies van Verkeersatelier is om de Olieslagweg wel vorm te geven met open verharding (klinkers), omdat dit het beste past bij het karakter van de weg. Bij herinrichting moet voorafgaand uiteraard wel goed onderzoek gedaan worden naar mogelijke hinder van klinkers. Indien overlast aannemelijk is, wordt gekozen voor asfalt. De werkgroep stelt voor de inrichting van de Olieslagweg vorm te geven met asfalt en klinkerprint (streetprint).
  Voor de straten in en rondom het centrum is de werkgroep van mening dat streetprint het best geschikt is. Voornemens gaat dat om het weggedeelte van de G.J. Van Heekstraat vanaf de Weegschaalstraat tot aan de Maanstraat die overgaat in de Zonstraat.
6. Schoolzones (geel gearceerde blokken)
- De schoolzones in de wijk zijn grotendeels versleten (ontbreken belijning) of minimaal vormgegeven. Voorgesteld wordt om de schoolzones te verbeteren met aanvullende inrichtingselementen. Een nadere uitwerking volgt in de volgende paragraaf die past bij het recent vastgestelde veiligheidsbeleid van de gemeente.

Het resultaat van de voorgestelde maatregelen zal zijn dat de snelheid op de erftoegangswegen verder omlaag gaat en de functie, vorm en gebruik van de wegen meer in lijn komt met de ideale inrichting die hoort bij erftoegangswegen. Hierdoor neemt de verkeersveiligheid in de wijk toe.

In aanvulling op de bovenstaande maatregelen wordt daarnaast voorgesteld om met de nodige plateaus de oversteekbaarheid van straten in de wijk te verbeteren. Nu worden veelal mindervaliden (rolstoelen/rollators) en mensen met een kinderwagen op diverse plekken geconfronteerd met hinderlijke trottoirbanden en andere maatregelen die het oversteken dan wel het gebruik van het trottoir verminderen. Dit wordt ook bij de hoofdwegen rondom de wijk geconstateerd. Ook daar zijn op veel plekken trottoirbanden niet verlaagd en staan lichtmasten, paaltjes en fietsvoorzieningen in de weg.

De voorgestelde snelheidsremmende maatregelen en het aanpassen van verhardingstypen van de wegen kunnen veelal gecombineerd worden tijdens uitvoerperioden en samengaan in werk-met-werk, zoals aan het begin van dit hoofdstuk is omschreven.

Binnen de werkgroep is besproken of de Spoordijkstraat kan worden ingezet als (meer) doorgaande ontsluitingsroute, eventueel ook voor bus- en vrachtverkeer, met als doel de G.J. van Heekstraat te ontlasten en het verkeer beter over de wijk te spreiden. Dit wordt bij nader inzien in echter ontraden. De straat is vormgegeven en ingericht als erftoegangsweg, met aan de Weegschaalstraat een vrij smalle rijbaan en bebouwing dicht op de weg. Daarmee is de route niet geschikt geacht voor een intensiever gebruik door gemotoriseerd (bus/vracht)verkeer.

4.1.3 Parkeren, halen en brengen

Het aantal parkeerplaatsen in de wijk is in de probleeminventarisatie niet het grootste probleem. Op dit moment is overal sprake van vrij parkeren. Het parkeerprobleem dat wordt ervaren gaat vooral over foutief parkeergedrag. Zo zijn er een aantal straten waar langs de rijbaan formeel niet geparkeerd mag worden waar wel wordt geparkeerd of dat er (half) op de stoep dan wel dubbel wordt geparkeerd. Daarnaast hebben sommige straten een vrij smal profiel, maar geen vakindeling, zoals de Bonairestraat. Hierdoor wordt het parkeren rommelig en onoverzichtelijk. Met een passendere inrichting in de straten van de wijk kan parkeren worden verbeterd. Indien ruimtelijk inpaspaar wordt voorgesteld parkeervakken te creëren in straten waar nu nog zonder vakindeling

wordt geparkeerd. Het uitgangspunt is wel dat de parkeercapaciteit behouden blijft. De werkgroep noemt de Castorstraat als voorbeeld.

Het voorstel voor parkeren bij de Melkweg is om dit formeel te regelen met goede parkeervakindeling. Dit moet samen worden opgepakt met de toekomstige ondernemers van het pand, om het parkeren goed vorm te kunnen geven. Deze parkeervakken moeten ook geschikt worden gemaakt voor het parkeren van taxibusjes. Hiermee wordt parkeeroverlast in de buurt voorkomen.

Verder is een specifiek aandachtspunt de situatie rondom Aveleijn. Bewoners van deze locatie worden regelmatig met taxibusjes opgehaald en afgezet. In de huidige situatie is er in de Zonstraat echter weinig ruimte voor deze voertuigen om veilig en gemakkelijk te stoppen, wat zorgt voor onduidelijke of onveilige situaties voor andere weggebruikers. Voorstel is om hier een oplossing voor te vinden door in de directe omgeving van Aveleijn een specifieke plek aan te wijzen voor taxibusjes, bijvoorbeeld in de vorm van een kiss&ride-strook of gereserveerde parkeerplaatsen voor taxi's. Dit vergroot de veiligheid en duidelijkheid voor alle betrokkenen.



Figuur 4.9: Momenteel is het parkeren niet passend vormgegeven bij de Melkweg



Figuur 4.10: Een voorbeeld van langsparkeren met een verhoogde schuine band voor toegankelijkheid bij een plateau



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

Verder wordt voorgesteld om bij de realisatie van de nodige poortconstructies te toetsen of een parkeervak niet te dicht op een kruising staat en zo het zicht blokkeert. Is dat het geval dan is het voorstel om het parkeervak te verplaatsen of op te heffen.

Toch zal, ondanks de nodige optimalisaties, een algemeen issue als foutparkeren een probleem blijven. Fysieke maatregelen kunnen niet alle foutgeparkeerde voertuigen voorkomen. Voorgesteld wordt daarom, zie ook paragraaf gedrag, om in overleg met buitengewoon opsporingsambtenaren (Boa's) en politie een handhavingsplan te maken voor de wijk. Dit kan tevens gecombineerd worden met voorlichting en educatie. Denk aan de omgevingen rondom de scholen tijdens breng- en haaltijden.

Tot slot wordt voorgesteld om de parkeerdruk in de wijk te monitoren. Op dit moment zijn er geen parkeercijfers bekend. Toch kan het zijn dat in de toekomst er een significant parkeerprobleem ontstaat. Om goede maatregelen te kunnen nemen is het in dat geval belangrijk om over de juiste objectieve cijfers te beschikken wat betreft de werkelijke parkeerdruk. Het voorstel is daarom om de parkeerdruk te monitoren met tellingen om het jaar.

4.1.4 Schoolomgeving

De schoolomgevingen bij de drie scholen en kinderopvang zijn deels versleten en vrij beperkt ingericht. Voorgesteld is om de schoolzones met de nodige markeringen, horizontaal en verticaal, te optimaliseren passende bij het recent vastgestelde verkeersveiligheidsbeleid (Gemeente Enschede, 2023). Denk aan horizontale elementen, zoals markeringen op het wegdek, en verticale elementen, zoals paaltjes. Een combinatie van deze elementen verbeteren de herkenbaarheid van een schoolomgeving. Figuur 4.12 en figuur 4.13 geven voorbeelden van horizontale en verticale markeringen weer en de gemeente is zelf ook voornemens om kleurrijke palen te plaatsen bij (opnieuw) in te richten schoolzones.



Figuur 4.12: Voorbeeld van verticale elementen bij schoolzone

Er wordt voorgesteld om de schoolzones zo vorm te geven dat de weg voor de ingang van de scholen, het wegdeel tussen de diverse kruisingen, als verlengt plateau wordt uitgevoerd met afwijkende kleurstelling (bijvoorbeeld gele klinkers) en aangevuld met de nodige kleurrijke verticale elementen. Figuur 4.13 geeft een voorbeeld van een verlengd plateau. Een voordeel van deze inrichting werkt door in het verlagen van de snelheid en de herkenbaarheid van de schoolzone. Een dergelijke inrichting kan ook gebruikt worden om parkeren nader te optimaliseren. Zie ook de vorige paragraaf.



Figuur 4.13: Voorbeeld van verlengt plateau bij een schoolzone

Aanvullend wordt voorgesteld om in samenspraak met de directe omgeving, de gemeente en de bassischolen De Zevenster en Paulus (samen als Zonnewijzer) het gesprek aan te gaan om te verkennen hoe het breng- en haalverkeer beter georganiseerd kan worden. Bij deze scholen wordt overlast ervaren door de omgeving van ouders die kinderen brengen en halen met de auto. Aanvullend zal worden gekeken om een Kiss&Ride te realiseren bij de basisscholen.

4.2 Routes

Een goed functionerend netwerk van verkeersroutes is essentieel voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid, bruikbaarheid en leefbaarheid in de wijk Twekkelerveld. In dit hoofdstuk worden de verschillende typen routes in en rondom de wijk besproken, met aandacht voor hun huidige functie, knelpunten en mogelijke verbeteringen.

4.2.1 Fietsnetwerk

Het fietsnetwerk in Twekkelerveld is in de basis goed opgebouwd. De wijk is op meerdere punten aangesloten op de F35, de belangrijke regionale fietssnelweg, en binnen de wijk zijn de belangrijkste bestemmingen grotendeels goed bereikbaar per fiets. Toch zijn er op enkele plekken knelpunten die het gebruik en comfort van het fietsnetwerk belemmeren.

Een belangrijk aandachtspunt is het grindpad vanaf de Lambertus Buddestraat richting de F35. Dit pad wordt momenteel gebruikt door fietsers, maar is formeel en qua inrichting geen volwaardig fietspad. Met name bij nat weer is het pad niet goed begaanbaar, en bovendien is het voor veel bewoners niet duidelijk dat hier gefietst mag worden. Dit leidt tot verwarring én overlast. Voorgesteld wordt daarom om dit pad te verbeteren en formeel in te richten als volwaardig fietspad, met een passende verharding en duidelijke formele bebording.

Daarnaast zijn er elders in de wijk meerdere informele op- en afgangen naar de F35, vaak bestaande uit grindstroken. Deze verbindingen zijn functioneel, maar missen een goede inrichting en duidelijke voorrangssituaties waar ze aansluiten op het wijknetwerk. Het voorstel van de werkgroep is om ook deze op- en afgangen te verbeteren en te formaliseren als onderdeel van het fietsnetwerk, met een duidelijke en geschikte verharding en een heldere voorrangssituatie bij de aansluiting op de wijkwegen. Dit verhoogt niet alleen de bruikbaarheid en veiligheid van het netwerk, maar zorgt ook voor meer herkenbaarheid en gebruiksgemak voor fietsers. Tevens moet de verlichting langs de F35 en de op- en afgangen worden verbeterd. Een suggestie vanuit de werkgroep is om de verlichting vorm te geven zoals op de Buurserstraat (zuidkant van Enschede). Een andere suggestie van de werkgroep over de fietsinfrastructuur en – routes is al benoemd: namelijk de logische verlegging van de doorfietsroute via de Olieslagweg, in plaats via de Uranus- en de Schorpioenstraat. De werkgroep heeft locaties 3, 4, 5, 7 en 9 aangewezen als voorkeurslocaties om als volwaardige fietsverbindingen te worden ingericht. Deze zijn op de kaart weergegeven in bijlage 7.



Figuur 4.14: Grindpad richting de F35 met onduidelijke regels

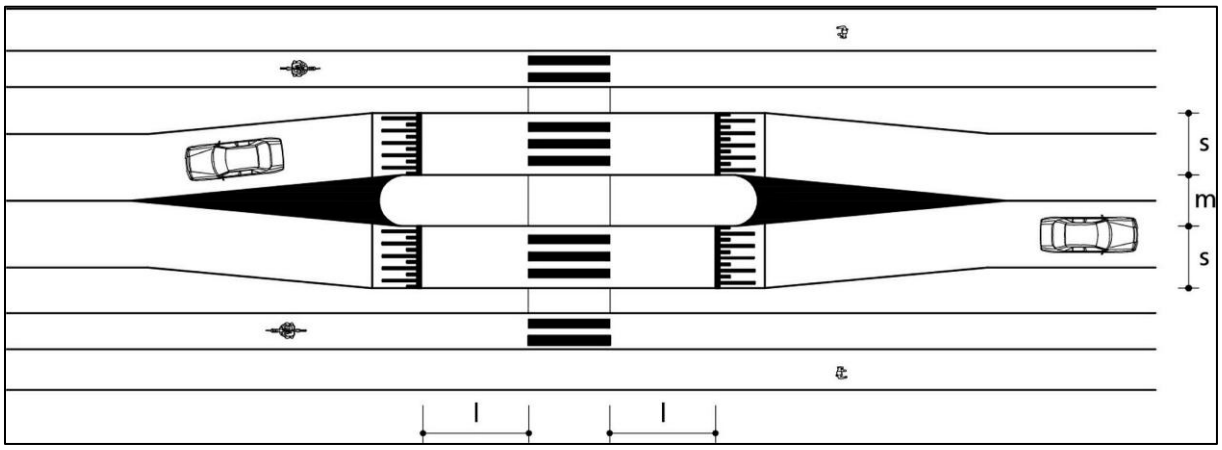

Figuur 4.15: Grindpad en op- en afgang is hinderlijk na regen

Daarnaast wilt de werkgroep op twee locaties fietsstroken realiseren. Voor zowel het oostelijk deel van de G.J. van Heekstraat als de Uranusstraat — beide ingericht als 30-km-zone (ETW30) — wordt voorgesteld om fietsstroken aan te brengen. Hiermee krijgen fietsers een duidelijke en herkenbare plek op de rijbaan, wat bijdraagt aan een veiliger en rustiger verkeersbeeld.
De fietsstroken maken zichtbaar dat deze straten belangrijke fietsroutes zijn en helpen het autoverkeer om zijn snelheid beter af te stemmen op de functie van de straat als verblijfsgebied. Tegelijk blijft ruimte voor ander verkeer en parkeren behouden. De exacte vormgeving en inpassing worden in de ontwerpfase nader uitgewerkt.

4.2.2 Oversteken fietsers en voetgangers

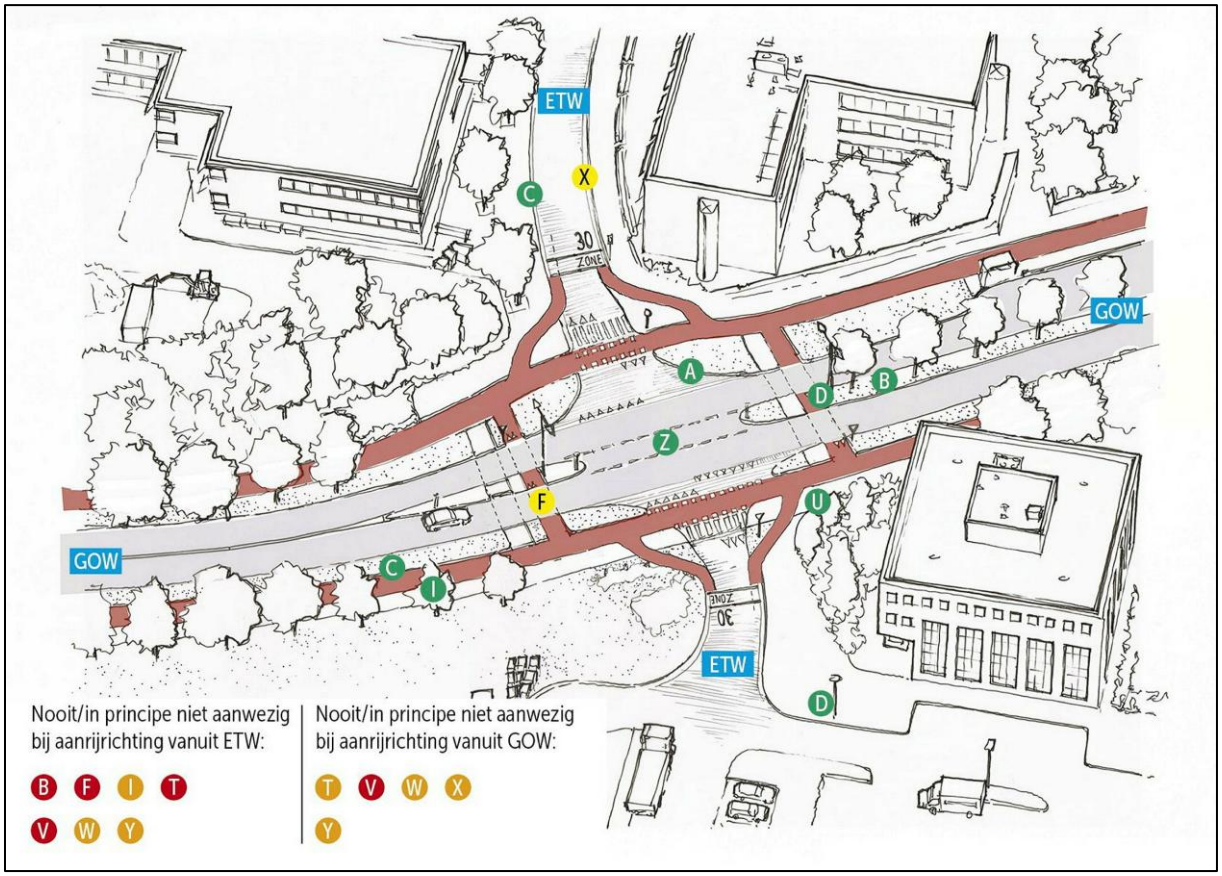
Een belangrijk aandachtspunt binnen het wijkverkeersplan is de oversteekbaarheid van wegen voor voetgangers en fietsers. In het bijzonder geldt dit voor de G.J. van Heekstraat, die als hoofdroute door de wijk fungeert en waar relatief veel verkeer rijdt. Langs deze route bevinden zich belangrijke bestemmingen zoals het winkelcentrum, zorgvoorzieningen en woonbuurten. Voor een veilige en toegankelijke wijk is het essentieel dat overstekende voetgangers en fietsers op logische en veilige plekken de weg kunnen kruisen.

Op het traject van de G.J. van Heekstraat is het wenselijk dat voetgangers op meerdere locaties gefaseerd kunnen oversteken, met behulp van midden geleiders of vluchtheuvels. Hierdoor wordt het oversteken overzichtelijker en veiliger, vooral voor kwetsbare groepen zoals kinderen, ouderen of mensen met een beperking. De oversteken moeten logisch zijn afgestemd op looproutes en bestemmingen aan beide zijden van de weg. In figuur 4.16 hieronder is weergegeven hoe zo een oversteek kan worden vormgegeven.



Figuur 4.16: Voorbeeld vormgeven goede gefaseerde voetgangersoversteek G.J. van Heekstraat Bron: CROW ASVV 2021

Een specifieke locatie waar verbetering nodig is, is de kruising G.J. van Heekstraat – Pijlhovestraat – Lambertus Buddestraat. Dit is een druk kruispunt waar meerdere verkeersstromen samenkomen, maar waar momenteel geen duidelijke en veilige fietsoversteek is ingericht. Het voorstel is om hier een duidelijke fietsoversteek te realiseren, die logisch aansluit op het fietsnetwerk en zorgt voor veilige oversteekmogelijkheden richting onder andere de F35. De gemeente organiseert een ontwerpsessie om verschillende kruispunten en inrichtingen met elkaar te verkennen. Uitkomsten van deze sessie worden verwerkt in het wijkverkeersplan. Hieronder in figuur 4.17 is een goed voorbeeld en uitgangspunt te zien hoe de kruising kan worden vormgegeven. Een kanttekening die we hierbij willen plaatsen is dat de kruising G.J. van Heekstraat – Pijlhovestraat – Lambertus Buddestraat qua verloop (meer in een bocht) niet helemaal hetzelfde is.



Figuur 4.17: voorbeeldoplossing voor kruispunt kruising G.J. van Heekstraat – Pijlhovestraat – Lambertus Buddestraat. Bron: CROW Basiskenmerken kruispunten en rotondes

Ook ter hoogte van Aveleijn richting het winkelcentrum ontbreekt momenteel een logische voetgangersoversteek. In de werkgroep is besloten om hier een groot plateau te realiseren met goed ingerichte oversteken. Bij dit nieuwe ontwerp moet de verblijfskwaliteit centraal staan, zodat voetgangers veilig en comfortabel kunnen oversteken en de route naar het winkelgebied herkenbaar en uitnodigend wordt. Hiervoor is een sfeerbeeld toegevoegd, te zien in figuur 4.18. Dit laat goed zien hoe de toekomstige oplossing eruit zou kunnen zien.



Figuur 4.18 Voorbeeld plateau met focus op verblijfskwaliteit. Bron: Kenniscentrum Shared Space

Tot slot vraagt ook de fietsoversteek en het kruispunt Spoordijkstraat – Lambertus Buddestraat om aandacht. Bij het kruispunt Spoordijkstraat – Lambertus Buddestraat wordt de afslaande beweging vanaf de Lambertus Buddestraat richting Spoordijkstraat in de spits als onhandig en kwetsbaar ervaren. Doordat deze afslag regelmatig vastloopt, is het voor verkeer met een bestemming aan deze kant van de wijk lastig om deze route te gebruiken. Daardoor wordt deze aansluiting momenteel onvoldoende benut als logisch en rustig alternatief.

Door het kruispunt verkeerskundig te verbeteren kan deze afslaande beweging vlotter, overzichtelijker en veiliger worden afgehandeld. Het doel is om verkeer met een bestemming in dit deel van de wijk makkelijker en prettiger te laten rijden, zodat de verkeersdruk zich beter kan verdelen over de bestaande routes. Dit kan bijdragen aan een rustiger verkeersbeeld op de G.J. van Heekstraat, zonder dat de Spoordijkstraat een nieuwe doorgaande route wordt.

Daarnaast biedt een herinrichting van dit kruispunt duidelijke kansen om de veiligheid en oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren.

De werkgroep denkt hierbij aan een rotonde als mogelijke oplossingsrichting. Een dergelijke inrichting kan zorgen voor lagere snelheden, een duidelijke verkeersafwikkeling en een veiliger kruispunt. De precieze uitwerking wordt in een vervolgfase nader onderzocht.

4.2.3 OV-Routes

Het openbaar vervoer in Twekkelerveld functioneert over het algemeen goed. De wijk wordt bediend door reguliere buslijnen die zorgen voor een directe verbinding met omliggende wijken en het centrum van Enschede. De routes sluiten goed aan op het netwerk van hoofdwegen en bedienen belangrijke voorzieningen binnen de wijk, zoals het winkelcentrum.

Toch is er op één specifiek punt sprake van een knelpunt, namelijk rondom het winkelcentrum. Hier is de situatie zodanig krap dat bussen elkaar niet goed kunnen passeren. Daarnaast is het nemen van de bocht voor de buschauffeurs lastig, vooral wanneer er sprake is van geparkeerde voertuigen of drukte op de route. Deze situatie belemmert de doorstroming van het openbaar vervoer en zorgt voor vertragingen en onveilige verkeersituaties.

Een eerste voorstel is om samen met de gemeente en in afstemming met de vervoersmaatschappij te onderzoeken hoe deze situatie verbeterd kan worden. Daarbij kan gedacht worden aan aanpassingen in de infrastructuur, het verplaatsen of herinrichten van één of meerdere haltes of het optimaliseren van de bochtstralen en ruimte rondom de kruisingen. Belangrijk uitgangspunt is dat bussen elkaar veilig en zonder hinder kunnen passeren, zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid voor andere weggebruikers of de leefbaarheid in de directe omgeving.

Naast bovenstaand algemeen advies is besproken met de wekgroep om in dit gebied een groot plateau te realiseren. Dit plateau moet niet alleen de verkeerskundige knelpunten oplossen, maar ook de verblijfskwaliteit versterken. Door veilige en logische voetgangersoversteken te combineren met een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte, kan de route aantrekkelijker en veiliger worden gemaakt voor zowel voetgangers als OV-reizigers, terwijl er voldoende ruimte blijft voor een goede doorstroming van het busverkeer. Dit komt overeen met de afbeelding weergegeven in figuur 4.18.



Figuur 4.19 Passerende bussen zorgen voor oponthoud



Figuur 4.20 Kruising waar bussen elkaar lastig kunnen passeren

4.2.4 Calamiteitenroutes

Er worden geen aanpassingen voorgesteld in de calamiteitenroutes.

4.2.5 Vracht- en bevoorradingsverkeer

In en rondom het winkelcentrum van Twekkelerveld zijn vracht- en bevoorradingswagens een vast onderdeel van het dagelijks verkeer. Hoewel dit noodzakelijk is voor de bevoorrading van winkels en horecagelegenheden, zorgt het op sommige plekken voor knelpunten en overlast.

Een specifiek aandachtspunt is de situatie rondom het laden en lossen bij het winkelcentrum, zowel aan de achterzijde bij de grotere winkels als aan de voorkant bij onder andere de vestiging van Domino's. Op deze plekken is momenteel onvoldoende ruimte ingericht voor laad- en losactiviteiten. Leveranciers staan hierdoor regelmatig stil op de rijbaan, wat zorgt voor een belemmering van het overige verkeer, gevaarlijke situaties en ervaren overlast door omwonenden en weggebruikers.

Het voorstel is om op strategische plekken in de directe omgeving van het winkelcentrum duidelijke en goed bereikbare laad- en loszones in te richten. Deze zones moeten zodanig gesitueerd zijn dat leveranciers veilig en zonder hinder kunnen laden en lossen, zonder dat het de verkeersdoorstroming belemmert. Hierbij is het van belang om rekening te houden met de rijroutes van het vrachtverkeer, de beperkte ruimte in de wijkstraten en de loopafstanden tot de betreffende winkels. Een goed ingerichte laad- en losstructuur draagt bij aan een betere bereikbaarheid van het winkelcentrum, meer verkeersveiligheid en minder hinder voor bewoners en bezoekers van de wijk.

Vanuit de wekgroep worden de volgende locaties hiervoor aangedragen: een laad- en loslocatie bij zowel de Lidl als de Albert Heijn. En een locatie bij zowel de Zonstraat als de Van Heekstraat. De wens hiervoor is mede naar voren gekomen in een rondvraag langs winkeliers in maart 2025.

De werkgroep heeft voorgesteld om een nieuwe en/of extra bevoorradingsroute richting het winkelcentrum te creëren. De voorgestelde route loopt dan via de Auke Vleerstraat – Jupiterstraat – Zonstraat - Olieslagweg. Op deze manier wordt de G.J. van Heekstraat ontlast van vrachtverkeer en wordt het vrachtverkeer beter door de wijk verspreid. De werkgroep ziet deze route ook als logisch door directe aansluiting op de Hengelosestraat. De werkgroep stelt tevens voor de inrichting van de Olieslagweg vorm te geven met asfalt en klinkerprint (streetprint).

Het advies van Verkeersatelier is in dit geval om dit voorstel niet over te nemen. De voorgestelde bevoorradingsroute via Jupiterstraat en Zonstraat is verkeerskundig minder geschikt voor vrachtverkeer. Deze straten zijn ingericht als erftoegangswegen (30 km/u) met gemengd verkeer, waar fietsers op de rijbaan rijden. Dit past niet bij de principes van Duurzaam Veilig, vanwege het grote verschil in massa tussen fietsers en vrachtwagens. De G.J. van Heekstraat is als gebiedsontsluitingsweg beter geschikt voor vrachtverkeer: het profiel is breder en biedt bij herinrichting meer mogelijkheden om fietsers een veilige, gescheiden plek te geven. Op de Olieslagweg rijdt in de huidige situatie al regelmatig vrachtverkeer.

4.3 Gedrag

4.3.1 Handhaving

Verkeersgedrag speelt een grote rol in de ervaren verkeersveiligheid en leefbaarheid in Twekkelerveld. Uit de probleeminventarisatie blijkt dat bewoners zich regelmatig storen aan te hard rijden, met name op de G.J. van Heekstraat, waar het verkeer vaak (ver) boven de toegestane snelheid rijdt. Dit leidt niet alleen tot een gevoel van onveiligheid, maar ook tot overlast, vooral in de avond- en nachtelijke uren. Geluid van optrekkende auto's en motoren wordt hierbij veel genoemd.

Handhaving op snelheid wordt dan ook als belangrijk aandachtspunt benoemd. Voorstel is om samen met de gemeentelijke handhaving en politie te verkennen hoe er in de wijk structureel en zichtbaar toezicht gehouden kan worden. Daarbij gaat het in het bijzonder om het controleren van snelheid op de G.J. van Heekstraat en het aanpakken van verkeersovertredingen, zoals foutparkeren en gevaarlijk rijgedrag.

Hoewel in 30 km/uur-zones doorgaans weinig wordt gehandhaafd door de politie – omdat de inrichting van de weg hier in principe voor moet zorgen – wordt voorgesteld om na herinrichtingen in overleg met de politie te bekijken of gerichte snelheidscontroles mogelijk zijn. De fysieke maatregelen die in dit wijkverkeersplan worden voorgesteld, moeten bijdragen aan een inrichting die de snelheid vanzelf afremt. Handhaving kan dan ondersteunend werken om gewenst gedrag te stimuleren.

Voorgesteld wordt om na aanpassing van de fysieke infrastructuur verder te onderzoeken of op de doorgaande wegen, zoals de G.J. van Heekstraat en Lambertus Buddestraat, gebruik kan worden gemaakt van mobiele flitspalen (flexflitsers) om snelheidsoverschrijdingen en overlast structureel tegen te gaan. Dit moet uiteraard in overleg met de politie en het Openbaar Ministerie, dat uiteindelijk beslist over de inzet en locaties van vaste of mobiele snelheidscontroles. Het combineren van fysieke maatregelen met gerichte handhaving versterkt het effect op rijgedrag en draagt bij aan een verkeersveiligere en leefbaardere wijk.

4.3.2 Educatie en voorlichtingen

De gemeente heeft recent nieuw verkeersveiligheidsbeleid vastgesteld. Een belangrijk onderdeel hierin is het 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 kunnen het wijkverkeersplan ondersteunen. Zo past de campagne voor snelheid en rijgedrag bijvoorbeeld goed bij de verkeersproblematiek in de wijk. Geadviseerd wordt deze campagnes met maatwerk in te zetten in combinatie met een dynamische snelheidsdisplay, beter bekent als de 'Smiley'.


Figuur 4.21: Voorbeeld van een snelheidsdisplay

Een dynamische snelheidsdisplay zorgt ervoor dat een weggebruiker wordt geattendeerd op hun snelheid en deze kunnen zonder probleem op 30 km/uur-wegen worden geplaats. In de regel hangt een snelheidsdisplay een aantal weken op dezelfde locatie. De reden hiervoor is dat na twee à drie weken de effectiviteit van een snelheidsdisplay op het rijgedrag van weggebruikers afneemt. Het is daarom belangrijk om een snelheidsdisplay te laten rouleren door de wijk om zo effectief mogelijk te zijn. Geadviseerd wordt om samen met de gemeente een roulatieplan op te stellen. In overleg met de werkgroep zijn hiervoor een aantal prioritaire locaties benoemd:

- G.J. van Heekstraat op het rechte stuk (ter hoogte van Fysiotherapie Hammer) en nabij het winkelcentrum Twekkelerveld (ter hoogte van de CrossFit)
- Jupiterstraat bij de kruising met de Saturnusstraat
- Uranusstraat vlak voor de inrit van de Hengelosestraat

Verder wordt geadviseerd om in te zetten op campagnes voor het beter gebruiken van de fiets door ouderen en internationale studenten. Zo is er de landelijke campagne Doortrappen die bedoeld is om ouderen langer en veilig te laten fietsen op de (elektrische) fiets. Daarnaast heeft Enschede veel internationale studenten die niet bekend zijn met de Nederlandse fietscultuur. Zeker omdat de wijk Twekkelerveld dichtbij de Universiteit Twente ligt en de wijk voor een groot deel de route naar het station betreft. Geadviseerd wordt om ook die groep actief te benaderen om veilig gebruik te laten maken van de fiets en de fietsinfrastructuur in de wijk, zoals de oversteken, fietspaden en fietsstraten.

Tot slot kunnen scholen het Twents Verkeersveiligheidslabel ontvangen. Scholen ontvangen dit label wanneer zij zelf actief bezig zijn met verkeersveiligheid op school. Het goed laten functioneren van schoolzones gaan daarmee hand in hand met het gedrag van ouders, leerlingen en de omgeving. Het is daarom belangrijk dat de scholen 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 een andere locatie in de wijk.

Door de werkgroep wordt ingestemd met het voorstel om klaarovers in te zetten rondom scholen. Hiermee wordt de verkeersveiligheid voor naar schoolgaande kinderen vergroot. De uitwerking hiervan zal in samenwerking met de betrokken scholen en met inzet van vrijwilligers nader worden onderzocht en georganiseerd.

In de gedragsaanpak wordt specifiek aandacht besteed aan het rijgedrag en parkeergedrag van taxi's en taxibedrijven. Vanuit de werkgroep is aangegeven dat dit regelmatig leidt tot onveilige situaties en

overlast in de wijk. Het is daarom wenselijk dat in de gedragsaanpak duidelijke afspraken worden gemaakt en dat dit actief wordt gecommuniceerd met de taxisector. Ook kan worden onderzocht hoe handhaving en monitoring hierbij een rol kunnen spelen, zodat het gedrag van taxi's beter aansluit bij de uitgangspunten van verkeersveiligheid en leefbaarheid.

5 Het toetsen van het wijkverkeersplan

5.1 Toets bovenwijkse belangenvertegenwoordigers

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

Tabel 5.1: De te benaderen bovenwijkse belangenorganisaties

Belangenorganisaties	**Reactie: ja/nee**
Ambulance – Oost	ja
Brandweer – Twente	ja
Politie – Twente	ja
Gemeente Enschede – Verkeerskundige	ja
Gemeente Enschede – Wegbeheerder	ja
Kamer van Koophandel (KvK) - Enschede	nee
MKB Twente	nee
Fietsersbond – Enschede	ja
Ov-bedrijf – Arriva	nee
Stichting Alifa (ouderen)	nee
Wmo-raad Enschede	ja

Per belangorganisaties/reactie wordt een advies gegeven aan de werkgroep over hoe deze reactie (nader) verwerkt kan worden en of het in het belang is van het wijkverkeersplan om een punt wel of niet mee te nemen. Vanuit de werkgroep wordt nog ter aanvulling gegeven dat iets dergelijks als een commissie toegankelijkheid mist. Een groep als deze is niet opgenomen in de contactenlijst bij het rondsturen van de belangenvertegenwoordigers. Onder andere de gemeente en belangenvertegenwoordiger van de Aveleijn zullen deze belangen zo goed mogelijk opvangen.

De complete reacties van de toetsgroep met bijbehorende memo zijn weergegeven in bijlage 8.

5.2 Reacties uit de wijk

Op 17 februari 2026 wordt een 2e inloop-/informatieavond gehouden waar het definitieve concept-wijkverkeersplan aan de buurt wordt gepresenteerd. Het plan ligt tegen die tijd ook ter inzage bij de gemeente Enschede/de wijkraad zodat inwoners en andere belanghebbenden zich kunnen inlezen en reageren.

Op grond hiervan worden de reacties van de bewoners en anderen verwerkt in de reactienota en wordt er een advies gegeven aan de werkgroep hoe deze uiteindelijk verwerkt kunnen worden.

6 Prioritering

6.1 Maatregelen op hoofdlijnen

Het wijkverkeersplan richt zich op maatregelen op hoofdlijnen. Het geeft richting aan de gewenste verkeerskundige ontwikkeling van de wijk Twekkelerveld. Dit plan is nadrukkelijk geen detailontwerp. Daarmee worden er nog geen exacte maatvoeringen, technische uitwerkingen of definitieve ontwerpkeuzes vastgesteld. Dat gebeurt pas in een volgend traject, na bestuurlijke besluitvorming en nadere participatie met de wijk.

De onderstaande zes maatregelen vormen de belangrijkste ingrepen in de wijk. Dit zijn ingrepen die de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en leefbaarheid substantieel verbeteren en daarom afzonderlijk worden geprioriteerd. De inschatting van de kosten is zoveel als mogelijk gebaseerd op actuele kostenkengetallen (Prijzenboek Arcadis 2025-2030)

1. GOW30 G.J. van Heekstraat/Lambertus Buddestraat
Afwaarderen van de G.J. van Heekstraat naar een Duurzaam Veilig GOW30-profiel. Dit betreft een volledige herinrichting gericht op snelheidsverlaging, verbetering van oversteekbaarheid en zicht, en beperking van parkeervelden nabij kruispunten.
Geschatte kosten: GOW30 profiel per 100 meter €36.500,-. Het gaat hier om een traject (vanaf spoor tot begin winkelcentrum) van 1,20km. Daarmee komt de schatting neer op €440.000,-

2. GOW30-traject Zonstraat – Jupiterstraat
Een logische vervolgroute op de G.J. van Heekstraat binnen de hoofdstructuur van de wijk. Differentiatie in wegprofiel en inrichting waar nodig, inclusief veiligere oversteekvoorzieningen ter hoogte van winkel- en schoolvoorzieningen.
Geschatte kosten: GOW30 profiel per 100 meter €36.500,-. Het gaat hier om een traject (vanaf winkelcentrum tot Auke Vleerstraat) van 0,95km. Daarmee komt de schatting neer op €350.000,-

3. Omgeving winkelcentrum Twekkelerveld
Aanpassing van de oversteek en ruimtelijke inrichting ter verbetering van de verblijfskwaliteit, looproutes en interactie met openbaar vervoer. Hierbij wordt aandacht besteed aan veilige voetgangersroutes en het ordenen van laden en lossen.
Geschatte kosten: Winkelcentrum aan de zijde G.J. Van Heekstraat tot aan Zonstraat is tenminste 250 meter. Kostenkengetallen geven hiervoor geen duidelijke richting. De verhardingskeuze is ook nog niet definitief (klinkers of streetprint). Er is verdere uitwerking nodig om hier een degelijke inschatting van kosten van te geven.

4. Kruising G.J. van Heekstraat – Pijlhovestraat – Lambertus Buddestraat
Verbeteren van de verkeersveiligheid bij een kruispunt dat zowel verkeersintensief is als belangrijke routes voor fietsers en voetgangers kruist. De maatregel is gericht op het versterken van zicht en het aanbrengen van een veilige oversteek.
Geschatte kosten voor het herinrichten/aanbrengen van een dergelijke (veilige) oversteek op het kruispunt: een zeer globale €50.000,- (aanpassen enkele stukken voor fietsers en voetgangers). Ook dit is afhankelijk van de detailuitwerking van het ontwerp. Kostenkengetallen geven hiervoor geen inschatting. Kosten voor (apart) een zebrapad: €4.000,-.

5. Op- en afgangen F35
Vergroten van de veiligheid en herkenbaarheid bij het in- en uitvoegen op de F35 ter hoogte van de wijk. Hierbij wordt ook rekening gehouden met voetgangers en recreatief gebruik. Dit komt neer op vormgeving in verharding en waar nodig het toepassen van enkele belijning.
Geschatte kosten: +/-€10.000,- per op- of afgang.
In de bijlage is een overzicht opgenomen van alle reële mogelijke verbeterlocaties, inclusief voorkeuren van de werkgroep om enkele op-/afritten te bespreken.

6. Kruispunt Spoordijkstraat – Lambertus Buddestraat opnieuw inrichten (bijvoorbeeld als rotonde)
De kruispunt wordt ingericht om een betere oversteek voor fietsers te creëren en om de afslaande beweging richting de spoordijkstraat makkelijker te maken. Er is verdere uitwerking nodig om hier een degelijke inschatting van kosten van te geven.

7. Fietsstroken GJ Van Heekstraat Oost en Uranusstraat vanaf Hengelosestraat
Om de fietsers een eigen en veiligere plek te geven worden fietsstroken gerealiseerd. Er is verdere uitwerking nodig om hier een degelijke inschatting van kosten van te geven.

8. Fietsstroken op de G.J. van Heekstraat (oostelijk deel)
Om de fietsers een eigen en veiligere plek te geven worden fietsstroken gerealiseerd. Er is verdere uitwerking nodig om hier een degelijke inschatting van kosten van te geven.

Voor de exacte vormgeving van deze ingrepen zullen later ontwerpsessies worden georganiseerd, waarin bewoners aanvullende wensen en aandachtspunten kunnen meegeven.

6.2 Wijkbrede maatregelclusters

Naast de bovengenoemde hoofdmaatregelen worden in de gehele wijk aanvullende maatregelen toegepast ter verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Deze worden onderscheiden in vijf clusters:

1. Plateaus en drempels – Gericht op snelheidsreductie op locaties met hoge V85-waarden of waar kwetsbare verkeersdeelnemers oversteken.
   Kosten per plateau (ETW30): €44.000,-
   Kosten per drempel: €10.500,-

2. Schoolzones – Versterking van herkenbaarheid en veiligheid rondom scholen, onder meer via markering, poortconstructies en oversteekvoorzieningen.
   Kosten: €1.400 per 'stuk'. Poortconstructies en oversteekvoorzieningen staan hier los van.

3. Uitritconstructies – Toepassing op zijstraten om bestuurders bewust te maken van een lagere positie ten opzichte van voetgangers en fietsers.
   Kosten per uitritconstructie (30 op GOW): €16.500,-

4. Parkeeraanpak – Verbetering van de positionering van parkeervakken ten behoeve van zichtlijnen, voetgangersroutes en verkeersveiligheid.
   Kosten lopen sterk uiteen. Verschilt per situatie. Saneren van een langsparkeervak: €1000,-

5. Versmallingen – Gebiedsgerichte snelheidsremming en verbetering van attentiewaarde in straten met een ruim wegprofiel.
   Kosten per wegversmalling: €3.500,-

6. Gedrag en handhaving: Gedragsmaatregelen zoals handhaving, smileys, educatie en campagnes

Deze clusters worden toegepast op diverse locaties zoals weergegeven in de maatregelkaart in *Figuur 4.8: Voorstel voor fysieke maatregelen*. Gecombineerd met groot onderhoud ('werk met werk') kunnen bovengenoemde vermelde kosten sterk verminderen.

Combinatie met de hoofdmaatregelen is nadrukkelijk het uitgangspunt om efficiëntie in uitvoering te bevorderen en overlast voor de wijk te beperken.

6.3 Proces prioritering

De prioritering van de maatregelen wordt in overleg met bewoners bepaald. Tijdens de komende bewonersbijeenkomst wordt aan bewoners gevraagd om:

• het belang van de hoofdmaatregelen te wegen in relatie tot verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid;
• een voorkeursvolgorde aan te geven voor de wijkbrede maatregelclusters;
• aanvullende aandachtspunten en knelpunten te benoemen.

Op basis van deze prioritering wordt een uitvoeringsstrategie opgesteld waarin stappen, fasering, budgetten en planning per maatregel worden vastgelegd.

6.4 Geen detailuitwerking in deze fase

Dit plan vormt een richtinggevend kader. De volgende punten blijven van toepassing:
• dit is geen technisch of juridisch gedetailleerd ontwerp;
• exacte locatiekeuzes van drempels, plateaus en versmallingen volgen later;
• pas na vaststelling van dit plan start de ontwerpfase met aanvullende participatie;
• ontwerpkeuzes worden gebaseerd op verkeerskundige randvoorwaarden en meetgegevens.

Bewoners en werkgroep worden in de ontwerpfase opnieuw betrokken.

6.5 Monitoring en evaluatie

Na realisatie van de maatregelen worden effectmetingen uitgevoerd ten aanzien van snelheid, verkeersintensiteit en verkeersveiligheid. Indien nodig kunnen aanvullende maatregelen worden genomen op basis van recente gegevens en wijkervaringen.

Bijlage

- Bijlage 1: Probleeminventarisatie
- Bijlage 2: Overzichtskaart ongevallen
- Bijlage 3: Overzichtskaart snelheid
- Bijlage 4: Overzichtskaart verkeersmodel – basisjaar 2020
- Bijlage 5: Overzichtskaart verkeersmodel – prognose 2030 (gemiddeld)
- Bijlage 6: Route fietstocht
- Bijlage 7: Aansluitingen F35
- Bijlage 8: Memo Toetsgroep
- Bijlage 9: Voorbeelden GOW30

Bijlage 1: 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)
Jupiterstraat	Overlast - geluidsoverlast auto's	Bewoners	Autoverkeer - grote voertuigen	Fysieke inrichting - drempel weghalen
Kruising Maanstraat - Zonstraat	Bruikbaarheid - smalle straat	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	Fysieke inrichting - weg verbreden
Zonstraat	Parkeren - overlast	Alle weggebruikers	Geparkeerde voertuigen - foutparkeren bezoekers	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen eigen terrein
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorploenstraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting straat	Fysieke inrichting - drempel weghalen
Jupiterstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners en bezoekers	Autoverkeer en (e-)fietsers - hardrijders	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - bushalte	Fysieke inrichting - bushalte aanpassen
F35	Bruikbaarheid - fiets/-wandelvoorziening	Mindervaliden/ouderen	Fysieke inrichting - ontbreken goede wegverharding	Fysieke inrichting - wegverharding verbeteren
Johan Wijnoltsstraat	Parkeren - te weinig parkeerplaatsen	Bewoners	Fysieke inrichting - tekort aan parkeerplaatsen	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen
Van Limborchstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - zicht (geparkeerde voertuigen)	Geen
Jan Willem Swiersstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Kinderen	Autoverkeer en (e-)fietsers - hardrijders	Handhaven - snelheid
Van Limborchstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Bewoners	Fysieke inrichting - zicht (objecten/groen/gebouwen)	Fysieke inrichting - zicht verbeteren
Neptunusstraat	Parkeren - hoge parkeerdruk	Bewoners	Autoverkeer - bezoekers voetbalclub FC Twente	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen FC Twente
Neptunusstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Kinderen	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - drempel
Wijkniveau	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners en kinderen	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
Wijkniveau	Overig - afval	Bewoners	Fysieke inrichting - te weinig afvalcontainers	Handhaving - afval
Wijkniveau	Verkeersveiligheid - overtreden verkeersregels	Bewoners	Autoverkeer - tegen rijrichting inrijden	Handhaven - snelheid
Wijkniveau	Overig - gebrek fietsbeleid	Fietsers	Fysieke inrichting - ontbreken fietsvoorziening	Beleid - Stimuleren fietsgebruik
Lambertus Buddestraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners, fietsers en kinderen	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - snelheidsremmende maatregelen
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners, fietsers en kinderen	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - snelheidsremmende maatregelen
G.J. Van Heekstraat - t.h.v. VV Rigtersbleek	Parkeren - te weinig parkeerplaatsen	Bewoners en bezoekers	Autoverkeer - bezoekers voetbalclub V.V. Rigtersbleek	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Fietsers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
Kruising G.J. Van Heekstraat - Noordhoek Hegtstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - zicht (geparkeerde voertuigen)	Fysieke inrichting - zicht verbeteren
Kruising G.J. Van Heekstraat - Van Limborchstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekplaats	DV-maatregelen - drempel
Noordhoek Hegtstraat	Parkeren - overlast	Voetgangers	Geparkeerde voertuigen - bewoners	Handhaven - parkeren
Kruising G.J. Van Heekstraat - Noordhoek Hegtstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Autoverkeer	Fysieke inrichting - zicht (geparkeerde voertuigen)	Fysieke inrichting - zicht verbeteren
Noordhoek Hegtstraat	Parkeren - hoge parkeerdruk	Bewoners en autoverkeer	Fysieke inrichting - tekort aan parkeerplaatsen	Bereikbaarheid wijk verbeteren - éénrichtingsverkeer
Kruising G.J. Van Heekstraat - Lambertus Buddestraat - Pijlhovestraat	Verkeersveiligheid - zicht	Kinderen en mindervaliden/ouderen	Fysieke inrichting - zicht (rijdende voertuigen)	Veilige oversteekvoorziening realiseren voetgangers
Lambertus Buddestraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - snelheid
F35	Verkeersveiligheid - gedrag over stoep fietsen	Fietsers	Fietsers - gedrag	Fysieke inrichting - fietswerende maatregelen
Jupiterstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - snelheid
Toekomststraat	Verkeersveiligheid - slecht onderhoud	Bewoners	Fysieke inrichting - onderhoud van de weg	Fysieke inrichting - wegverharding verbeteren
Noordhoek Hegtstraat	Parkeren - te weinig parkeerplaatsen	Bewoners	Fysieke inrichting - tekort aan parkeerplaatsen	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen
Bruggenmorsweg	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - drempel
Bruggenmorsweg	Overlast - tegen rijrichting inrijden	Bewoners	Autoverkeer - tegen rijrichting inrijden	Geen
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners en voetgangers	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - snelheid
Zevensterstraat - Draaikstraat	Parkeren - te weinig parkeerplaatsen	Bewoners	Fysieke inrichting - tekort aan parkeerplaatsen	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen
Schietbaanweg	Parkeren - overlast	Bewoners	Autoverkeer - haal-/brengverkeer	Handhaven - parkeren
Eridanusstraat	Parkeren - overlast	Bewoners	Fietsers	Handhaven - parkeren
F35	Verkeersveiligheid - gedrag over stoep fietsen	Mindervaliden/ouderen	Fietsers - gedrag	Fysieke inrichting - fietswerende maatregelen
Lambertus Buddestraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Voetgangers	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - snelheid (flitspaal)
Lambertus Buddestraat	Overlast - grote voertuigen	Fietsers	Autoverkeer - grote voertuigen	Fysieke inrichting - weg verbreden
Kruispunt Toekomsstraat - G.J. Van Heekstraat	Bereikbaarheid - fiets algemeen	Fietsers	Fysieke inrichting - bereikbaarheid binnen wijk	Fysieke inrichting - fietsvoorziening verbreden
F35	Bereikbaarheid - fiets/F35	Fietsers	Fysieke inrichting - ontbreken fietsvoorziening	Bereikbaarheid - voetpad realiseren
Schietbaanweg	Parkeren - te weinig parkeerplaatsen	Bewoners en bezoekers	Fysieke inrichting - tekort aan parkeerplaatsen	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen
Winkelcentrum Twekkelerveld	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming/filevorming	Fietsers	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming	Bereikbaarheid wijk verbeteren - doorsteek realiseren
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Fietsers en voetgangers	Autoverkeer - hardrijders	Fysieke inrichting - weg versmallen
Van Limborchstraat	Parkeren - hoge parkeerdruk	Bewoners	Autoverkeer - bezoekers	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen eigen terrein
Jan Willem Swiersstraat	Overig - water	Bewoners	Fysieke inrichting - water	Water
Kruising Toekomststraat - Hengelosestraat	Verkeersveiligheid - slecht onderhoud	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - onderhoud van de weg	Fysieke inrichting - onderhoud
Toekomststraat	Verkeersveiligheid - slecht onderhoud	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - onderhoud van de weg	Fysieke inrichting - onderhoud
Schietbaanweg	Verkeersveiligheid - slecht onderhoud	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - onderhoud van de weg	Fysieke inrichting - onderhoud
G.J. Van Heekstraat	Bruikbaarheid - smalle straat	Fietsers en voetgangers	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	Fysieke inrichting - weg verbreden
G.J. Van Heekstraat	Bruikbaarheid - te smalle fietsvoorziening	Fietsers	Fysieke inrichting - fietsvoorziening te smal	Fysieke inrichting - fietsvoorziening verbreden
Weegschaalstraat - Van Limborchstraat	Verkeersveiligheid - slecht onderhoud	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - onderhoud van de weg	Fysieke inrichting - onderhoud
Voermanstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners en alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - drempel
Zonstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners en alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - drempel
Weegschaalstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners en alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - drempel
Aigolstraat	Overlast - autoverkeer algemeen	Bewoners	Autoverkeer - bezoekers	Parkeren optimaliseren - K&R-strook realiseren
F35	Verkeersveiligheid - gedrag over stoep fietsen	Voetgangers en mindervaliden/ouderen	Fietsers - gedrag	Bereikbaarheid - fietspad realiseren
Pegasusstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners en kinderen	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - drempel
Alleeweg	Parkeren - te weinig parkeerplaatsen	Bewoners	Fysieke inrichting - tekort aan parkeerplaatsen	Fysieke inrichting - onderhoud
Hengelosestraat Zuidzijde	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid wijk	Bewoners	Fysieke inrichting - bereikbaarheid van en naar wijk	Bereikbaarheid wijk verbeteren - doorsteek realiseren
Buurt Bruggenmors	Parkeren - hoge parkeerdruk	Bewoners	Autoverkeer - bezoekers voetbalclub FC Twente	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen FC Twente

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 Maanstraat - Zonstraat - Schorpioenstraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Fysieke inrichting - voorrang verduidelijken
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorpioenstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Veilige oversteekvoorziening realiseren voetgangers
Zonstraat	Overig - hangplek	Voetgangers en mindervaliden/ouderen	Gedrag - hangplek	Fysieke inrichting - onderhoud
Jupiterstraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting straat	Fysieke inrichting - voorrang verduidelijken
Van Limborchstraat	Parkeren - overlast	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - bewoners	Handhaven - parkeren
Van Limborchstraat	Parkeren - foutparkeren	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - foutparkeren bewoners en bezoekers	Handhaven - parkeren
Olieslagweg	Verkeersveiligheid - gedrag over stoep fietsen	Alle weggebruikers	Gedrag - scholieren	Bereikbaarheid - optimaliseren Zone college
Lambertus Buddestraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - snelheid (flitspaal)
Otto van Taverenstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - drempel
Johan van Reesstraat	Verkeersveiligheid - slecht onderhoud	Bewoners	Fysieke inrichting - onderhoud van de weg	Fysieke inrichting - onderhoud
Alleeweg	Verkeersveiligheid - slecht onderhoud	Autoverkeer	Fysieke inrichting - onderhoud van de weg	Fysieke inrichting - onderhoud
Lambertus Buddestraat	Overlast - tegen rijrichting inrijden	Fietsers	Fietsers - gedrag	Fysieke inrichting - fietsvoorziening verbreden
Pijlhovestraat	Bruikbaarheid - verkeerd verkeersbord	Fietsers	Fysieke inrichting - ontbreken verkeersbord	Fysieke inrichting - bebording
Pijlhovestraat	Parkeren - foutparkeren	Bewoners en alle weggebruikers	Geparkeerde voertuigen - foutparkeren bewoners en bezoekers	Parkeren optimaliseren - parkeerverbod
Jupiterstraat	Bruikbaarheid - te smalle fietsvoorziening	Fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat	Fysieke inrichting - fietsvoorziening verbreden
Lambertus Buddestraat	Bereikbaarheid - fiets/F35	Fietsers	Fysieke inrichting - ontbreken fietsvoorziening	Bereikbaarheid - fietspad realiseren
G.J. Van Heekstraat - Lambertus Buddestraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
Kruising G.J. Van Heekstraat - Toekomststraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekplaats	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
G.J. Van Heekstraat - t.h.v. VV Rijtersbleek	Bruikbaarheid - smalle straat	Fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen VV Rijtersbleek
Johan Wijnoltsstraat	Verkeersveiligheid - gedrag over stoep fietsen	Bewoners	Fietsers - gedrag	Fysieke inrichting - fietswerende maatregelen
Johan Wijnoltsstraat	Verkeersveiligheid - gedrag over stoep fietsen	Voetgangers	Fietsers - gedrag	Bereikbaarheid - bewegwijzering
F35	Verkeersveiligheid - gedrag over stoep fietsen	Voetgangers	Fietsers - gedrag	Bereikbaarheid - bewegwijzering
Toekomststraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners en kinderen	Autoverkeer - hardrijders	Fysieke inrichting - weg versmallen
Toekomststraat	voertuigen	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - grote voertuigen	Parkeren optimaliseren - parkeerverbod
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - snelheid
Sterrenstraat	Bruikbaarheid - parkeerplekken	Parkeerders	Fysieke inrichting - inrichting straat	Fysieke inrichting - belijning
Mercuriusstraat	Bruikbaarheid - parkeerplekken	Parkeerders	Fysieke inrichting - inrichting straat	Fysieke inrichting - belijning
Saturnusstraat	Bruikbaarheid - parkeerplekken	Parkeerders	Fysieke inrichting - inrichting straat	Fysieke inrichting - belijning
Toekomststraat - Schietbaanweg	Parkeren - foutparkeren	Kinderen	Geparkeerde voertuigen - foutparkeren bezoekers	Parkeren optimaliseren - parkeerwerende maatregelen
Kruising Hengelosestraat - Toekomststraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Fietsers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	DV-maatregelen - drempel
Schietbaanweg	Groen	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - groen	Groen
Zonstraat	Overig - afval	Bewoners	Fysieke inrichting - te weinig afvalcontainers	Handhaving - afval
Abraham Ledeboerpark	Overig - drugsgebruik	Alle weggebruikers	Gedrag - drugsoverlast	Handhaving - drugs
Toekomststraat	Overig - drugsgebruik	Alle weggebruikers	Gedrag - drugsoverlast	Handhaving - drugs
Venusstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Fysieke inrichting - bebording
Toekomststraat	Verkeersveiligheid - slecht onderhoud	Bewoners	Fysieke inrichting - onderhoud van de weg	Fysieke inrichting - onderhoud
Toekomststraat	Groen	Bewoners	Fysieke inrichting - groen	Fysieke inrichting - onderhoud
Toekomststraat	Parkeren - overlast	Bewoners	Snorfietsers - gedrag	Handhaven - parkeren
Kruising Lambertus Buddestraat - Spoordijkstraat	Overlast - asociaal rijgedrag fietsers	Autoverkeer	Fietsers - gedrag	Bereikbaarheid - fietspad realiseren
Kruising G.J. Van Heekstraat - Toekomststraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Fietsers en autoverkeer	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Geen
Toekomststraat	fietsers	Bewoners	Snorfietsers - gedrag	Fysieke inrichting - fietswerende maatregelen
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorpioenstraat	Bruikbaarheid - smalle stoep	Fietsers en autoverkeer	Fysieke inrichting - inrichting stoep te smal	Fysieke inrichting - bebording
Wijkniveau	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - snelheid (flitspaal)
Otto van Taverenstraat	Parkeren - hoge parkeerdruk	Bewoners	Fysieke inrichting - tekort aan parkeerplaatsen	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen
Spoordijkstraat	Bereikbaarheid - fiets/F35	Fietsers	Fysieke inrichting - ontbreken fietsvoorziening	Bereikbaarheid - fietspad realiseren
Zonstraat	Overlast - teveel verkeer	Voetgangers	Autoverkeer - teveel verkeer	Veilige oversteekvoorziening realiseren voetgangers
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Kinderen	Fysieke inrichting - zicht (rijdende voertuigen)	Veilige oversteekvoorziening realiseren voetgangers
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Kinderen	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Veilige oversteekvoorziening realiseren voetgangers
Kruising G.J. Van Heekstraat - Lambertus Buddestraat - Pijlhovestraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Kinderen	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Veilige oversteekvoorziening realiseren voetgangers
G.J. Van Heekstraat - t.h.v. VV Rijtersbleek	Bruikbaarheid - smalle straat	Fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	Bereikbaarheid - fietspad realiseren
Lambertus Buddestraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Fietsers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Bereikbaarheid - fietspad realiseren
Kruising Lambertus Buddestraat - Albert Meijeringstraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Bereikbaarheid - fietspad realiseren
Lambertus Buddestraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
Noordhoek Heqtstraat	Parkeren - te weinig parkeerplaatsen	Bewoners	Fysieke inrichting - tekort aan parkeerplaatsen	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen
Lambertus Buddestraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - snelheid (flitspaal)
Van Limborchstraat	Parkeren - foutparkeren	Mindervaliden/ouderen	Geparkeerde voertuigen - foutparkeren bewoners en bezoekers	Parkeren optimaliseren - parkeerverbod
Kruising Otto van Taverenstraat - Roelof van Schevenstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - zicht (geparkeerde voertuigen)	Parkeren optimaliseren - parkeerverbod
Kruising Hengelosestraat - Uranusstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Fietsers en autoverkeer	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Fysieke inrichting - zicht verbeteren door snoeien groen
Jupiterstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - snelheid
Kruising Hengelosestraat - Uranusstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Autoverkeer	Fysieke inrichting - verlichting	Fysieke inrichting - verlichting plaatsen
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorpioenstraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Fysieke inrichting - voorrang verduidelijken
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - snelheid (flitspaal)

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)
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Fietsers en kinderen	Autoverkeer - hardrijders	Bereikbaarheid - fietspad realiseren
Kruising G.J. Van Heekstraat - Lambertus Buddestraat - Pijlhovestraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Fietsers en kinderen	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Bereikbaarheid wijk verbeteren - voorrangsregeling wijzigen
Kruising Hengelosestraat - Olieslagweg	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - snelheid
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
Kruising Schietbaanweg - Uranusstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - zicht (objecten/groen/gebouwen)	Fysieke inrichting - zicht verbeteren
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorpioenstraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Fietsers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Bereikbaarheid wijk verbeteren - kruispunt anders inrichten
G.J. Van Heekstraat	Bruikbaarheid - smalle straat	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	Fysieke inrichting - belijning
Kruising Hengelosestraat - Goolkatenweg	Verkeersveiligheid - VRI	Voetgangers en kinderen	Fysieke inrichting - VRI instelling	Fysieke inrichting - onderhoud
Othmar ten Catestraat	Verkeersveiligheid - gedrag over stoep fietsen	Bewoners	Fietsers - gedrag	Fysieke inrichting - fietswerende maatregelen
Noordhoek Hegtstraat	Parkeren - foutparkeren	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - foutparkeren bewoners en bezoekers	Handhaven - parkeren
Zonstraat	Overig - afval	Bewoners en bezoekers	Fysieke inrichting - te weinig afvalcontainers	Handhaving - afval
Toekomststraat	Overlast - vrachtwagens	Bewoners	Autoverkeer - grote voertuigen	Parkeren optimaliseren - parkeerregime
Wijkniveau	Groen	Bewoners	Fysieke inrichting - groen	Groen
Wijkniveau	Verkeersveiligheid - snelheid	Fietsers en voetgangers	Autoverkeer en (e-)fietsers - hardrijders	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
Lambertus Buddestraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Voetgangers	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - snelheid
Kruising G.J. Van Heekstraat - Lambertus Buddestraat - Pijlhovestraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Bereikbaarheid wijk verbeteren - kruispunt anders inrichten
Kruising G.J. Van Heekstraat - Lambertus Buddestraat - Pijlhovestraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - snelheid
Winkelcentrum Twekkelerveld	Bruikbaarheid - smalle straat	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	Fysieke inrichting - weg verbreden
G.J. Van Heekstraat - t.h.v. VV Rigtersbleek	Overlast - breng-/ haalverkeer	Alle weggebruikers	Autoverkeer - bezoekers voetbalclub V.V. Rigtersbleek	Bereikbaarheid - optimaliseren VV Rigtersbleek
Lambertus Buddestraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Kinderen	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - snelheidsremmende maatregelen
Kruising G.J. Van Heekstraat - Abraham Strickstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Autoverkeer	Fysieke inrichting - zicht (geparkeerde voertuigen)	Bereikbaarheid wijk verbeteren - éénrichtingsverkeer
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorpioenstraat	Verkeersveiligheid - overtreden verkeersregels	Autoverkeer	Autoverkeer - gedrag	Fysieke inrichting - voorrang verduidelijken
Wijkniveau	Verkeersveiligheid - bus	Alle weggebruikers	OV - te hard rijden	Geen
Winkelcentrum Twekkelerveld	Verkeersveiligheid - snelheid	Autoverkeer	Autoverkeer en (e-)fietsers - hardrijders	DV-maatregelen - drempel
G.J. Van Heekstraat - t.h.v. VV Rigtersbleek	Parkeren - te weinig parkeerplaatsen	Bezoekers	Autoverkeer - bezoekers voetbalclub V.V. Rigtersbleek	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen VV Rigtersbleek
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Geen
G.J. Van Heekstraat - t.h.v. VV Rigtersbleek	Verkeersveiligheid - zicht	Bewoners	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	Geen
G.J. Van Heekstraat	Overlast - sluipverkeer	Bewoners	Autoverkeer - sluipverkeer	Geen
Kruising Goolkatenweg - Richtersweg	Verkeersveiligheid - overtreden verkeersregels	Fietsers en autoverkeer	Autoverkeer - gedrag	Doorgaand verkeer weren - vrachtverbod
Minister Loudonlaan	Verkeersveiligheid - overtreden verkeersregels	Fietsers	Autoverkeer - gedrag	Geen
Kruising G.J. Van Heekstraat - Lambertus Buddestraat - Pijlhovestraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Fietsers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Veilige oversteekvoorziening realiseren fietsers
Everhardt van der Marckstraat	Parkeren - foutparkeren	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - foutparkeren bewoners	Handhaven - parkeren
F35	Bereikbaarheid - fiets/F35	Fietsers	Fysieke inrichting - ontbreken fietsvoorziening	Bereikbaarheid - fietspad realiseren
Alleeweg	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners en kinderen	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - drempel
Alleeweg	Overig - drugsgebruik	Bewoners	Gedrag - drugsoverlast	Handhaving - drugs
Kruising Jupiterstraat - Bruggenmorsweg	Verkeersveiligheid - zicht	Bewoners	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Fysieke inrichting - zicht verbeteren
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorpioenstraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Fysieke inrichting - voorrang verduidelijken
Kruising G.J. Van Heekstraat - Alleeweg	Verkeersveiligheid - zicht	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - zicht (geparkeerde voertuigen)	Geen
Kruising G.J. Van Heekstraat - Rigelstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - zicht (geparkeerde voertuigen)	Bereikbaarheid wijk verbeteren - voorrangsregeling wijzigen
Hengelosestraat Zuidzijde	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming/filevorming	Bewoners en autoverkeer	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming	Bereikbaarheid wijk verbeteren - doorsteek realiseren
Kruising Auke Vleerstraat - Kanaalstraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Fietsers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Geen
Jupiterstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Fietsers en voetgangers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - snelheidsremmende maatregelen
F35	Bereikbaarheid - fiets/F35	Voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken fietsvoorziening	Bereikbaarheid - fietspad realiseren
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorpioenstraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Doorgaand verkeer weren - autoluw maken
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorpioenstraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Bereikbaarheid wijk verbeteren - kruispunt anders inrichten
Jupiterstraat	Parkeren - te weinig parkeerplaatsen	Bewoners en autoverkeer	Fysieke inrichting - tekort aan parkeerplaatsen	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen
Zonstraat - Jupiterstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat	Handhaven - snelheid
Wijkniveau	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Veilige oversteekvoorziening realiseren voetgangers
Wijkniveau	Verkeersveiligheid - zicht	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - bushalte	Fysieke inrichting - bushalte aanpassen
Buurt Bruggenmors	Parkeren - hoge parkeerdruk	Bewoners	Autoverkeer - bezoekers voetbalclub FC Twente	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen FC Twente
Pijlhovestraat	Parkeren - te weinig parkeerplaatsen	Bewoners	Fysieke inrichting - tekort aan parkeerplaatsen	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen
Johan van Reesstraat	Parkeren - te weinig parkeerplaatsen	Bewoners	Fysieke inrichting - tekort aan parkeerplaatsen	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Fietsers en autoverkeer	Fysieke inrichting - zicht (geparkeerde voertuigen)	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
Noordhoek Hegtstraat	Verkeersveiligheid - slecht onderhoud	Autoverkeer	Fysieke inrichting - onderhoud van de weg	Fysieke inrichting - onderhoud
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorpioenstraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Fysieke inrichting - voorrang verduidelijken
Kruising Auke Vleerstraat - Zonstraat	Overig - water	Fietsers	Fysieke inrichting - water	Water
F35	Bereikbaarheid - fiets/F35	Fietsers en voetgangers	Fietsers	Bereikbaarheid - fietspad realiseren

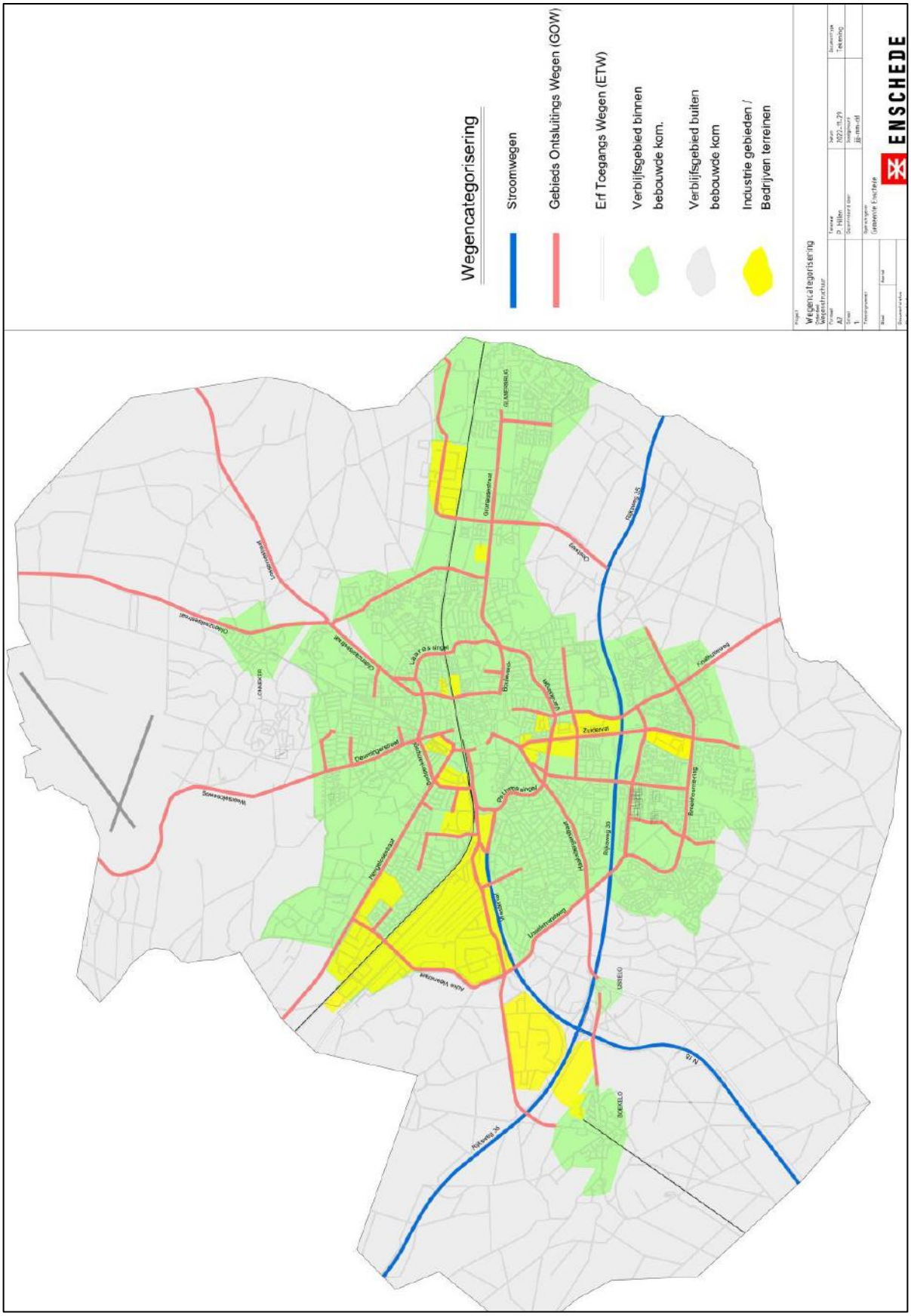
Waar is probleem (codering)	Wat is het probleem (codering)	Voor wie is het een probleem (codering)	Wie zorgt voor het probleem (codering)	Wat is/zijn mogelijke oplossing(en)? (Codering)
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorploenstraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Bereikbaarheid wijk verbeteren - kruispunt anders inrichten
Kruising Hengelosestraat - Maanstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - zicht (objecten/groen/gebouwen)	Fysieke inrichting - zicht verbeteren door snoeien groen
Lambertus Buddestraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners en fietsers	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - snelheid (flitspaal)
Wijkniveau	Bruikbaarheid - smalle straat	Bewoners en alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen
G.J. Van Heekstraat - t.h.v. VV Rigtersbleek	Parkeren - overlast grote voertuigen	Bewoners	Autoverkeer - bezoekers voetbalclub V.V. Rigtersbleek	Geen
Noordhoek Hegtstraat	Parkeren - te weinig parkeerplaatsen	Bewoners	Fysieke inrichting - tekort aan parkeerplaatsen	Parkeren optimaliseren - andere wijze van parkeren
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - zicht (geparkeerde voertuigen)	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
Noordhoek Hegtstraat	Parkeren - overlast	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - bewoners	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen
Noordhoek Hegtstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - zicht (objecten/groen/gebouwen)	Fysieke inrichting - zicht verbeteren
Maanstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - snelheid
Spoordijkstraat	Overlast - sluipverkeer	Bewoners	Autoverkeer - sluipverkeer	DV-maatregelen - snelheidsremmende maatregelen
F35	Overlast - sluipverkeer	Voetgangers	Autoverkeer - sluipverkeer	Bereikbaarheid - bewegwijzering
Wijkniveau	Bruikbaarheid - smalle straat	Bewoners en bezoekers	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	Parkeren optimaliseren - andere wijze van parkeren
Buurt Bruggenmors	Parkeren - hoge parkeerdruk	Bewoners	Autoverkeer - bezoekers voetbalclub FC Twente	Geen
F35	Bereikbaarheid - fiets/F35	Voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken fietsvoorziening	Bereikbaarheid - fietspad realiseren
Kruising G.J. Van Heekstraat - Lambertus Buddestraat - Pijlhovestraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Bereikbaarheid wijk verbeteren - kruispunt anders inrichten
Buurt Bruggenmors	Overlast - teveel verkeer	Bewoners	Autoverkeer - bezoekers voetbalclub FC Twente	Beleid - OV stimuleren
Wijkniveau	voertuigen	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - grote voertuigen	Geen
F35	Bereikbaarheid - fiets/F35	Voetgangers	Fietsers	Geen
Willem Rijbertstraat	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid wijk	Bewoners	Fysieke inrichting - bereikbaarheid binnen wijk	Fysieke inrichting - onderhoud
Buurt Bruggenmors	Overlast - teveel verkeer	Bewoners	Autoverkeer - bezoekers voetbalclub FC Twente	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen FC Twente
Buurt Bruggenmors	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid wijk	Bewoners	Fysieke inrichting - bereikbaarheid binnen wijk	Geen
Olieslagweg	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - drempel
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - snelheidsremmende maatregelen
Zevensterstraat	Parkeren - foutparkeren	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - foutparkeren bewoners en bezoekers	Handhaven - parkeren
Zevensterstraat - Draakstraat	Parkeren - foutparkeren	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - foutparkeren bewoners en bezoekers	Handhaven - parkeren
Schietbaanweg	Overlast - breng-/ haalverkeer	Bewoners	Autoverkeer - haal-/brengverkeer	Bereikbaarheid wijk verbeteren - éénrichtingsverkeer
G.J. Van Heekstraat - t.h.v. VV Rigtersbleek	Overlast - teveel verkeer	Alle weggebruikers	Autoverkeer - teveel verkeer	Parkeren optimaliseren - K&R-strook realiseren
Cort van der Lindenlaan	Overlast - sluipverkeer	Bewoners	Autoverkeer - sluipverkeer	Doorgaand verkeer weren - autoluw maken
Cort van der Lindenlaan	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Fietsers	Autoverkeer - teveel verkeer	Fysieke inrichting - wit kruis op kruisingsvlak
Jupiterstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - snelheid
F35	Bruikbaarheid - fiets/-wandelvoorziening	Fietsers	Fysieke inrichting - ontbreken goede wegverharding	Fysieke inrichting - wegverharding verbeteren
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorploenstraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Fysieke inrichting - voorrang verduidelijken
Toekomststraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Fysieke inrichting - inrichting straat	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
Kruising G.J. Van Heekstraat - Toekomststraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	DV-maatregelen - snelheidsremmende maatregelen
Uranusstraat	Overlast - sluipverkeer	Bewoners	Autoverkeer - sluipverkeer	Geen
Uranusstraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting straat	Geen
Lambertus Buddestraat	Verkeersveiligheid - zicht	Bewoners	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Fysieke inrichting - zicht verbeteren
Industrieterrein Gitersbleek	Overlast - grote voertuigen	Bewoners	Autoverkeer - grote voertuigen	Geen
Wijkniveau	Parkeren - overlast grote voertuigen	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - grote voertuigen	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen eigen terrein
Wijkniveau	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - snelheid
Wijkniveau	Verkeersveiligheid - gedrag over stoep fietsen	Bewoners en voetgangers	Fietsers - gedrag	Fysieke inrichting - fietswerende maatregelen
Goolkatenweg	Bruikbaarheid - te smalle fietsvoorziening	Fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat	Fysieke inrichting - onderhoud
Goolkatenweg	Bruikbaarheid - te smalle fietsvoorziening	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting straat	Fysieke inrichting - onderhoud
Kruising Hengelosestraat - Goolkatenweg	Verkeersveiligheid - VRI	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - VRI instelling	Bereikbaarheid - regeling VRI optimaliseren
Wijkniveau	Verkeersveiligheid - VRI	Voetgangers en autoverkeer	Fysieke inrichting - VRI instelling	Bereikbaarheid - regeling VRI optimaliseren
F35	Bereikbaarheid - fiets/F35	Fietsers	Fysieke inrichting - ontbreken fietsvoorziening	Bereikbaarheid - fietspad realiseren
G.J. van Heekstraat	Overlast - sluipverkeer	Bewoners en fietsers	Autoverkeer - sluipverkeer	Doorgaand verkeer weren - autoluw maken
G.J. Van Heekstraat - t.h.v. VV Rigtersbleek	Parkeren - hoge parkeerdruk	Bewoners	Autoverkeer - bezoekers voetbalclub V.V. Rigtersbleek	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen VV Rigtersbleek
G.J. van Heekstraat	Bruikbaarheid - smalle straat	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
Jupiterstraat	Bruikbaarheid - te brede straat	Fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat te breed	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorploenstraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Bereikbaarheid wijk verbeteren - éénrichtingsverkeer
Schorploenstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Fietsers en voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Fysieke inrichting - weg versmallen
F35	Bruikbaarheid - fiets/-wandelvoorziening	Fietsers en voetgangers	Fysieke inrichting - routering fietsers	Bereikbaarheid - fietspad realiseren
Wijkniveau	Parkeren - foutparkeren	Voetgangers en mindervaliden/ouderen	Geparkeerde voertuigen - foutparkeren bewoners en bezoekers	Fysieke inrichting - belijning
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - plateaus
G.J. Van Heekstraat	Bruikbaarheid - smalle straat	Fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	Bereikbaarheid - fietspad realiseren
Kruising G.J. Van Heekstraat - Lambertus Buddestraat - Pijlhovestraat	Overlast - teveel verkeer	Alle weggebruikers	Autoverkeer - teveel verkeer	Doorgaand verkeer weren - autoluw maken
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorploenstraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Bereikbaarheid wijk verbeteren - doorsteek realiseren
Surinamestraat - Curacaostraat	Parkeren - foutparkeren	Mindervaliden/ouderen	Geparkeerde voertuigen - foutparkeren bewoners en bezoekers	Handhaven - parkeren
Surinamestraat - Curacaostraat	Overlast - sluipverkeer	Bewoners	Autoverkeer - sluipverkeer	Bereikbaarheid wijk verbeteren - éénrichtingsverkeer
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Fietsers en voetgangers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - drempel

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)
Weegschaalstraat	Parkeren - foutparkeren	Hulpdiensten	Geparkeerde voertuigen - foutparkeren bewoners en bezoekers	Fysieke inrichting - belijning
Uranusstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - zicht (objecten/groen/gebouwen)	Fysieke inrichting - zicht verbeteren door snoeien groen
G.J. Van Heekstraat	voertuigen	Alle weggebruikers	Geparkeerde voertuigen - grote voertuigen	Fysieke inrichting - onderhoud
Curacaostraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	Bereikbaarheid wijk verbeteren - éénrichtingsverkeer
G.J. Van Heekstraat	Bruikbaarheid - smalle straat	Fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
Curacaostraat	Parkeren - foutparkeren	Alle weggebruikers	Geparkeerde voertuigen - foutparkeren bewoners en bezoekers	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen
G.J. van Heekstraat - Lambertus Buddestraat	Overlast - breng-/ haalverkeer	Fietsers en voetgangers	Autoverkeer - teveel verkeer	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
G.J. Van Heekstraat - t.h.v. VV Rijtersbleek	Overlast - sluipverkeer	Alle weggebruikers	Autoverkeer - sluipverkeer	Doorgaand verkeer weren - autoluw maken
Kruising Hengelosestraat - Goolkatenweg	Verkeersveiligheid - VRI	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - VRI instelling	Bereikbaarheid - regeling VRI optimaliseren
Hengelosestraat	Verkeersveiligheid - gedrag auto's	Voetgangers	Autoverkeer - gedrag	Veilige oversteekvoorziening realiseren voetgangers
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Parkeerders	Fysieke inrichting - zicht (objecten/groen/gebouwen)	Fysieke inrichting - zicht verbeteren
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - snelheidsremmende maatregelen
Kruising G.J. Van Heekstraat - Lambertus Buddestraat - Pijlhovestraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Mindervaliden/ouderen	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Veilige oversteekvoorziening realiseren voetgangers
Kruising Lambertuse Buddestraat - Parkeweg	Verkeersveiligheid - zicht	Fietsers	Fysieke inrichting - zicht (geparkeerde voertuigen)	Fysieke inrichting - belijning
Kruising G.J. Van Heekstraat - Lambertus Buddestraat - Pijlhovestraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Autoverkeer	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Bereikbaarheid wijk verbeteren - voorrangsregeling wijzigen
Goolkatenweg	Bruikbaarheid - smalle straat	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	Fysieke inrichting - weg verbreden
G.J. Van Heekstraat - t.h.v. VV Rijtersbleek	Overlast - breng-/ haalverkeer	Alle weggebruikers	Autoverkeer - bezoekers voetbalclub V.V. Rijtersbleek	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen VV Rijtersbleek
Goolkatenweg - Cort van der Lindenlaan	Bruikbaarheid - te krappe bocht	Fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat	Fysieke inrichting - onderhoud
Kruising Hengelosestraat - Goolkatenweg	Verkeersveiligheid - VRI	Voetgangers	Fysieke inrichting - VRI instelling	Bereikbaarheid - regeling VRI optimaliseren
Kruising G.J. Van Heekstraat - Zevensterstraat	Verkeersveiligheid - overtreden verkeersregels	Alle weggebruikers	Autoverkeer - gedrag	Bereikbaarheid wijk verbeteren - voorrangsregeling wijzigen
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Voetgangers en parkeerders	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
G.J. Van Heekstraat	Bruikbaarheid - te smalle fietsvoorziening	Fietsers	Fysieke inrichting - fietsvoorziening te smal	Geen
Jupiterstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners en kinderen	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - drempel
Spoordijkstraat	Verkeersveiligheid - slecht onderhoud	Fietsers	Fysieke inrichting - onderhoud van de weg	Fysieke inrichting - onderhoud
G.J. Van Heekstraat	Bruikbaarheid - smalle straat	Fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
Kruising Jupiterstraat - Olieslagweg	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Bereikbaarheid wijk verbeteren - voorrangsregeling wijzigen
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorploenstraat	Bruikbaarheid - bus	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	Bereikbaarheid wijk verbeteren - voorrangsregeling wijzigen
Kruising G.J. van Heekstraat - Rigelstraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Bereikbaarheid wijk verbeteren - voorrangsregeling wijzigen
Jupiterstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Fietsers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - drempel
Toekomststraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - drempel
Toekomststraat	Parkeren - foutparkeren	Voetgangers	Geparkeerde voertuigen - foutparkeren bewoners en bezoekers	Beleid - Autobezit terugdringen
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - snelheid
Wijkniveau	Overlast - geluidsoverlast auto's	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Handhaven - snelheid
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorploenstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Voetgangers	Fysieke inrichting - zicht (objecten/groen/gebouwen)	Fysieke inrichting - voetpad verbreden
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorploenstraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Bereikbaarheid wijk verbeteren - voorrangsregeling wijzigen
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorploenstraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Doorgaand verkeer weren - autoluw maken
Lambertus Buddestraat - Spoordijkstraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Fietsers	Autoverkeer - teveel verkeer	Veilige oversteekvoorziening realiseren fietsers
Kruising Parkweg - Hendrik Ter Kuilestraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Fietsers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Geen
Lambertus Buddestraat - Spoordijkstraat	Overlast - tegen rijrichting inrijden	Autoverkeer	Fietsers - gedrag	Doorgaand verkeer weren -fietsers
Spicastraat - Boogschutterstraat - Octantstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners en kinderen	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - snelheidsremmende maatregelen
F35	Bruikbaarheid - fiets/-wandelvoorziening	Fietsers	Fysieke inrichting - ontbreken goede wegverharding	Fysieke inrichting - wegverharding verbeteren
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorploenstraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Fysieke inrichting - fietswerende maatregelen
Wijkniveau	Bruikbaarheid - bus	Bus	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	Bereikbaarheid - routering bus
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners, fietsers en voetgangers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - drempel
G.J. Van Heekstraat - t.h.v. VV Rijtersbleek	Overlast - sluipverkeer	Bewoners en fietsers	Autoverkeer - sluipverkeer	Doorgaand verkeer weren - autoluw maken
G.J. Van Heekstraat - t.h.v. VV Rijtersbleek	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners en voetgangers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - snelheidsremmende maatregelen
Neptunusstraat	Parkeren - hoge parkeerdruk	Bewoners	Fysieke inrichting - tekort aan parkeerplaatsen	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen
Neptunusstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Kinderen	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - drempel
Hengelosestraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Bereikbaarheid - brug of tunnel
Schorploenstraat	Bereikbaarheid - fiets/F35	Fietsers	Fysieke inrichting - ontbreken fietsvoorziening	Bereikbaarheid - fietspad realiseren
Jupiterstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - snelheidsremmende maatregelen
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorploenstraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Bereikbaarheid wijk verbeteren - kruispunt anders inrichten
F35	Bereikbaarheid - fiets/F35	Autoverkeer	Fietsers	Bereikbaarheid - fietspad realiseren
Kruising Hengelosestraat - Uranusstraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Fietsers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Fysieke inrichting - voorrang verduidelijken
Kruising Uranusstraat - Uranusplein	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Fysieke inrichting - voorrang verduidelijken
Uranusstraat	Overlast - sluipverkeer	Bewoners	Autoverkeer - sluipverkeer	Handhaven - snelheid
Uranusstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Geen
Winkelcentrum Twekkelerveld	Bruikbaarheid - smalle stoep	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting stoep te smal	Fysieke inrichting - voetpad weghalen
Bruggenmorsweg	Overlast - sluipverkeer	Bewoners	Autoverkeer - sluipverkeer	Geen

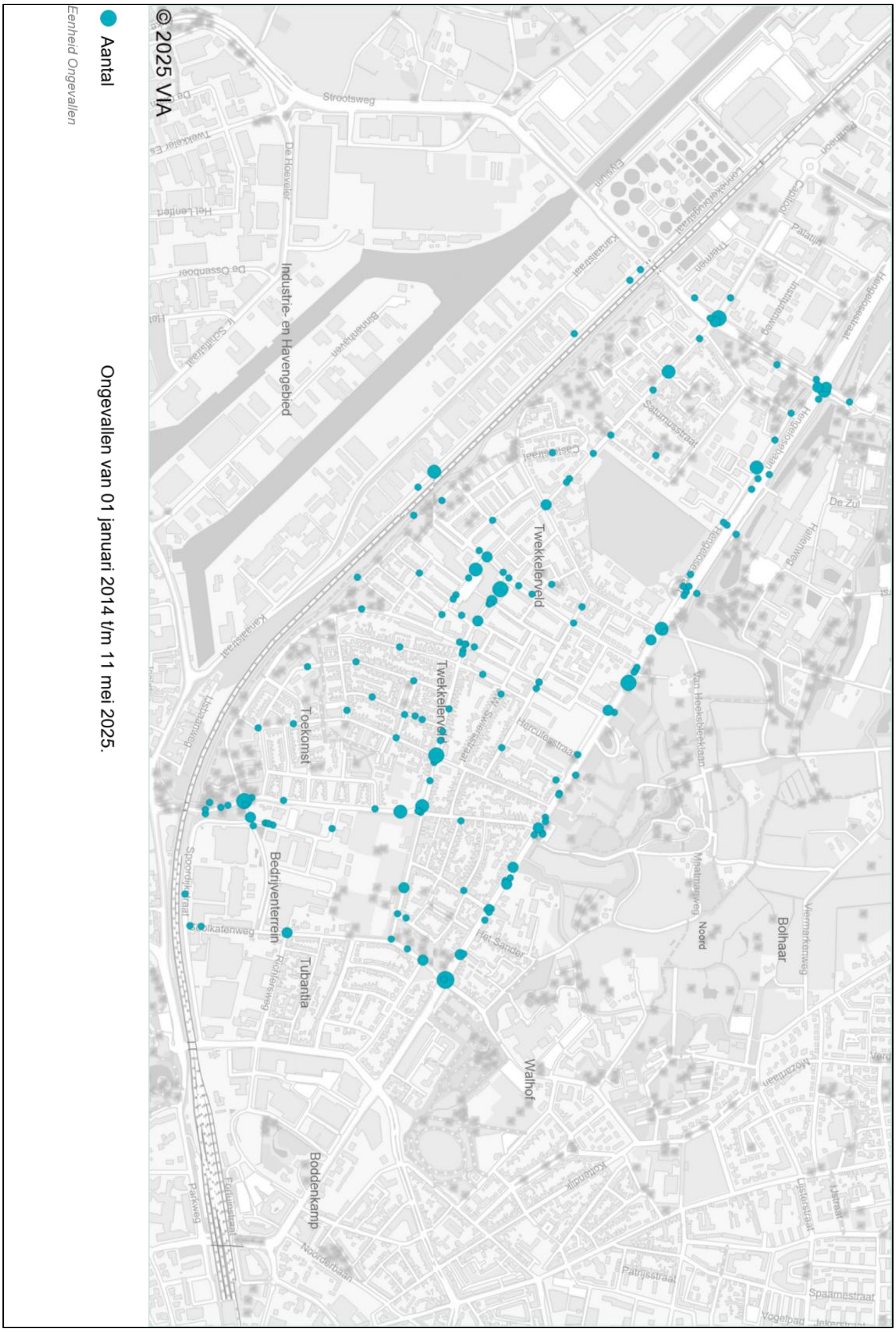
Waar is probleem (codering)	Wat is het probleem (codering)	Voor wie is het een probleem (codering)	Wie zorgt voor het probleem (codering)	Wat is/zijn mogelijke oplossing(en)? (Codering)
Zonstraat	Parkeren - overlast	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - foutparkeren bezoekers	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen taxi's
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Fietsers en voetgangers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - drempel
G.J. Van Heekstraat	Bruikbaarheid - smalle stoep	Mindervaliden/ouderen	Fysieke inrichting - inrichting stoep te smal	Fysieke inrichting - voetpad verbreden
G.J. Van Heekstraat - t.h.v. VV Rijtersbleek	Bruikbaarheid - smalle straat	Fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	Bereikbaarheid - fietspad realiseren
F35	Verkeersveiligheid - gedrag over stoep fietsen	Fietsers	Fysieke inrichting - weqverharding	Bereikbaarheid - fietspad realiseren
Jupiterstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Geen
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorploenstraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Bereikbaarheid wijk verbeteren - kruispunt anders inrichten
Olleslaqweg	Bruikbaarheid - smalle straat	Fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	Fysieke inrichting - fietsvoorziening verbreden
Maanstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - bushalte	Fysieke inrichting - bushalte aanpassen
G.J. Van Heekstraat	Bruikbaarheid - smalle straat	Fietsers	Autoverkeer - grote voertuigen	Fysieke inrichting - fietsvoorziening verbreden
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - snelheidsremmende maatregelen
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Mindervaliden/ouderen	Autoverkeer - hardrijders	Bereikbaarheid - fietspad realiseren
Kleine Beerstraat	Overlast - tegen rijrichting inrijden	Bewoners en kinderen	Autoverkeer - gedrag	Geen
Spicastraat	Parkeren - foutparkeren	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - foutparkeren bewoners	Handhaven - parkeren
Weeqschaalstraat	Verkeersveiligheid - slecht onderhoud	Mindervaliden/ouderen	Fysieke inrichting - onderhoud van de weg	Geen
Grote Beerstraat	Verkeersveiligheid - slecht onderhoud	Mindervaliden/ouderen	Fysieke inrichting - onderhoud van de weg	Fysieke inrichting - onderhoud
Wijkniveau	Overig - afval	Bewoners	Fysieke inrichting - te weinig afvalcontainers	Handhaving - afval
Winkelcentrum Twekkelerveld	Verkeersveiligheid - slecht onderhoud	Bezoekers	Fysieke inrichting - onderhoud van de weg	Fysieke inrichting - onderhoud
G.J. Van Heekstraat - t.h.v. VV Rijtersbleek	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners en bezoekers	Autoverkeer - hardrijders	Fysieke inrichting - bebording
G.J. Van Heekstraat - t.h.v. VV Rijtersbleek	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Bezoekers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Veilige oversteekvoorziening realiseren voetgangers
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting straat	DV-maatregelen - drempel
Watermanstraat	Parkeren - te weinig parkeerplaatsen	Bewoners	Fysieke inrichting - tekort aan parkeerplaatsen	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen
Watermanstraat	Overig - hondenpoep	Bewoners	Gedrag - hondenpoep	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen
Weeqschaalstraat	Bruikbaarheid - smalle straat	Fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	Parkeren optimaliseren - minder parkeerplaatsen
F35	Bereikbaarheid - fiets/F35	Fietsers	Fysieke inrichting - ontbreken fietsvoorziening	Bereikbaarheid - fietspad realiseren
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorploenstraat	Verkeersveiligheid - onduidelijke verkeerssituatie	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Bereikbaarheid wijk verbeteren - kruispunt anders inrichten
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorploenstraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Fysieke inrichting - voorrang verduidelijken
Bruggenmorseweg	Overlast - teveel verkeer	Bewoners	Autoverkeer - teveel verkeer	Doorgaand verkeer weren - autoluw maken
Zonstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Bereikbaarheid wijk verbeteren - voorrangsregeling wijzigen
Rigelstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Bereikbaarheid wijk verbeteren - voorrangsregeling wijzigen
Watermanstraat	Parkeren - overlast	Bewoners	Autoverkeer - bezoekers	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen eigen terrein
Toekomststraat	Overig - water	Bewoners	Fysieke inrichting - water	Water
G.J. Van Heekstraat - t.h.v. VV Rijtersbleek	Parkeren - te weinig parkeerplaatsen	Bezoekers	Autoverkeer - bezoekers voetbalclub V.V. Rijtersbleek	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen VV Rijtersbleek
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Kinderen	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Veilige oversteekvoorziening realiseren voetgangers
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorploenstraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Bereikbaarheid wijk verbeteren - kruispunt anders inrichten
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorploenstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting straat	DV-maatregelen
Hengelosestraat	Bereikbaarheid - beperkte doorstroming/filevorming	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - beperkte doorstroming	Bereikbaarheid wijk verbeteren
F35	Bruikbaarheid - fiets/-wandelvoorziening	Fietsers	Fysieke inrichting - weqverharding	Bereikbaarheid - fietspad realiseren
G.J. Van Heekstraat	Bruikbaarheid - smalle stoep	Voetgangers	Fysieke inrichting - inrichting stoep te smal	Fysieke inrichting - voetpad verbreden
Wijkniveau	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
Wijkniveau	Bereikbaarheid - beperkte bereikbaarheid winkelcentrum	Bewoners	Fysieke inrichting - bereikbaarheid binnen wijk	Bereikbaarheid wijk verbeteren - éénrichtingsverkeer
Mercuriusstraat	Overlast - teveel verkeer	Bewoners	Autoverkeer - teveel verkeer	Doorgaand verkeer weren - autoluw maken
Kruising Abraham Strickstraat - G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Autoverkeer	Fysieke inrichting - zicht (geparkeerde voertuigen)	Fysieke inrichting - zicht verbeteren
Abraham Strickstraat	Parkeren - te weinig parkeerplaatsen	Bewoners	Fysieke inrichting - tekort aan parkeerplaatsen	Handhaven - parkeren
Hengelosestraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Veilige oversteekvoorziening realiseren voetgangers
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Veilige oversteekvoorziening realiseren voetgangers
Polluxstraat - Siriusstraat - Castorstraat	Bruikbaarheid - smalle straat	Bewoners	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	Bereikbaarheid wijk verbeteren - éénrichtingsverkeer
G.J. Van Heekstraat - Jupiterstraat - Maanstraat	Verkeersveiligheid - bus	Alle weggebruikers	OV - te grote voertuigen	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
Wijkniveau	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
Jan Willem Swiersstraat	Parkeren - te weinig parkeerplaatsen	Bewoners	Fysieke inrichting - tekort aan parkeerplaatsen	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen
Jan Willem Swiersstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Geen
Maanstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Veilige oversteekvoorziening realiseren voetgangers
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Voetgangers en kinderen	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Veilige oversteekvoorziening realiseren voetgangers
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - gedrag over stoep fietsen	Voetgangers	Fietsers - gedrag	Geen
Hengelosestraat	Verkeersveiligheid - zicht	Fietsers	Fysieke inrichting - bushalte	Fysieke inrichting - bushalte aanpassen
Noordhoek Hegtstraat	Parkeren - overlast	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - bewoners	Handhaven - parkeren
Kruising G.J. Van Heekstraat - Lambertus Buddestraat - Pijlhovestraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Fietsers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Bereikbaarheid wijk verbeteren - kruispunt anders inrichten
Schietbaanweg	Parkeren - te weinig parkeerplaatsen	Bewoners en bezoekers	Fysieke inrichting - tekort aan parkeerplaatsen	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen

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 G.J. Van Heekstraat - Lambertus Buddestraat - Pijlhovestraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Fietsers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Geen
Goolkatenweg	Bruikbaarheid - smalle straat	Fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	Bereikbaarheid wijk verbeteren - éénrichtingsverkeer
G.J. Van Heekstraat	Bruikbaarheid - smalle straat	Fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	Bereikbaarheid wijk verbeteren - éénrichtingsverkeer
Goolkatenweg	Overlast - teveel verkeer	Fietsers	Autoverkeer - teveel verkeer	Fysieke inrichting - fietsvoorziening verbreden
G.J. Van Heekstraat - Goolkatenweg	Overlast - teveel verkeer	Alle weggebruikers	Autoverkeer - teveel verkeer	Bereikbaarheid wijk verbeteren - éénrichtingsverkeer
Goolkatenweg	Verkeersveiligheid - snelheid	Kinderen	Fysieke inrichting - inrichting straat	Handhaven - snelheid (flitspaal)
G.J. Van Heekstraat - t.h.v. VV Rijtersbleek	Overlast - grote voertuigen	Alle weggebruikers	Autoverkeer - grote voertuigen	Doorgaand verkeer weren - vrachtverbod
Goolkatenweg - Hengelosestraat	Verkeersveiligheid - VRI	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - VRI instelling	Bereikbaarheid - regeling VRI optimaliseren
G.J. Van Heekstraat - t.h.v. VV Rijtersbleek	Verkeersveiligheid - overtreden verkeersregels	Alle weggebruikers	Autoverkeer - gedrag	Bereikbaarheid wijk verbeteren - kruispunt anders inrichten
Winkelcentrum Twekkelerveld	Overlast - teveel verkeer	Bezoekers	Autoverkeer - teveel verkeer	Doorgaand verkeer weren - autoluw maken
Wijkniveau	Verkeersveiligheid - gedrag over stoep fietsen	Bewoners	Fietsers - gedrag	Geen
G.J. Van Heekstraat - Goolkatenweg	Overlast - sluipverkeer	Alle weggebruikers	Autoverkeer - sluipverkeer	Doorgaand verkeer weren - autoluw maken
G.J. Van Heekstraat - Jupiterstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Veilige oversteekvoorziening realiseren voetgangers en fietsers
Wijkniveau	Overlast - autoverkeer algemeen	Fietsers en voetgangers	Fysieke inrichting - inrichting straat	Fysieke inrichting - weg versmallen
G.J. Van Heekstraat - t.h.v. VV Rijtersbleek	Parkeren - te weinig parkeerplaatsen	Bewoners en bezoekers	Autoverkeer - bezoekers voetbalclub V.V. Rijtersbleek	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen
Goolkatenweg	Overlast - teveel verkeer	Fietsers en voetgangers	Autoverkeer - teveel verkeer	Geen
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorpioenstraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Bereikbaarheid wijk verbeteren - kruispunt anders inrichten
Rijgelstraat	Overlast - grote voertuigen	Alle weggebruikers	Autoverkeer - grote voertuigen	Handhaven - grote voertuigen
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
Kruising Zonstraat - Olieslagweg	Verkeersveiligheid - zicht	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - zicht (geparkeerde voertuigen)	Geen
Landelijk	voertuigen	Alle weggebruikers	Geparkeerde voertuigen - grote voertuigen	Beleid - Afmetingen personenvoertuig
Kruising G.J. Van Heekstraat - Toekomststraat	Verkeersveiligheid - zicht	Fietsers	Fysieke inrichting - zicht (objecten/groen/gebouwen)	Fysieke inrichting - zicht verbeteren
Kruising Maanstraat - Zonstraat - Schorpioenstraat	Verkeersveiligheid - niet functionerend kruispunt	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting kruispunt	Fysieke inrichting - weg verbreden
G.J. Van Heekstraat	Bruikbaarheid - smalle straat	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	Fysieke inrichting - bushalte aanpassen
Parkeergarage Sterrenhof	Overlast - laden en lossen	Bewoners	Autoverkeer - laden en lossen	Bereikbaarheid wijk verbeteren - doorsteek realiseren
Spoordijkstraat	Verkeersveiligheid - slecht onderhoud	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - onderhoud van de weg	Fysieke inrichting - onderhoud
F35	Bereikbaarheid - fiets/F35	Fietsers en voetgangers	Fysieke inrichting - ontbreken fietsvoorziening	Fysieke inrichting - fietsvoorziening verbreden
G.J. Van Heekstraat - t.h.v. VV Rijtersbleek	Overlast - teveel verkeer	Fietsers	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	Parkeren optimaliseren - tijdelijk parkeerverbod
Toekomststraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Bewoners	Autoverkeer - hardrijders	Doorgaand verkeer weren - autoluw maken
Wijkniveau	Parkeren - foutparkeren	Bewoners	Geparkeerde voertuigen - foutparkeren bezoekers	Parkeren optimaliseren - meer parkeerplaatsen
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	Veilige oversteekvoorziening realiseren voetgangers
Alle scholen	Parkeren - overlast	Voetgangers en mindervaliden/ouderen	Autoverkeer - haal-/brengverkeer	Handhaven - parkeren
Goolkatenweg	Bruikbaarheid - smalle straat	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - inrichting straat te smal	Bereikbaarheid wijk verbeteren - éénrichtingsverkeer
Goolkatenweg	Verkeersveiligheid - gedrag auto's	Fietsers en voetgangers	Autoverkeer - gedrag	Fysieke inrichting - weg verbreden
Goolkatenweg	Overlast - teveel verkeer	Alle weggebruikers	Autoverkeer - teveel verkeer	Geen
Hengelosestraat	Verkeersveiligheid - VRI	Voetgangers	Fysieke inrichting - VRI instelling	Bereikbaarheid - regeling VRI optimaliseren
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - teveel verkeer	DV-maatregelen - 30km/u-zone realiseren
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Kinderen	Fysieke inrichting - ontbreken (veilige) oversteekplaats	Veilige oversteekvoorziening realiseren voetgangers
G.J. Van Heekstraat	Verkeersveiligheid - zicht	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - zicht (geparkeerde voertuigen)	Fysieke inrichting - zicht verbeteren
F35	Verkeersveiligheid - gedrag over stoep fietsen	Voetgangers	Fietsers - gedrag	Bereikbaarheid - bewegwijzering
Spoordijkstraat	Verkeersveiligheid - snelheid	Alle weggebruikers	Autoverkeer - hardrijders	Geen
Roelof van Schevenstraat	Verkeersveiligheid - gedrag over stoep fietsen	Voetgangers	Fietsers - gedrag	Geen
Wijkniveau	Overig - afval	Bewoners	Fysieke inrichting - te weinig afvalcontainers	Geen
Wijkniveau	Verlichting ontbreekt	Voetgangers	Fysieke inrichting - verlichting	Fysieke inrichting - verlichting plaatsen
Wijkniveau	Verkeersveiligheid - slecht onderhoud	Alle weggebruikers	Fysieke inrichting - onderhoud van de weg	Fysieke inrichting - onderhoud

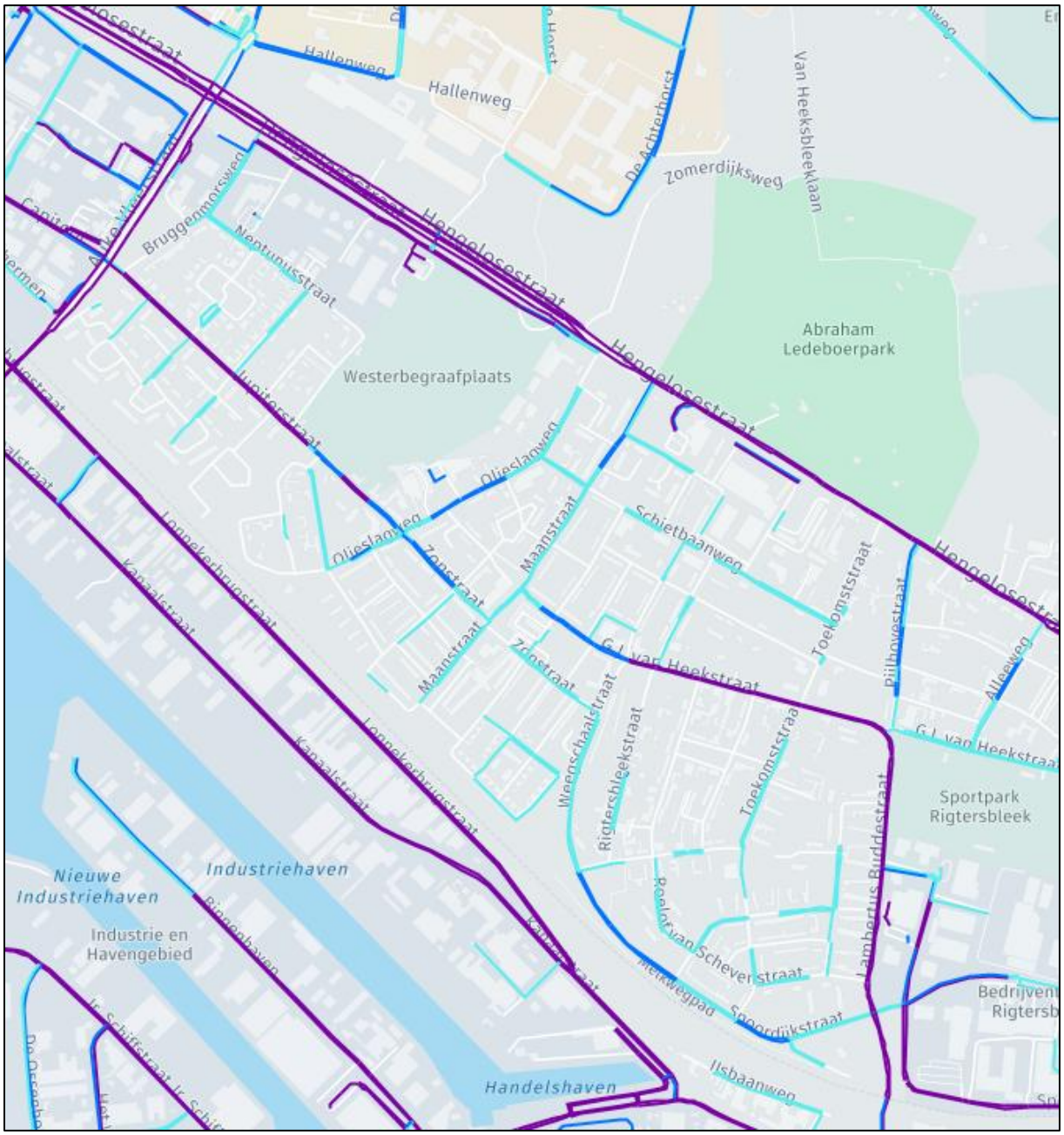
Bijlage 2: Hoofdwegenstructuur gemeente Enschede



Bijlage 2: Overzichtskaart ongevallen



Bijlage 3: Overzichtskaart snelheid



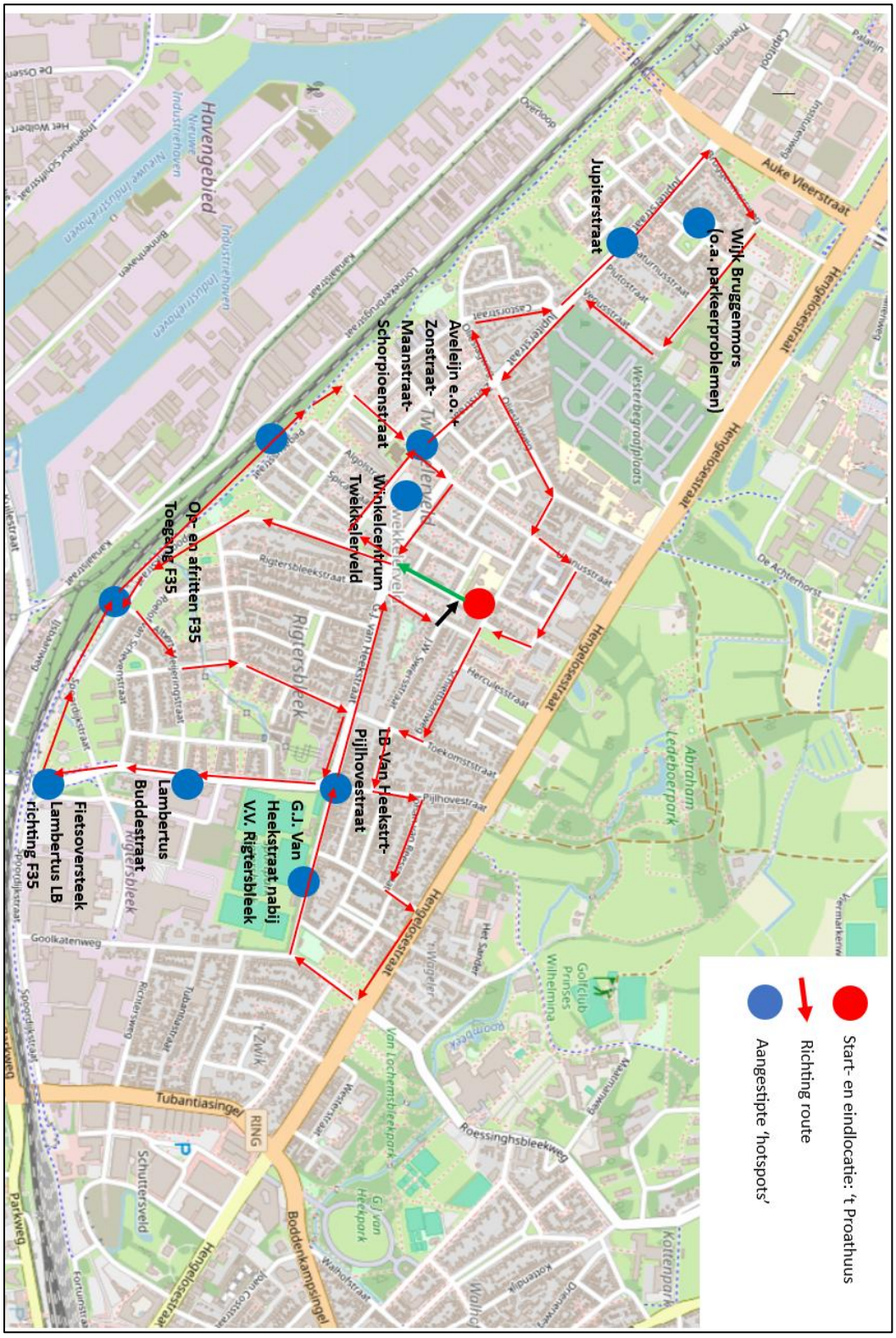
Bijlage 4: Overzichtskaart verkeersmodel – basisjaar 2020



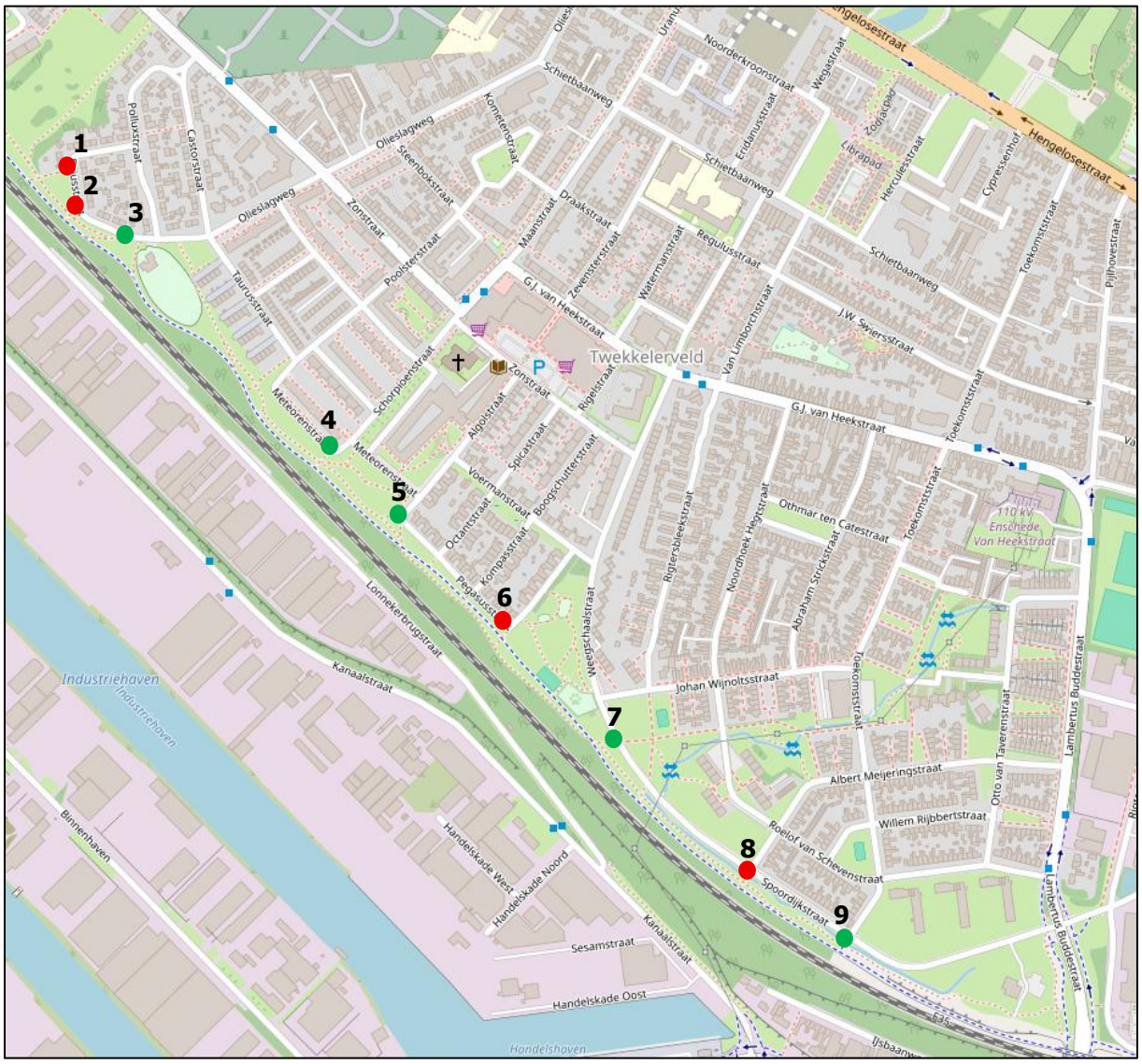
Bijlage 5: Overzichtskaart verkeersmodel – prognose 2030 (gemiddeld)



Bijlage 6: Route Fietstocht



Bijlage 7: Gewenste aansluitingen F35



In samenspraak met de werkgroep is een aantal locaties geselecteerd die in aanmerking zouden komen voor een verharde aansluiting. Er is een voorkeur gegeven, op basis van logische en vaak ervaren/gereden routes, voor de met groen aangegeven locaties.

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

© 2025 **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.**

Bijlage 8: Memo toetsgroep

Memo aan : Werkgroep WVP
Afkomstig van : W. Dekkers en S. van Rossum
Datum : 22 januari 2026
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	**Ja**	**10**
Arriva (ov-bedrijf)	**Nee**	**-**
Brandweer – Twente	**Ja**	**2**
Commissie Enschede Toegankelijk[1]	**Nee**	**-**
Fietsersbond – Enschede	**Ja**	**4**
Gemeente Enschede – Verkeerskundige	**Ja**	**5**
Gemeente Enschede – Wegbeheerder	**Ja**	**5**
KvK – Enschede	**Nee**	**-**
MKB Twente	**Nee**	**-**
Politie – Twente	**Ja**	**7**
Senioren Platform Enschede	**Nee**	**-**
Twente Milieu	**Ja**	**9**
Universiteit Twente	**Nee**	**-**

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 3e 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.

- **Arriva (ov-bedrijf)**

Niet ontvangen.

- **Brandweer – Twente**

2.1 Reactie

- Reactie ontvangen op: 29 september 2025
- Reactie gegeven door: dhr. M. Kamphuis

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

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

© 2025 **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.**

- Wijze van reactie: per e-mail

2.2 Reactiepunten
De brandweer geeft aan dat op pagina 12, paragraaf 3.2.4 ten onrechte nog wordt verwezen naar Brandweer Enschede. De correcte benaming is Brandweer Twente.

2.3 Advies
Pas in alle documenten de benaming aan van Brandweer Enschede naar Brandweer Twente.
Er zijn verder geen inhoudelijke opmerkingen ontvangen.

2.4 Besluit werkgroep
Het advies wordt overgenomen.

- **Commissie Enschede Toegankelijk**

Niet ontvangen.

- **Fietsersbond – Enschede**

4.1 Reactie
- Reactie ontvangen op: *24 oktober 2025*
- Reactie gegeven door: dhr. P. Rebers
- Wijze van reactie: per e-mail

4.2 Reactiepunten
De Fietsersbond Enschede heeft het concept-Wijkverkeersplan bestudeerd en deelt een aantal inhoudelijke punten en zorgen:

- 1. G.J. van Heekstraat (west)

Volgens de Fietsersbond voldoet de beschikbare ruimte niet om deze straat als GOW30 vorm te geven met twee rijstroken, twee fietsstroken én twee parkeerstroken. Dit leidt tot conflicten en onvoldoende ruimte voor veilige fietsinfrastructuur.
De Fietsersbond stelt voor om:
  - óf éénrichtingsverkeer in te voeren,
  - óf één van de parkeerstroken te laten vervallen.
    Beide varianten zouden de inpassing en veiligheid voor fietsers verbeteren.
- 2. Eénrichtingsverkeer rond het winkelcentrum / Spoordijkstraat – G.J. van Heekstraat

De Fietsersbond ziet kansen om verkeersstromen overzichtelijker te maken door een systeem van éénrichtingsverkeer toe te passen.
Zij vinden dat:
  - dit verkeerstechnisch meer rust creëert rond het winkelcentrum,
  - de Spoordijkstraat beter functioneert in eenrichtingssituatie,
  - de kruising Spoordijkstraat – Lambertus Buddestraat voldoende ruimte biedt om verbeterd te worden en geen belemmering vormt.

De Fietsersbond vindt dat deze optie nadrukkelijk onderzocht moet worden.
- 3. Doorfietsroute F35 – Universiteit

In de Fietsvisie 2030 is een hoogwaardige fietsverbinding tussen de F35 en de Universiteit vastgelegd. De Fietsersbond mist deze route in het concept-WVP en vindt dat deze moet worden opgenomen. Hun voorkeursroute is:
  - Venusstraat → Westerbegraafplaats → Pinetumweg (ontvlochten route).
    Volgens de Fietsersbond biedt dit minder conflicten met gemotoriseerd verkeer, een logische lijn en een veilige doorstroming.

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

© 2025 **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.**

Het alternatief via:
    - Maanstraat → Uranusstraat
      vinden zij minder aantrekkelijk door de intensievere menging met auto's en complexere kruisingen.
- 4. G.J. van Heekstraat (oost)

De Fietsersbond vindt dat de verkeersintensiteit op dit deel te hoog is om de straat te laten functioneren als onderdeel van het basisfietsnetwerk.
Zij adviseren aanvullende maatregelen om het aantal motorvoertuigen terug te dringen, zodat de fietsveiligheid verbetert.

- 5. Verbinding winkelcentrum – F35 (via Maanstraat)

De Fietsersbond vindt dat het winkelcentrum beter verbonden moet worden met het F35-fietsnetwerk. Een directe, veilige verbinding via de Maanstraat zou de bereikbaarheid sterk verbeteren en het fietsgebruik stimuleren.

- 6. Hengelosestraat – fietsstroken/fietspaden

De huidige fietsstroken en -paden langs de Hengelosestraat voldoen volgens de Fietsersbond niet aan de principes van "Duurzaam Veilig".
Zij vragen om structurele verbetering van breedtes, markering en positie van de fietser in het profiel.

- 7. Participatie en ontwerpsessies

De Fietsersbond geeft aan graag aanwezig te zijn bij een ontwerpverkenningssessie met de gemeente, om mee te denken over concrete inpassingsvarianten en oplossingen.

4.2 Advies

- Voorstel éénrichtingsverkeer:
  Voorstel is om het idee om eenrichtingsverkeer in te voeren in de G.J. van Heekstraat niet over te nemen. Dit sluit aan bij het gemeentelijk standpunt de huidige verkeersstructuur te behouden. Eenrichtingsverkeer leidt tot verschuiving van verkeer naar woonstraten, meer conflicten bij kruispunten en geen gedragen situatie in de wijk. Daarnaast maakt het de route minder goed bruikbaar voor OV en hulpdiensten.
- Optimalisatie G.J. van Heekstraat (west):
  De gesignaleerde knelpunten worden erkend. Verbetering van de inrichting wordt meegenomen in de nadere ontwerpfase, binnen het bestaande tweerichtingsprofiel. Er is voldoende profiel aanwezig (14/15 meter) om een goede GOW30 inrichting te realiseren. Goede positie van de fietser komt centraal te staan in het uiteindelijke ontwerp.
- Doorfietsroute F35 – Universiteit
  Het belang hiervan wordt erkend. Voorstel om de route richting de universiteit te lopen via de Olieslagweg.
- G.J. van Heekstraat (oost)
  De opmerking over hoge verkeersintensiteit wordt herkend. Het afwaarderen naar 30 kilometer van de Lambertus Buddestraat en de G.J van Heekstraat (west) per uur met passende maatregelen moet deze totale route minder aantrekkelijk maken voor doorgaand verkeer en daarmee de verkeersintensiteit verminderen door de hele wijk.
- Verbetering verbinding winkelcentrum – F35:
  Wordt meegenomen in de ontwerpverkenning en is kansrijk voor verbetering van fietsbereikbaarheid. Noodzaak voor verbinding winkelcentrum met F35 wordt opgenomen in het plan. Deze route wordt ook meegenomen in de woningbouwontwikkelingen.
- Hengelosestraat:
  Het aangedragen kwaliteitsprobleem van de fietsstroken wordt erkend en meegenomen voor toekomstige herinrichting. De Hengelosestraat valt echter wel buiten de scope en randvoorwaarden van dit wijkverkeersplan.

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

© 2025 **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.**

- Betrekken Fietsersbond:
  De Fietsersbond wordt uitgenodigd voor de ontwerpverkenningssessie met de gemeente en verdere uitwerking van het wijkverkeersplan na de besluitvorming.

4.4 Besluit werkgroep

- Het voorstel voor eenrichtingsverkeer rondom het winkelcentrum wordt niet overgenomen door de werkgroep.
- Op de G.J. van Heekstraat (west) wordt een GOW30 gerealiseerd met een prominente eigen plek voor de fietser in het profiel. Hiervoor is genoeg beschikbare ruimte.
- De route van de F35 richting de universiteit loopt via de Olieslagweg.
- Op de G.J. van Heekstraat (Oost) worden fietsstroken gerealiseerd.
- De aansluitingen op de F35 richting/komend vanaf het winkelcentrum worden verbeterd. Dit wordt ook meegenomen in de woningbouwontwikkelingen. Hiermee wordt een verbeterde route richting het winkelcentrum gecreëerd.

– **Gemeente Enschede – Verkeerskundige/Wegbeheerder**

5.1 Reactie
– Reactie ontvangen op: *15 oktober 2025*
– Reactie gegeven door: dhr. R. Haverslag
– Wijze van reactie: per e-mail

5.2 Reactiepunten

1. Aansluitingen F35
   - Gemeente steunt het idee om aansluitingen op de F35 te verbeteren.
   - Verzoek: noem in het plan maximaal ~3 concrete locaties waar op-/afritten moeten worden opgewaardeerd (verharding + verlichting).
   - Er zijn zeer veel officiële en informele aansluitingen; focus is nodig.

2. Spoordijkstraat als alternatieve hoofdroute
   - Gemeente wijst dit expliciet af.
   - Spoordijkstraat is een ETW in een woonwijk → niet geschikt voor concentratie van meer autoverkeer.
   - Extra verkeer leidt tot:
     - meer conflictpunten
     - verzwaring kruispunten (Spoordijkstraat/L. Buddestraat + Weegschaalstraat/G.J. van Heekstraat)
     - grote weerstand / bezwaren in de wijk
   - Gemeente benadrukt dat de centrale as door de wijk geschikt moet worden ingericht en het verkeer daar moet blijven.
   -
3. DSI-plan (smileyborden)
   - Gemeente mist nog een plan voor de roulatie van DSI's.
   - Verzoek: opnemen in plan → maximaal 4 locaties waar een DSI structureel kan rouleren.

4. Motiveren waarom géén eenrichtingsverkeer of knips
   - Gemeente vraagt om dit expliciet te maken in het plan:
     - Werkgroep wil bestaande verkeersstructuur behouden.

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

© 2025 **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.**

- Acceptatie van huidige intensiteiten op G.J. van Heekstraat (m.n. ten noorden van sportvelden).
- Duidelijk formuleren dat verschuiven/knippen van verkeer niet gewenst is en niet tot een gedragen plan leidt.

5. Fietspad Lambertus Buddestraat → F35
   - In het plan staat de upgrade naar een volwaardig fietspad.
   - Gemeente laat weten:
     - Kosten ± €100.000 voor asfaltering.
     - Afweging: deze investering heeft lage prioriteit t.o.v. andere knelpunten in de wijk.
   - Verzoek: heroverwegen of deze kwaliteitsimpuls het budget waard is.
   -
6. G.J. van Heekstraat naar 30 km/u
   - Gemeente akkoord met afwaardering naar 30 km/u.
   - Belangrijk: dit kan pas bij een volledige herinrichting.
   - Verzoek om dit helder op te nemen.

7. Wegbeheerder
   - Verwachting: geen aanvullende opmerkingen.
   - Focus van wegbeheer: verharding G.J. van Heekstraat en Jupiterstraat → asfalt.
   - Dit is al in het plan verwerkt.

5.3 Advies

- Nemen op in plan: drie prioritaire locaties voor verbetering F35-aansluitingen (incl. verharding/verlichting).
- Spoordijkstraat: handhaven als ETW; voorstel alternatieve hoofdroute definitief niet overnemen.
- Opnemen DSI-roulatieschema: max. 4 locaties waar smileyborden rouleren; afstemmen met gemeente.
- Motiveren bestaande structuur: expliciet opnemen waarom werkgroep aanwezige verkeersstructuur wil behouden, inclusief acceptatie intensiteiten G.J. van Heekstraat.
- Lambertus Buddestraat-fietspad: heroverwegen; investering is relatief hoog, gemeente ziet meer prioriteit op andere plekken.
- G.J. van Heekstraat 30 km/u: opnemen dat dit alleen mogelijk is na volledige herinrichting.
- Afstemming wegbeheerder: verhardingen (asfalt) conform plan behouden.

5.4 Besluit werkgroep

- Prioritering voor aansluitingen F35 zijn besproken en worden opgenomen in het plan.
- De Spoordijkstraat blijft een ETW30. Het kruispunt Spoordijkstraat met de Lambertus Buddestraat wordt aangepast om een afslaande beweging richting de Spoordijkstraat makkelijker te maken. Hierdoor wordt deze route voor verkeer met een bestemming aan deze kan van de wijk bruikbaarder. De werkgroep denkt hierbij aan een rotonde.
- Locaties voor de snelheidsdisplays, ook wel DSI, zijn besproken en worden opgenomen in het plan.
- Verkeersstructuur door de wijk is besproken en opgenomen in het plan.

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

© 2025 **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.**

- Werkgroep houdt vast aan verhardfietspad vanaf de Lambertus Buddestraat richting de F35.
- G.J. van Heekstraat wordt geloofwaardig ingericht als 30 kilometer per uur met een passend profiel.

– **Politie – Twente**

7.1 Reactie

– Reactie ontvangen op: 29 september 2025
– Reactie gegeven door: dhr. M.J.T.M. Thijssen
– Wijze van reactie: per e-mail

7.2 Reactiepunten

1. De politie heeft als verkeersadviseur de volgende punten opgemerkt:

2. De omschrijving van Duurzaam Veilig als "sobere inrichting" is achterhaald; dit beeld stamt uit de beginjaren en is niet meer van toepassing.

3. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) wordt niet genoemd; dit zou wel relevant zijn om te verwerken.

4. De Toekomstvisie Openbare Ruimte (TOR) is geen wettelijk kader; het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) is het formele kader en de CROW-richtlijnen zijn semi-wettelijk richtinggevend.

5. De huidige inrichting van de 30 km/u wegen voldoet niet aan de wettelijke uitvoeringsvoorschriften.

6. Ook de 50 km/u wegen voldoen hier niet aan; het is onduidelijk of deze worden omgevormd tot GOW-30, aangezien het categoriseringsplan nog niet verwerkt lijkt.

7. Positief dat wordt onderkend dat diverse uitritconstructies niet voldoen aan de huidige voorschriften en aangepast moeten worden.

8. De gemeente Enschede hanteert beleid om geen erfgebieden (15 km/u) meer aan te leggen; in het plan wordt hier nog wel naar verwezen. Controleer of dit overeenkomt met het gemeentelijk beleid.

9. De politie onderschrijft het voornemen om een handhavingsplan op te stellen. De wijkagent kan hierbij worden betrokken, en voor toetsing van de wegontwerpen dient afstemming met de verkeersadviseur van de politie plaats te vinden.

10. Snelheidshandhaving kan niet door BOA's worden uitgevoerd.

11. De tekst op bladzijde 57 suggereert dat de politie niet wil handhaven, terwijl het in werkelijkheid gaat om het ontbreken van de juiste weginrichting — de politie kan pas handhaven als de inrichting voldoet aan de wettelijke eisen.

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

© 2025 **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.**

12. Voor een geloofwaardige inrichting adviseert de politie zoveel mogelijk open verharding toe te passen. De keuze voor asfalt omwille van geluid en comfort kan leiden tot hogere snelheden; hierin is een duidelijke beleidsafweging gewenst.

7.3 Advies

- Actualiseer de tekst over Duurzaam Veilig en neem de huidige inzichten op.
- Voeg verwijzing toe naar het SPV2030 als richtinggevend beleidskader.
- Benoem expliciet dat de TOR geen wettelijk kader is, maar dat BABW en CROW-richtlijnen leidend zijn.
- Onderzoek de mogelijkheid om de 30 km/u en 50 km/u wegen te laten voldoen aan de wettelijke uitvoeringsvoorschriften en neem dit op in het categoriseringsplan.
- Controleer of verwijzingen naar erfgebieden aansluiten bij het actuele beleid van de gemeente Enschede.
- Betrek de politie (wijkagent en verkeersadviseur) bij het opstellen van het handhavingsplan en bij de toetsing van wegontwerpen.
- Pas de tekst op blz. 57 aan zodat duidelijk wordt dat de politie niet weigert te handhaven, maar daartoe pas bevoegd is bij een juiste weginrichting.
- Maak bij materiaalkeuze (asfalt/open verharding) een expliciete afweging tussen comfort, geluid en snelheidseffect.

7.4 Besluit werkgroep
Wordt besproken tijdens de 3e werkgroepbijeenkomst.

- **Seniorenplatform**

Niet ontvangen.

- **Twente Milieu**

9.1 Reactie

- Reactie ontvangen op: 29 september 2025
- Reactie gegeven door: dhr. C. Roord
- Wijze van reactie: per e-mail

9.2 Reactiepunten
- Twente Milieu signaleert enkele knelpunten vanuit het oogpunt van bereikbaarheid en verkeersveiligheid bij inzamelroutes:
- Voetbalveld – De weg is daar smal en wordt aan weerszijden geparkeerd. Twee personenauto's kunnen elkaar nog passeren, maar voor vrachtwagens is dat niet mogelijk zonder te stoppen.
- Kruising Pijlhovenstraat – Onoverzichtelijke situatie; fietsers kruisen het verkeer en de kruising ligt in een bocht, wat het zicht beperkt.
- Kruising Maanstraat – Zonstraat (winkelcentrum) – Drukke locatie met schuine aansluiting, weinig zicht door verkeer van en naar het winkelcentrum en zorgcentrum. Regelmatig passerende bussen beperken het overzicht verder.
- Kruising Maanstraat – G.J. van Heekstraat – Vergelijkbare problematiek; de bushalte zorgt ervoor dat bij passerende bussen het overzicht volledig verdwijnt.
- Twente Milieu wil deze punten vooraf benoemen in verband met de uitvoerbaarheid en veiligheid van afvalinzameling en gladheidsbestrijding.

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

© 2025 **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.**

9.3 Advies

- Neem de genoemde locaties op in het overzicht van knelpunten die bij de verdere uitwerking nader onderzocht worden.
- Beoordeel per locatie of parkeerdruk of beperkte wegbreedte de doorgang voor inzamelvoertuigen belemmert en onderzoek mogelijke oplossingen (bijv. parkeerregulering of fysieke verbreding).
- Controleer de genoemde kruispunten op zichtlijnen, verkeersveiligheid en de invloed van bushaltes.
- Betrek Twente Milieu bij de verdere planuitwerking, met name voor bereikbaarheid en veiligheid van inzamelroutes.

9.4 Besluit werkgroep
Wordt besproken tijdens de 3e werkgroepbijeenkomst.

- **Ambulance**

10.1 Reactie

- Reactie ontvangen op: 25 september
- Reactie gegeven door: P. Leemreize
- Wijze van reactie: per e-mail

10.2 Reactiepunten

De ambulanceorganisatie complimenteert het team met een duidelijk en goed uitgewerkt Wijkverkeersplan Twekkelerveld.

Daarnaast heeft Ambulance Oost één specifiek verzoek:

Uitvoering van drempels: graag alle drempels in de wijk uitvoeren als 50 km/u-drempel, ook in 30 km/u-zones. Dit verhoogt het comfort voor patiënten tijdens vervoer, zonder dat het effect op snelheid significant afneemt.

Materiaalkeuze: bij locaties met zwaar verkeer (zoals vrachtwagens en (e-)bussen) wordt geadviseerd de drempels in asfalt uit te voeren, om verzakkingen en spoorvorming zoals bij klinkerwegen te voorkomen.

10.3 Advies

- Neem bij toekomstige herinrichtingen en uitvoeringsontwerpen de aanbeveling over om drempels standaard als 50 km/u-drempel uit te voeren, tenzij dit aantoonbaar afbreuk doet aan de verkeersveiligheid.
- Pas materiaalkeuze aan op gebruiksintensiteit: bij zwaar verkeer bij voorkeur asfalt, bij licht verkeer kunnen klinkers worden toegepast.
- Informeer Ambulance Oost bij verdere detaillering van ontwerpen, zodat de hulpdiensten hun operationele wensen kunnen afstemmen met de ontwerpers.

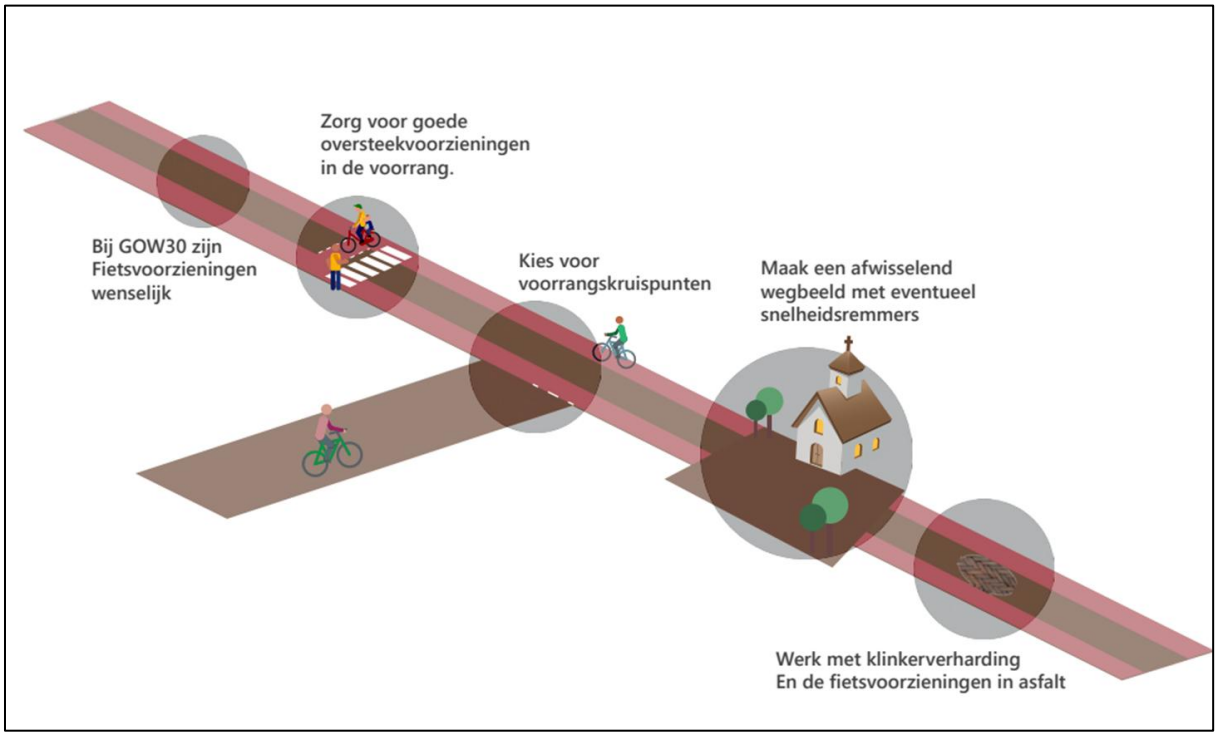
10.4 Besluit werkgroep
Wordt besproken tijdens de 3e werkgroepbijeenkomst.

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

© 2025 **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.**

Bijlage 9: Voorbeelden GOW30

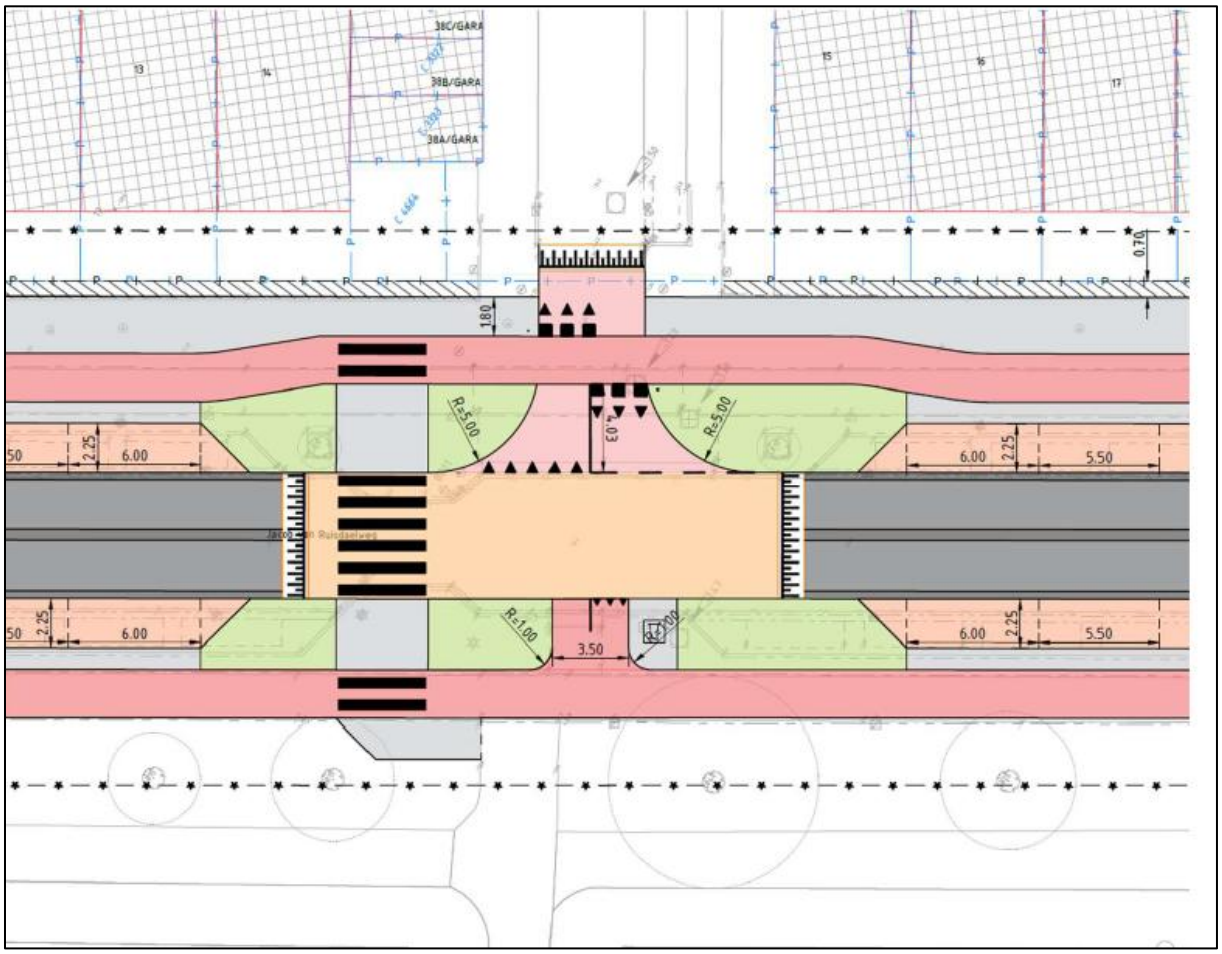


Principes GOW30 (Bron: Goudappel)

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

© 2025 **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.**



Voorbeeld van een GOW30 profiel (Bron: gemeente Ouder-Amstel/DTV)

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

© 2025 **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.**

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 Twekkelerveld
Datum:	22 januari 2026
Auteur(s):	S. (Sebastiaan) van Rossum 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

© 2025 **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.**

