

GEMEENTE ENSCHEDE

ENSCHEDA VEILIG

VOORUIT

VERKEERSVEILIGHEIDSPAN GEMEENTE

ENSCHEDA 2030



ENSCHEDA

INHOUD

INLEIDING 3

1.AMBITIE EN UITGANGSPUNTEN 4

- 1. Onze ambitie 4
- 2. Uitgangspunten 4

2. HOE STAAN WE ERVOOR? 6

3.WAT GAAN WE DOEN? 7

- 3.1. De SPV Speerpunten in Enschede 7
 - 3.1.1. Veilige infrastructuur 7
 - 3.1.2. Meer en steeds diverser verkeer (Heterogeniteit) 10
 - 3.1.3. Technologische ontwikkelingen 11
 - 3.1.4. Kwetsbare verkeersdeelnemers 11
 - 3.1.5. Onervaren verkeersdeelnemers 12
 - 3.1.6. Snelheid in het verkeer 13
 - 3.1.7. Afleiding in het verkeer 14
 - 3.1.8. Rijden onder invloed 14
 - 3.1.9. Verkeersovertreders 15

4. UITVOERINGSPROGRAMMA 17

- 4.1. Het Basis scenario 17
- 4.2. Het Ambitie scenario 17
- 4.3. Het Ambitie + scenario 18
- Bijlage 1: herinrichtingskader schoolomgevingen 19
- Bijlage 2: Samen staan we sterk(er): 24
- Bijlage 3: Geplande infrastructurele maatregelen ten behoeve van verkeersveiligheid 25
- Bijlage 4: Wat hebben we de afgelopen jaren gedaan? 26
- Bijlage 5: Kaarten 28

Voor u ligt het verkeersveiligheidsplan van Enschede. Dit plan vloeit voort uit een proces dat enkele jaren geleden is gestart bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Eind 2018 hebben het Rijk, de provincies, gemeenten en een aantal regio's namelijk samen het landelijke Strategische Programma Verkeersveiligheid 2030 (SPV) gepresenteerd. Dit vormde het startpunt voor provincies en gemeenten om het verkeersveiligheidsbeleid en -programma te actualiseren.

De kern van dit verkeersveiligheidsprogramma is een omslag in de aanpak van verkeers(on)veiligheid. Het gaat om omslag van ongevalgestuurd werken (reactief) naar risicogestuurd werken (proactief). Dit betekent dat we eerst risico's in kaart brengen en dan gericht maatregelen nemen.

We verwachten dat deze nieuwe aanpak effectiever is. Ongevallen vinden namelijk steeds meer verspreid over het wegennet plaats. Alleen een reactieve aanpak is daardoor minder effectief. Een gerichte aanpak van risico's die tot ongevallen kunnen leiden kan het aantal verkeersslachtoffers verminderen.

In diverse stappen heeft de gemeente Enschede de verkeersveiligheid binnen de gemeentegrenzen onderzocht. En we blijven dat doen. In de toekomst gaan we in plaats van verkeersongevallenanalyses, risicoanalyses uitvoeren. Daarnaast blijven we in de gaten houden welke verkeersdeelnemers het meest bij verkeersongevallen betrokken zijn.

Dit plan heeft een looptijd tot 2030. Omdat er zich voortdurend nieuwe inzichten voordoen over verkeersveiligheid, bekijken we om de twee jaar of ons beleid actualisatie nodig heeft. Als het nodig is scherpen we het beleid en invulling van de activiteiten aan op de nieuwste inzichten.

LEESWIJZER

We beginnen met het uiteenzetten van onze ambities en uitgangspunten. Vervolgens beschrijven we in hoofdstuk 2 waar we vandaan komen. In [hoofdstuk 3](#) wat we, aan de hand van de negen speerpunten uit het SPV 2030, om de verkeersveiligheid in Enschede nog verder te verbeteren. Dit leidt tot het uitvoeringsprogramma dat in [hoofdstuk 4](#) is opgenomen.

Het nieuwe inrichtingskader dat we gebruiken wanneer we schoolomgevingen herinrichten, is als [bijlage 1](#) opgenomen.

Verschillende partijen zijn in Enschede actief bezig met verkeersveiligheid. Elk van deze partners heeft zijn eigen taken, specialiteiten en verantwoordelijkheden. Wij zoeken met deze partners, afhankelijk van het onderwerp, zoveel mogelijk samenwerking. Zowel bij de voorbereiding als bij de uitvoering van maatregelen. Zie voor een lijst van samenwerkingspartners [bijlage 2](#).

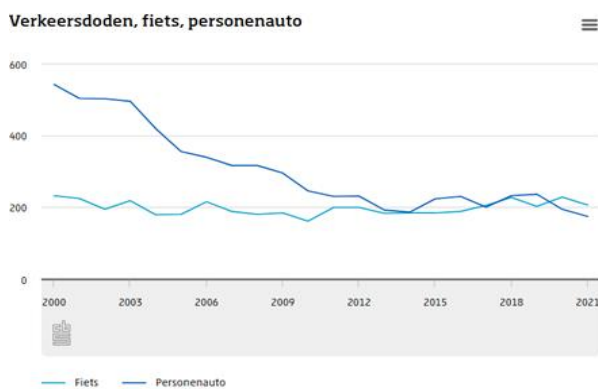
Uiteraard zetten we al langer in op verkeersveiligheid. Een overzicht van de geplande infrastructurele maatregelen die we de komende periode uitvoeren is te vinden in [bijlage 3](#). Wat we de afgelopen jaren hebben gedaan staat in [bijlage 4](#). Doorlopend voeren we activiteiten en campagnes uit om het gedrag van de verkeersdeelnemers veiliger te maken. [Bijlage 5](#) bestaat uit kaarten die inzicht geven in de huidige situatie in Enschede met betrekking tot de snelheidslimieten, de snelheidsoverschrijdingen en (fiets) ongeval locaties.

1. AMBITIE EN UITGANGSPUNTEN

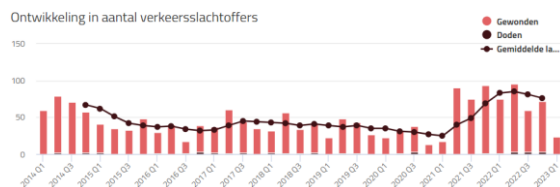
1. ONZE AMBITIE

In Enschede werken we aan een leefbare, aantrekkelijke en bereikbare stad. Wijken en buurten zijn veilig, gezond en leefbaar. Dat is het uitgangspunt. Het is daarom nodig te zorgen voor een goede verkeersafwikkeling en -veiligheid.

Bovendien is het nodig om de stijgende lijn die we zien in het aantal verkeersslachtoffers (doden en gewonden) te doorbreken.



Figuur 1: CBS (landelijk) - 2022



Figuur 2- Geregistreerde verkeersslachtoffers Enschede

De ontwikkelingen in Enschede van de verkeers(on)veiligheid lijkt sterk op de landelijke ontwikkelingen, zoals bovenstaande figuren aangeven. Onze ambitie is om de stijging te stoppen en het aantal verkeersslachtoffers te doen dalen. Dit verkeersveiligheidsplan is daarvoor een leidraad.

Jaar	Aantal Gewonden	Aantal dodelijk
2017	155	5
2018	148	5
2019	131	1
2020	99	4
2021	258	1

Tabel 1 – Verkeersslachtoffers Enschede 2017-2021

2. UITGANGSPUNTEN

HET SPV

We sluiten aan bij de systematiek van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (hierna: SPV). Dit plan bevat een strategische koers om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren. Met uiteindelijk als doel om de huidige, stagnerende trend qua landelijke verkeersdoden te doorbreken en weer een dalende lijn in te zetten. Daarbij spelen fysieke maatregelen in de openbare ruimte en het gedrag van verkeersdeelnemers een belangrijke rol.

Het SPV gaat uit van risicogestuurd werken, waar voorheen sprake was van ongevallengestuurd werken. Deze werkwijze voeren we ook in Enschede in. Om die risico's te bestrijden heeft het SPV negen speerpunten benoemd waar beïnvloeding mogelijk is. Deze speerpunten omvatten samen het hele verkeersveiligheidsveld. We bepalen de concrete maatregelen, op basis van objectieve data en interne/externe expertise

SAMEN MET DE STAD EN ONZE PARTNERS

Een ander uitgangspunt is dat we als gemeente in de aanpak van verkeersveiligheid samenwerken. We maken daarom op initiatief van en samen met de wijkraden Wijkverkeersplannen. We vragen naar de mening van onze inwoners en ondernemers voordat we op basis van risicoanalyses maatregelen treffen. Zo krijgen we naast de objectieve monitoring van verkeersveiligheid, ook een beeld van de onveiligheid die inwoners en weggebruikers ervaren op deze locaties. Dergelijke gegevens over de beleving van onveiligheid kunnen bijdragen aan de effectiviteit van de maatregelen. Het kan ook het tegenovergestelde effect hebben. Bijvoorbeeld wanneer we een locatie aanpassen op basis van enkel een onveilig gevoel van omwonenden, kan dat leiden tot meer onveiligheid omdat weggebruikers zich na de aanpassingen veilig

wanen. Daarom blijven objectieve gegevens een belangrijke rol spelen.

Ook werken we samen met partners als Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond, de Politie, Provincie Overijssel en andere gemeenten in de regio.

Subsidie systeem

We maken als Enschede jaarlijks gebruik van subsidiemogelijkheden. Dit zijn rijksmiddelen die via de provincie Overijssel kunnen worden toegekend aan gemeentelijke projecten. Belangrijk thema daarbinnen is verkeersveiligheid (Duurzaam Veilig), waar we jaarlijks gebruik van maken. De Duurzaam Veilig subsidie zetten we in voor gedragsbeïnvloedingsprojecten en kleine infrastructurele projecten. Binnen Duurzaam Veilig hebben schoolomgevingen en VOC-locaties prioriteit. Projecten op deze locaties kunnen een groter subsidiepercentage ontvangen.

De grote(re) infrastructurele projecten kunnen ook aanspraak maken op subsidie vanuit de DUVV middelen. Jaarlijks stelt de provincie een uitvoeringsprogramma (UVP) vast, waarvoor we grotere projecten, zoals fietsstraten, kunnen opvoeren voor subsidie. Ook binnen het UVP is verkeersveiligheid een belangrijk thema.

Hoewel het DUVV budget vanuit de provincie beperkt is en er – op regionale schaal – jaarlijks flink geprioriteerd moet worden, is dit een belangrijke bron van subsidie.

Een belangrijk uitgangspunt van de provincie bij het verdelen van subsidies is de VOC-lijst (Verkeersongevallen Concentraties). Deze lijst biedt inzicht in de meest gevaarlijke locaties van de afgelopen vier jaar. Verkeersveiligheidsprojecten (zowel UVP als Duurzaam Veilig) die we op deze plekken uitvoeren, kunnen rekenen op 75% subsidie van de provincie. Met dit plan sluiten we aan op de landelijke uitgangspunten van het SPV. Toch gaan

de VOC-lijst en de daaraan gekoppelde subsidiemogelijkheden uit van een ongevalgestuurde aanpak. In plaats van het aanbieden van subsidies bij werkzaamheden op locaties waar ongevallen hebben plaatsgevonden, moet dit gebeuren op locaties waar zich risico's voordoen. Vooral nog is deze aanpak leidend om de subsidies toe te kennen. We verwachten dat de wijze van subsidietoekenning aangesloten zal worden bij de SPV gedachte van het risicogestuurd werken. We dringen daar bij de provincie op aan.

Daarnaast maken we gebruik van rijkssubsidies in de vorm van specifieke uitkeringen, die door het Ministerie van I&W worden verstrekt, bijvoorbeeld de investeringsimpuls SPV/verkeersveiligheid.

2. HOE STAAN WE ERVOOR?

2.1. CIJFERS EN FEITEN

We hebben onderzocht¹ hoe we op verkeersveiligheid scoren ten opzichte van andere gemeenten in de regio. We hebben hiervoor het gemiddelde aantal slachtoffers per jaar, gedeeld door de gemiddelde afgelegde kilometer op een bepaald wegtype. Het blijkt dat we het op 30 km/per uur wegen, slechter doen dan het Twentse gemiddelde. Met name in het binnensingelgebied en in Enschede-Zuid scoren we slecht.

Op 50 km/per uur wegen zitten we in de middenmoot van Twentse gemeenten als het gaat om ongevallen. Ook daar schiet het binnensingelgebied er uit als risicolocatie.

Dit komt overeen met de risicoanalyse die we in januari 2023 hebben laten uitvoeren. Hieruit blijkt dat risico's op ongevallen met name plaatsvinden:

- Langs 50 km/uur wegen;
- Nabij Specifieke winkelgebieden;
- In het binnensingelgebied.

We hebben een onderzoek² naar fietsveiligheid laten uitvoeren. Hieruit blijkt dat Enschede over het algemeen in de middenmoot scoort van de vier onderzochte gemeentes, te weten Arnhem, Zwolle en Nijmegen. Voor wat betreft de totale hoeveelheid dodelijke ongevallen scoren Zwolle en Arnhem (iets) beter. In Enschede gebeuren van de vier gemeenten de meeste ongevallen met letsel als gevolg.

2.2. ENSCHEDESE WERKWIJZE

Binnen de gemeente Enschede werken we met een onderhoudsplanning waardoor we werkzaamheden projectmatig uitvoeren. Wanneer kansen zich voordoen om vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, samen op te trekken met beheer- en onderhoudswerkzaamheden, laten we deze niet liggen. Zo blijven we efficiënt werken. Met vaststelling van dit Verkeersveiligheidsplan, geven we verkeersveiligheid nog meer prioriteit dan we al deden. Dit doen we door dit onderwerp structureel in het proces van planning mee te nemen en middelen te reserveren om de verkeersveiligheidsambities te realiseren. We leggen bijvoorbeeld de uitkomsten van de risicoanalyses naast de beheer- en onderhoudsplanning van de komende jaren. Waar mogelijk halen we risicovolle locaties naar voren en treffen we eerder maatregelen dan aanvankelijk gepland stond.

Daarnaast gaan we aan de hand van speerpunten die in Enschede prioriteit hebben, onderzoeken welke structurele maatregelen toe te passen zijn om de verkeersveiligheid te bevorderen.

¹ Provincie Overijssel (RHDHV)

² Movares 2018 – Eindrapportage fietsongevallen Enschede

3. WAT GAAN WE DOEN?

In dit hoofdstuk geven de speerpunten uit het SPV weer. Daarna lichten we de wijze toe waarin we in Enschede met het speerpunt omgaan. De aanpak van geconstateerde verkeersveiligheidsproblemen raakt vaak meerdere SPV-speerpunten. Om de onveilige situaties op de meest effectieve wijze aan te pakken, is het daarom vaak nodig een combinatie van instrumenten in te zetten.



Figuur 3 – SPV categorieën en thema's.

3.1. DE SPV SPEERPUNTEN IN ENSCHEDE

3.1.1. VEILIGE INFRASTRUCTUUR

De visie in het SPV gaat uit van een proactieve benadering: we willen de verkeersomgeving zo vormgeven, dat er geen ernstige ongevallen gebeuren. En mocht er toch een ongeval plaatsvinden, dan moet de ernst ervan beperkt zijn. Het SPV refereert hierbij aan de Duurzaam Veiligvisie. Dit is een door vele verkeersveiligheidsprofessionals gedeeld beeld van de optimale aanpak om de verkeersonveiligheid in Nederland te verbeteren. Duurzaam Veilig is een systeembenadering: hierbinnen beschouwt men alle elementen van het verkeerssysteem in interactie met elkaar. Verkeersveiligheid is daarmee een basiskwaliteit van het wegverkeer. Dit is het uitgangspunt van de Veiligheidsvisie Duurzaam Veilig van het SWOV³.

Op de wegbeheerders rust de verantwoordelijkheid om risicovolle onderdelen van bestaande infrastructuur aan te pakken. Daarbij beschikken zij over vele hulpmiddelen en richtlijnen, bijvoorbeeld die van het CROW⁴. Het verkeer is echter continu in ontwikkeling. Zo levert de opkomst van e-bikes en deelvervoer nieuwe uitdagingen op.

TOEPASSING IN ENSCHEDE

In grove lijnen bestaat de aanpak ten aanzien van veilige infrastructuur uit drie mogelijke maatregelen:

- het toepassen van geloofwaardige snelheidslimieten;
- het aanpassen van infrastructuur die past bij de snelheidslimiet en;
- het realiseren van veilige bermen.

In Enschede passen we deze maatregelen waar mogelijk toe. We richten ons daarbij eerst op fietsstroken, schoolomgevingen en ontsluitingswegen binnen de bebouwde kom.

³ SWOV is het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek.

⁴ Het CROW is een kennisinstituut in de verkeerskunde.



Figuur 4: Opvallende belijning - Broekheurne Ring – Het Stroink

In de rest van de stad, met name op gebiedsontsluitingswegen, kijken we bij het aanpassen van de infrastructuur naar mogelijkheden in de ruimte om vrijliggende fietsstroken aan te leggen. De bedoeling is om locaties met hoge risico's opnieuw in te richten, zoveel mogelijk passend bij de gereden snelheid. Recente voorbeelden daarvan zijn de herinrichting van Haaksbergerstraat en Oldenzaalsestraat. In de toekomst blijft dit bij herinrichtingen het uitgangspunt. Voor dergelijke ontwikkelingen overleggen we met de politie om de geloofwaardigheid van de weginrichting te toetsen en de handhaafbaarheid te waarborgen. De gemeentelijke ongevallenanalyse en de provinciale monitoringsaanpak leveren belangrijke data op. Daarmee weten we welke typen ongevallen regelmatig voorkomen in Enschede. Het blijkt dat verbeteringen in de infrastructuur deels de oorzaak van ongevallen kunnen voorkomen.

HERINRICHTEN FIETSSTROKEN

Fietsstroken zijn fietsvoorzieningen die onderdeel uitmaken van het wegvak. Op diverse locaties in de stad werken we de komende jaren aan het herinrichten van deze stroken. We verbreden deze fietsstroken en onderzoeken of we in plaats van een fietsstrook geen vrijliggend fietspad kunnen realiseren. Dit doen we onder meer in de buurt van scholen nabij 50 km per uur wegen. Meer maatregelen die we nemen, ook over

verkeersveiligheid, staan in de [Fietsvisie Enschede 2030](#).

AANPAK SCHOOLOMGEVINGEN

In de schoolomgevingen komen veel (brom-)fietsers en autoverkeer op de (korte) breng- en haalmomenten bij elkaar.



Figuur 5: Schoolzone bij basisschool Bonifatius in de Zaanstraat

Toepassing van maatregelen uit verschillende speerpunten uit het SPV zijn van grote invloed op de verkeersveiligheid in schoolomgevingen. Naast de aanpak van de infrastructuur gaat het om snelheidsbeperking, kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers én verkeersgedrag. De schoolomgevingen zijn in Enschede aangeduid zoals op figuur 3 weergegeven. Deze sobere inrichting vernieuwen we. Daarom hebben we het inrichtingskader voor schoolomgevingen geactualiseerd. Zie hiervoor [bijlage 1](#). We gebruiken voor de implementatie het extra beschikbaar gestelde budget om schoolomgevingen veiliger in te richten. Dit vullen we waar mogelijk aan met subsidies en door werk met werk te maken. Scholen dienen wel eerst het Twents Verkeersveiligheidslabel te hebben ontvangen. We starten op scholen langs doorgaande wegen omdat we aannemen dat daar de verkeerssituatie tot de meeste onveiligheid kan leiden. We gaan vervolgens met de scholen in gesprek om er achter te komen welke verkeersveiligheidsmaatregelen op die specifieke plek nodig zijn. We streven naar een balans tussen maatregelen die op alle scholen toepasbaar zijn en het toepassen van maatwerk.

Als eerste stap hebben we de 50 kilometer per uur wegen in kaart gebracht met de locaties van basis- en middelbare scholen.



Figuur 6: Basisscholen (oranje) en Middelbare scholen (blauw) en de 50 km/per uur wegen.

In de toekomst willen we de hoofdingangen van nieuwe scholen niet meer laten grenzen aan 50 km/per uur wegen. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheden om in de schoolzone de max. snelheid te beperken tot 30 km/per uur. We nemen dit als uitgangspunt mee in het nieuw op te stellen wegencategoriseringsplan.

In de fietsvisie is vastgelegd dat, om te zorgen dat scholieren zo veilig mogelijk naar school kunnen fietsen, we willen dat in 2030 alle middelbare scholen aan veilige doorfietsroutes liggen. Verkeersveiligheid op deze routes is belangrijk. Knelpunten pakken we waar dat kan zo snel mogelijk aan.

In 2022 hebben we naar aanleiding van een ongeval bij het Stedelijk Lyceum aan de Deurningerstraat, een verkeersveiligheidsaudit laten uitvoeren. Dit gaf ons inzicht in de mogelijkheden ter plaatse om de verkeersveiligheidssituatie te verbeteren. In plaats van het doorlopen van dit proces naar aanleiding van een ongeval, gaan we in de toekomst risicoanalyses uitvoeren en waar nodig maatregelen treffen.

AANPAK GEBIEDSONTSLUITINGSWEGEN BINNEN DE BEBOUWDE KOM

Gebiedsontsluitingswegen zijn wegen die het gebied of de wijk ontsluiten. Hier is veel auto- en fietsverkeer. In Enschede, en ook in de rest van het

land, zijn dit voornamelijk 50 km/per uur wegen. In de Tweede Kamer is een motie aangenomen om op deze wegen, waar mogelijk, als standaard 30 km/per uur te hanteren. Dit ten behoeve van de verkeersveiligheid. Wanneer kansen zich voordoen (bijvoorbeeld wanneer er onderhoud plaatsvindt of er subsidie beschikbaar komt) bekijken we per verkeerssituatie de mogelijkheden om de verkeersveiligheid te bevorderen. We maken een nieuw wegencategoriseringsplan waarin we naast 'GOW 50' (gebiedsontsluitingsweg) en 'EFT 30' (erftoegangsweg) ook de categorie 'GOW 30' toevoegen. Onderdeel van de afweging om al dan niet de maximum snelheid terug te brengen, zijn onder andere de breedte van de rijbaan en de intensiteit van het gebruik van de weg. Met name daar waar scholen dichtbij de 50 km/per uur wegen gelegen zijn, is het aantrekkelijk om waar het mogelijk is, de snelheid te verlagen. Omdat we deze keuzes maken in het nieuwe wegencategoriseringsplan, vragen we daar nu nog geen middelen voor aan. Het CROW heeft nog geen inrichtingskader vastgesteld. Vooral snog kiezen we er daarom voor om deze gebiedsontsluitingswegen 50 km/per uur te houden.

WIJKVERKEERSPLANNEN

Voor verschillende wijken maken we op initiatief van en samen met wijkraden zogenaamde wijkverkeersplannen. Het initiatief voor het opstellen van een wijkverkeersplan komt over het algemeen vanuit de inwoners en hun wijkraad. Binnen gemeentelijke randvoorwaarden kunnen ze met behulp van deskundige ondersteuning een verkeersplan voor de gehele wijk opstellen dat draagvlak heeft bij alle belanghebbenden in die wijk. Zo kunnen zij de verkeerssituatie in hun wijk meer toesnijden op hun wensen en behoeften. Vaak is verkeersveiligheid in deze plannen een belangrijk thema. We reserveren daarom middelen om de plannen uit de wijk op te stellen en te realiseren.

RISICOANALYSES UITVOEREN

De komende jaren gaan we in plaats van verkeersongevallenanalyses, meer werken met risicoanalyses. Een risicoanalyse brengt niet alleen de belangrijkste risico's in kaart, het helpt ook om helder te krijgen welke risico's prioriteit moeten krijgen: waar zitten de grootste problemen en met welke risico's gaan we als eerste aan de slag? Per jaar voeren we in een stadsdeel een risicoanalyse uit. Vervolgens onderzoeken we welke maatregelen te treffen zijn om de risico's op locaties die uit de analyse naar voren komen te beperken.

3.1.2. MEER EN STEEDS DIVERSE VERKEER (HETEROGENITEIT)

De verkeersdruk neemt de komende jaren verder toe. Ook stijgt de verstedelijking. Voorts hebben verkeersdeelnemers steeds meer keuze: 'gewone' fiets, e-bike, elektrische bromfiets, speed pedelec (hogesnelheidsfiets) etc. Daarmee nemen de verschillen toe onder de verkeersdeelnemers. En daarmee ook de snelheidsverschillen.

We weten tegelijkertijd dat uniformiteit (in vervoermiddel) van positieve invloed is op de verkeersveiligheid. Dat roept de volgende vragen op:

- Welke wijzen van vervoer, afmetingen, snelheidsregimes, mate van bescherming en plaats op de weg gaan nog veilig samen en welke moeten we scheiden?
- Welke regels zijn daarvoor nodig?

Dit speerpunt vraagt daarom om maatwerk in de gemeenten, maar ook om goede afstemming tussen gemeenten. Daarvoor is nog geen duidelijk landelijk beleid. Het Rijk formuleert dit beleid de komende jaren, in samenspraak met gemeenten.

TOEPASSING ENSCHEDÉ

We nemen een actieve houding aan in dit speerpunt op basis van beschikbare informatie. Duidelijk is dat scheiding van zwaar en lichter verkeer goed werkt. Op dat punt nemen we uiteenlopende maatregelen. In tabel 2 zien we dat bromfietsen de meeste

slachtoffers in het verkeer veroorzaken.

Personenauto's zijn de meest voorkomende betrokken partij bij ongevallen.

Vervoerswijze	Aandeel	
	Partijen	Slachtoffers
Personenauto	64%	17%
Bestelauto	5%	1%
Vrachtauto	2%	0%
Motor	1%	4%
Overige	2%	9%
Railvoertuig	0%	0%
Bromfiets+	10%	24%
Fiets	8%	33%
Voetganger	1%	4%
Vast/los object	5%	0%
Dier	0%	0%
E-bike	1%	8%

Tabel 2 - Verkeersslachtoffers Enschede naar vervoerswijze

SPEED PEDELECS

We hebben er bij de F35 juist bewust voor gekozen speed pedelecs toe te staan op deze fietssnelweg. Ondanks het landelijk beleid om vervoerstypen zoveel mogelijk te scheiden: 'bromfietzers (dus ook speed pedelecs) op de rijbaan', vinden we het logischer speed pedelecs daar toe te staan. Dit omdat de gemiddelde fietser zich op deze 'fietssnelweg' met hogere snelheid voortbeweegt. We willen daarom ook een ontheffing voor speedpedelecs invoeren op andere plekken dan de F35. Dit doen we in samenwerking met overige gemeentes in Overijssel.

LANGERE EN ZWAARDERE VRACHTWAGENS

Onder dit speerpunt vallen ook de maatregelen over het instellen van Langere en Zwaardere vrachtwagencombinaties (LZV)-routes en het gemeentelijke beleid voor ontheffingen voor vrachtverkeer. Op basis van CROW-richtlijnen hebben we in regionaal verband een basisnetwerk voor dit type vrachtauto's vastgelegd. Daarbij willen we LZV-verkeer op erftoegangswegen voorkomen. Nabij woongebieden zijn we terughoudend met het toestaan van LZV-routes. We gaan er daarom bij de provincie op aansturen het LZV-netwerk in regionaal verband te herijken, rekening houdend met het transport van gevaarlijke stoffen.

3.1.3. TECHNOLOGISCHE ONTWIKKELINGEN

Weggebruikers zijn nagenoeg continu verbonden met hun omgeving. Geautomatiseerde systemen zorgen ervoor dat voertuigen steeds meer taken van de bestuurder kunnen overnemen. Door deze ontwikkelingen verandert de rol van de bestuurder, het voertuig en de weg in het verkeerssysteem. Voertuigen zijn steeds meer in staat om informatie te verzamelen over de omgeving. Daardoor verandert ook de beleving van het autorijden: de bestuurder zal – vooral in de overgangperiode – goed moeten weten welke taak er nog van hem verwacht wordt. Ook kunnen voertuigen informatie verstrekken aan verkeersmanagement- en handhavingssystemen.

TOEPASSING ENSCHEDE

De afgelopen jaren zijn in Enschede diverse toepassingen ontwikkeld, getest en in de gemeente uitgerold. Hier blijven we mee doorgaan.

I-VRI TECHNIEK

Zo passen we de zogenoemde i-VRI (intelligente verkeersregelingsinstallatie) techniek op diverse kruispunten in Enschede toe. We gaan voor 100% I-VRI techniek in Enschede. Intelligente verkeerslichten kunnen aankomend verkeer herkennen en afstemmen op verkeersstromen en verkeersintensiteit. De bedoeling is dat weggebruikers hierdoor hun route veiliger, sneller en duurzamer afleggen. We nemen deel aan pilots met hulpdiensten voor goede ontruiming van kruispunten met innovatieve technieken.

SNELHEID DEELVERVOER

Met betrekking tot deelvervoer, met name de deelscooters, spelen technische ontwikkelingen een rol om dit in goede banen te leiden. Zo bepalen GPS-signalen de maximum snelheid in diverse zones. Deze techniek gaan we benutten om deze vervoersmiddelen veiliger te maken. We maken afspraken met deelvervoeraanbieders binnen het in

te voeren vergunningensysteem, om de snelheid op locaties waar wij dat nodig vinden, naar onze wensen in te regelen. Bijvoorbeeld in de binnenstad.

INTELLIGENTE SNELHEIDS AANPASSING (ISA)

Ontwikkelingen met Intelligente Snelheids Aanpassing gaan Enschede niet voorbij. Dit is een techniek waarbij auto's de maximum snelheid herkennen en zich daaraan houden. Hiervoor is het nodig dat de bebording op orde is. We ondersteunen pilots voor invoering en zorgen ervoor dat we onze bebording zowel langs de weg als digitaal op orde hebben.

3.1.4. KWETSBARE VERKEERSDEELNEMERS

Met kwetsbare verkeersdeelnemers bedoelt het SPV 'onbeschermd' verkeersdeelnemers: voetgangers, fietsers en bestuurders van een gemotoriseerd voertuig op twee wielen (motorrijders, bestuurders van brom- en snorfietsen en scootmobielen.) Ook e-bikes en speed pedelecs vallen hieronder. Onder kwetsbare verkeersdeelnemers verstaat het SPV tevens ouderen en kinderen. (Brom-)fietsers worden ook door de SPV Viewer, waarin risico's staan aangegeven, voor Enschede als 'risicothema's' aangemerkt.

TOEPASSING ENSCHEDE

Uit de SPV Viewer blijkt tevens dat de meerderheid van de slachtoffers in het verkeer, kwetsbare verkeersdeelnemers betreffen (voetgangers, (e-)fietsers, bromfietsers, motors).

VERBETEREN BELIJNING

In Enschede beschermen we deze verkeersdeelnemers onder andere door het goed onderhouden van wegen en het afstemmen van de weginrichting. We gaan daarom de belijning langs wegen en fietspaden opfrissen waar nodig. Maatregelen daarbinnen variëren van de aanleg van geleide lijnen voor blinden en slechtzienden tot het

toepassen van opvallende belijning. Dit is aanvullend op de maatregelen die er al zijn genomen voor deze doelgroep, zoals oversteekplaatsen met een ratelsysteem.

BLINDEGELEIDESTROKEN

In 2022 is het actieprogramma Binnenstad vastgesteld. De acties die daaruit voortkomen voeren we uit. Het gaat voor verkeersveiligheid over het 1. opstellen van een actieplan toegankelijke binnenstad en 2. De onderhoudsbudgetten moeten meegroeien met de investeringen in de openbare ruimte (zoals groen, kunst, bestrating, cameratoezicht, etc.) Hier sluiten we ons bij aan. Ook in het op te stellen voetgangersbeleid krijgt dit onderwerp aandacht.

DOORTRAPPEN

Sinds 2018 loopt het project Doortrappen, ook in Enschede. Hier gaan we mee door. Het project gaat uit van wat ouderen nog wel allemaal kunnen in het verkeer (op de fiets) en waar ondersteuning bij gewenst is. Dat gebeurt op een interactieve en informele manier door het fietsen, fietsplezier en fietsveiligheid als gespreksonderwerp in te brengen bij bestaande activiteiten binnen deze doelgroep. Het blijkt dat het percentage verkeersslachtoffers met een elektrische fiets met 5% relatief laag is in Enschede. De meeste e-bike slachtoffers zijn ouder dan 50 jaar.

3.1.5. ONERVAREN VERKEERSDEELNEMERS

Het SPV maakt onderscheid in twee typen onervarenheid: 1) onvoldoende taakbekwaamheid en 2) gebrek aan vaardigheden door onervarenheid met nieuwe vervoersmiddelen of situaties.

Met name risicoherkenning en vergroten van de taakbekwaamheid zijn hierin van groot belang. Naast deze onervarenheid kan er ook sprake zijn van risico-zoekend gedrag door een hang naar spanning en nieuwe ervaringen. Jonge automobilisten zijn in verhouding vaker betrokken bij

een dodelijk ongeval dan ouderen. Ook kinderen kennen een verhoogd ongevalsrisico. Dit speelt vooral rond de leeftijd dat zij voor het eerst zelfstandig naar school fietsen.

TOEPASSING ENSCHEDE

Enerzijds richten we ons op basisscholen en het voortgezet onderwijs. Anderzijds geldt voor alle verkeersdeelnemers dat zij ervaring moeten krijgen op het moment dat zij kiezen voor een nieuwe modaliteit (bijvoorbeeld een E-bike, scootmobiel, rijtaakondersteunende systemen in voertuigen en vormen van deelvervoer).

TRAININGEN KINDEREN EN JONGEREN

We zetten ons in Enschede op verschillende manieren actief om de taakbekwaamheid en gebrek aan vaardigheden te verbeteren. Dat doen we door diverse cursussen aan te bieden in samenwerking met andere organisaties. We werken onder andere samen met Veilig Verkeer Nederland op het basis- en voortgezet onderwijs.

In het basisonderwijs maken we kinderen spelenderwijs bewust van het belang van verkeersveiligheid. Dit doen we op een interactieve manier. Op middelbare scholen nemen we beginnende bestuurders mee in verschillende verkeerssituaties. We stellen daarbij de vraag centraal hoe zij hiermee zouden omgaan. Dit om hen voor te bereiden op het gebruik van andere mobiliteiten (scooters, e-bikes) op de weg. Ook is het (eigen) vervoer in relatie tot het uitgaansleven een belangrijk thema.

Op het gebied van gedragsbeïnvloeding op scholen kunnen we nog stappen zetten. Voor de scholen kennen we de theoretische en praktische verkeersexamens. Hiermee bereiken we jaarlijks ca. 3000 leerlingen. Een mooie aanvulling daarop is de Enschedese verkeersquiz. Dit is een quiz waarbij scholen op een interactieve manier in competitievorm strijden om de titel 'Winnaar Verkeersquiz – gemeente Enschede'. Uit een

interessepeiling onder tien willekeurige basisscholen in de stad blijkt dat zij allen enthousiast zijn en hier graag aan deelnemen.

TRAININGEN VOOR OUDEREN

Voor mensen met een beperking en ouderen organiseert Veilig Verkeer Nederland, in samenwerking met de gemeente Enschede, een scootmobieltraining. Deze training heeft als doel om scootmobielbezitters veiliger en met meer plezier aan het verkeer te laten deelnemen. De trainingen voor ouderen sluiten aan bij het project Doortrappen.

3.1.6. SNELHEID IN HET VERKEER

In dit speerpunt ligt de focus op het gedrag van bestuurders van motorvoertuigen ten opzichte van de snelheidslimiet. Uit internationale onderzoeken⁵ blijkt dat een direct verband bestaat tussen de gereden snelheid en de kans op ongevallen met ernstige afloop.

Om mensen te verleiden zich aan de snelheidslimiet te houden, is een passende inrichting belangrijk. Hierbij speelt mee dat technologische ontwikkelingen voertuigen steeds stiller, comfortabeler en sneller hebben gemaakt. De beleving van snelheid is hierdoor veranderd. In de landelijke aanpak binnen dit speerpunt staat samenwerking tussen diverse bedrijven (bijvoorbeeld autofabrikanten) en overheden centraal. Technologische ontwikkeling biedt tevens kans om snelheidsbeperkende technologie beter in te zetten. Ook richt het SPV zich op meer automatische en permanente handhaving.

TOEPASSING ENSCHEDE

Dit speerpunt valt deels samen met het speerpunt 'Veilige infrastructuur'. De inrichting van de wegen moet uitnodigen tot snelheidsreductie. Dit is positief voor de acceptatie van die limiet. Het grootste

onderdeel van ons wegennet bestaat uit 30 km / per uur wegen.

Snelheidslimiet	km weglengte	Aandeel
15	33	2%
30	1168	56%
50	304	15%
60	432	21%
70	7	0%
80	85	4%
100	47	2%
Overig	4	0%
Totaal	2080	100%

Tabel 3: Aandeel van diverse snelheidslimieten Enschede

MONITOREN SNELHEID

Om de snelheden te monitoren gebruiken we de VIA software. We gaan de provincie vragen om de deze software te actualiseren omdat er niet altijd de correcte snelheden in staan. Hierdoor klopt het aantal overschrijdingen niet altijd, waardoor monitoren niet mogelijk is.

Om na te gaan of een snelheidslimiet samenhangt met de weginrichting en de omgeving hanteren we de V85-regel. Dat is de snelheid die 85% van de automobilisten niet en 15% wel overschrijdt. De V85-regel weerspiegelt de snelheid die een ruime meerderheid van automobilisten als redelijk en veilig ervaart. Het blijkt dat 57% van de slachtoffers vallen op gemeentelijke wegen. Vooral daar waar 50 km/per uur de maximum snelheid is.

Uit de risicoanalyse is naar voren gekomen dat met name op de volgende wegvakken, snelheidsoverschrijdingen plaatsvinden:

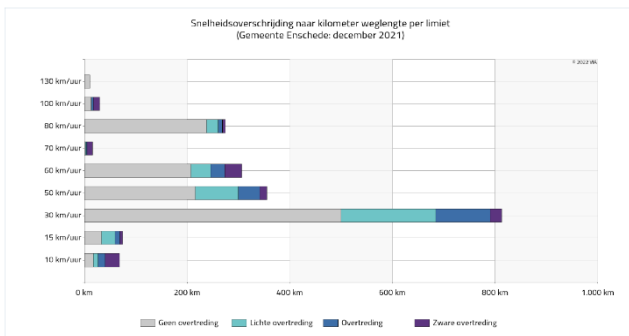
- Hengelosestraat;
- Invalswegen rondom Boekelo;
- De Bruggerstraat;
- Opvallende busroutes (brede wegen);
- Relatief rustigere wegen met breder profiel.

⁵ SWOV – Snelheid en verkeersmanagement (2016).

Jaarlijks bestuderen we deze wegvakken en treffen we de maatregelen die het beste bij de situatie passen en daar mogelijk zijn. Dit kan variëren van een herinrichting tot het inzetten van meer handhaving met een DSI of het plaatsen van een flexflitser. (zie. 3.1.9.)

GEbruIKEN SNELHEIDSinFORMATIEBORDEN

Om verkeersdeelnemers bewust te maken van de gevaren en het juiste gedrag te stimuleren, werken we met dynamische snelheidsinformatieborden (DSI's). Deze plaatsen we roulerend op verschillende locaties, zodat ze blijvend aandacht genereren. Inwoners of scholen kunnen ook suggesties doen voor locaties.



Tabel 4 – Snelheidsoverschrijding naar km weglengte per snelheidslimiet.

3.1.7. AFLEIDING IN HET VERKEER

De door velen ervaren noodzaak om continu online en bereikbaar te zijn, leidt tot steeds meer gehaaste, vermoeide en minder alerte verkeersdeelnemers. Dit zijn aandachtspunten binnen het SPV-thema 'afleiding in het verkeer'. Enkel het creëren van meer bewustwording blijkt niet het gewenste resultaat op te leveren. In het landelijk Convenant "Veilig gebruik smartfuncties" zijn afspraken gemaakt om te zorgen dat weggebruikers alleen communiceren als dit hen niet afleidt tijdens het rijden. De inmiddels bekende campagne 'MONO' is hier onderdeel van. Ook het implementeren van wetgeving over dit onderwerp, waaronder het verbod op smartphonegebruik op de fiets, is een actie uit dit convenant. Het verminderen

van elementen in de omgeving die afleiden (zoals reclameborden) en meer handhaving op het gebruik van zaken die afleiden tijdens het rijden, zijn onderdeel van dit speerpunt.

TOEPASSING ENSCHEDE

Uiteraard ondersteunen we het landelijk beleid. We willen elementen in de omgeving die afleiden verminderen.

MEEDOEN MET CAMPAGNES

We geven uitvoering aan diverse landelijke campagnes. We streven daarin naar maatwerk. Zo plaatsen we geen lichtgevende reclameborden en spandoeken bij kruispunten. Educatieprogramma's om deze verkeersdeelnemers te wijzen op de gevaren van afleiding in het verkeer, voeren we op scholen uit. De educatieprogramma's bij het thema 'onervaren verkeersdeelnemers' kennen een integraal karakter. Hierin komt ook het thema 'afleiding in het verkeer' terug.

3.1.8. RIJDEN ONDER INVLOED

Hoewel in wetgeving duidelijke kaders zijn opgenomen ten aanzien van alcohol- en drugsgebruik in het verkeer, komt gebruik van deze middelen nog altijd voor en dit leidt tot risico's⁶. Het landelijk beleid richt zich op het nog verder doen afnemen van alcohol- en drugsgebruik in het verkeer. Hierover noemt het SPV 1. kennis over middelengebruik in het verkeer, 2. het verkrijgen van nieuwe data en 3. het verbeteren van onderzoeksmethoden. Ook verstrekt het Rijk voorlichting- en informatiecampagnes over dit speerpunt. Voor zware of herhaaldelijke overtreders is een maatwerkaanpak nodig ter preventie.

⁶ Veilig van deur tot deur. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (2019)

Jaar	Aantal registraties rijden onder invloed
2017	93
2018	120
2019	186
2020	164
2021	202

Bron: dataportaal politie (Enschede)

Tabel 5 – Registraties rijden onder invloed.

Hiervoor is het puntenrijbewijs ingevoerd. Het SPV onderkent dat de pakkans ook meespeelt in de mate van verkeersdeelname na het nuttigen van alcohol of drugs. Bij een verhoging van de pakkans en verzwaring van mogelijke gevolgen, neemt de hoeveelheid gebruik van middelen naar verwachting af. Voor een goede risicogestuurde aanpak op het gebied van alcohol en drugs geldt in hoge mate dat verbinding met andere beleidsvelden en politie nodig is.

TOEPASSING ENSCHEDE

Het aandeel ongevallen met letsel waarbij alcoholgebruik een rol speelt is met 5-6% relatief hoog in Oost-Nederland. Alcohol wordt in Enschede door 2% van de jongeren en 8% van de volwassenen als oorzaak van een fietsongeval aangewezen.

Er is echter beperkte informatie over het geheel beschikbaar op lokaal niveau, buiten het dataportaal van de politie. Dat bemoeilijkt het identificeren van lokale accenten. Over drugs- en medicijngebruik in het verkeer is nog minder bekend.

MEEDOEN MET LANDELIJKE CAMPAGNES

De voornaamste aanpak binnen dit speerpunt vindt plaats op landelijk niveau. Dit wil echter niet zeggen dat we in Enschede geen bijdrage leveren. Zo zijn we aangesloten bij de boodschappen van de landelijke campagnekalender. Deze omvat campagnes met betrekking tot rijden onder invloed, maar ook gedragscampagnes over het gehele spectrum van verkeersveiligheid.

We zijn bovendien aangesloten bij de campagne van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost-Nederland. Daaronder vallen ook campagnes als '100% BOB 0% op' en 'Barbecue Biertje Bob'. Daarnaast bieden we op middelbare scholen educatieprogramma's aan waarin we aandacht besteden aan dit speerpunt. De politie voert met regelmaat verkeerscontroles uit rondom de stad. Omdat we dit willen intensiveren gaan we in gesprek met de politie. Juist omdat de pakkans een relatie heeft met het gebruik van deze middelen. We gaan met de politie in gesprek over mogelijkheden om lokale of regionale actiedagen te organiseren.

3.1.9. VERKEERSOVERTREDERS

Een deel van de verkeersdeelnemers begaat (systematisch) verkeersovertredingen. Vaak redeneren zij, al dan niet bewust, vanuit de eigen veiligheidsperceptie zonder oog te hebben voor andere verkeersdeelnemers. Daarom zijn de landelijke verkeersprioriteiten van de verkeerspolitie: 1. verkeersveelplegers, 2. rijden onder invloed van alcohol en drugs, 3. door rood licht rijden, 4. afleiding en 5. snelheidsovertredingen. Voor verkeersdeelnemers die eenmalig verkeersregels overtreden geldt al een verhoogd risico, voor veelplegers is dit risico des te hoger. Bij het terugdringen van het aantal overtreding zet het SPV in op een combinatie van een weginrichting die overtredingen ontmoedigt, voorlichtingscampagnes, effectieve handhaving en de inzet van slimme technologische middelen in voertuigen die de snelheid aan de toegestane limiet aanpassen.

TOEPASSING ENSCHEDE

Zoals het SPV 2030 al beschrijft is dit onderdeel aan te pakken door een combinatie van maatregelen en daarmee ook vaak een samenwerking tussen verschillende instanties.

ONDERZOEK GELOOFWAARDIGE

WEGINRICHTING

We gaan onderzoeken of 30 km/per uur wegen geloofwaardig zijn ingericht. Oftewel: is de weg dusdanig ingericht dat dit overeenkomt met de aangegeven snelheid en vervolgens met de snelheid die men rijdt. Met de resultaten van dit onderzoek treffen we passende maatregelen op wegvakken die niet geloofwaardig ingericht zijn. Bijvoorbeeld door deze locaties in de beheers- en onderhoudsplanning meer prioriteit te geven, zodat herinrichting sneller plaatsvindt. Een voorbeeld van een weg die in aanmerking komt om opnieuw in te richten is De Kiepe in Enschede-Zuid. Echter, dit zal niet altijd en overal voldoen. Samenwerking met politie (handhaving), VVN (campagnes) en mogelijk andere partijen is noodzakelijk binnen dit speerpunt. We nemen in het onderzoek ook de nieuwe 'GOW 30' richtlijnen van het CROW mee.



Figuur 7 - 30 kilometer per uur weg De Kiepe

INZETTEN FLEXFLITSERS

We gaan in 2023 bovendien zogenaamde 'flexflitsers' aanvragen die het Openbaar Ministerie voor Oost-Nederland beschikbaar stelt. Dit zijn flitspalen die bepaalde periodes op verschillende locaties in de provincie komen te staan. We bepalen de locaties in Enschede samen met de politie en het Parket Centrale Verwerking van het Openbaar Ministerie. Hierbij kijken we naar het overtredingsgedrag en de risicofactoren voor verkeersonveiligheid op de beoogde locaties.

4. UITVOERINGSPROGRAMMA

In dit uitvoeringsprogramma staat wat we de komende jaren gaan doen en welke middelen we daarvoor nodig hebben. We stellen hierbij een drietal ambitieniveaus voor. Een Basis-, Ambitie en een Ambitie + scenario.

4.1. HET BASIS SCENARIO

Al jaren zetten we ons in Enschede in voor een verkeersveilige gemeente. Het 'basisscenario' geeft de maatregelen aan die we nu en de komende jaren uitvoeren, zonder verandering van middelen. Dit zijn budgetten die we reeds ontvangen hebben en aan projecten gekoppeld zijn, bijvoorbeeld vanuit dynamisch verkeersmanagement of de Fietsvisie Enschede 2030. Ook haken we hierbij veel aan bij de middelen die gereserveerd zijn voor het nemen van beheers- en onderhoudsmaatregelen. Daarnaast zijn er maatregelen die door derden gefinancierd worden. We gaan uit van kosteneffectieve maatregelen op plekken waar de hoogste prioriteit ligt. Het Basisscenario bestaat onder andere uit:

- Gedragseducatie: Dit zijn educatieprogramma's op kinderdagverblijven, scholen en voor ouderen. Hierbij valt te denken aan dodehoekprojecten, ANWB streetwise maar ook e-biketrainingen, alcohol- en drugsprojecten;
- Campagnes langs de weg zoals 'scholen zijn weer begonnen' en de BOB-campagne;
- Inzet van snelheidsinformatieborden (DSI, ofwel 'smiley-borden');
- Realiseren inframaatregelen: jaarlijks treffen we fysieke maatregelen voor geprioriteerde veiligheidsknelpunten. (zie ook bijlage 3: geplande infrastructurele maatregelen ten behoeve van verkeersveiligheid);
- Knelpunten schoolomgevingen: We liften mee met onderhoudswerkzaamheden om de weg veiliger in te richten. Ook ondersteunen we scholen met concrete projecten om de routes naar en langs scholen veiliger te maken;
- Opstellen van een nieuw wegencategoriseringsplan;
- Uitvoering ambities Fietsvisie Enschede 2030;

4.2. HET AMBITIE SCENARIO

Omdat het aantal ongevallen toeneemt zouden we graag meer willen inzetten op verkeersveiligheid. Binnen dit scenario vallen maatregelen die minimaal nodig zijn om onze ambitie uit dit verkeersveiligheidsplan te halen. Dit noemen we 'Ambitie'. De middelen voor het ambitieniveau Ambitie betrekken we bij de zomernota (circa 340.000 euro per jaar). Hierbij gaat het tot en met 2030 onder andere aan de volgende maatregelen:

- Jaarlijks per stadsdeel een risicoanalyse uitvoeren;
- Ingrepen bij alle basis- en middelbare scholen langs 50-wegen;
- Op orde maken van bebording t.b.v. snelheidsherkenning in auto's;
- Voorzieningen blinden en slechtzienden verbeteren;
- Eenmalig op de markt onderzoek uitvragen om de geloofwaardigheid van onze weginrichtingen in kaart te brengen. De weginrichtingen die blijken niet geloofwaardig te zijn, geven we prioriteit bij beheer;

4.3. HET AMBITIE + SCENARIO

Er is altijd meer te doen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Als we echt ambitieus stappen willen zetten is er het Ambitie + scenario. (Dit gaat om circa 1 miljoen euro per jaar.) Hiermee voeren we, naast de maatregelen uit het Basis- en Ambitiescenario, onder andere onderstaande acties uit;

- Alle basisscholen proactief herinrichten;
- Alle middelbare proactief herinrichten;
- Budget uitvoering wijkverkeersplannen. Proactief realiseren van maatregelen uit zowel oude als nieuwe wijk- en dorpsverkeersplannen.

BIJLAGE 1: HERINRICHTINGSKADER SCHOOLOMGEVINGEN

De aanpak van haal- en brenggedrag in schoolomgevingen heeft raakvlakken met veel thema's: verkeersveiligheid, gezondheid, bewegen en duurzaamheid. Er zijn grote maatschappelijke belangen en dat vergt een proactieve rol van de gemeente. In dit inrichtingskader geven we aan hoe we de fysieke ruimte rondom scholen inrichten. We actualiseren hiermee het huidige 'sobere' inrichtingskader uit 2013, dat niet meer volstaat.

De gemeente Enschede streeft ernaar de Enschedese schoolomgevingen zo veilig en uniform mogelijk in te richten. Echter zal de ruimtelijke inpassing flexibiliteit vragen. Onderstaande maatregelen zijn niet allemaal op elke school toe te passen. Maar we passen zoveel mogelijk maatregelen per school toe. Daarnaast dient deze notitie als leidraad waaraan onze ontwerpers kunnen toetsen of de schoolomgeving verkeersveilig is ingericht.

Speciale aandacht hebben we voor de veiligheid rondom scholen die langs 50 km /per uur wegen liggen. In Enschede zijn dit:

- Godfried Bomansschool (langs de Knalhutteweg);
- Drakensteijn (Langs de Knalhutteweg);
- De Bron (Langs de Haaksbergerstraat);
- Sint Jansschool (Langs de Haaksbergerstraat);
- Prins Mauritschool (Langs de Geessinkweg).

We ondersteunen daarnaast ouders en scholen om hun eigen rol goed in te vullen. Voor een belangrijk deel creëren ouders, kinderen en omwonenden een veilige schoolomgeving door het eigen gedrag. We zetten daarom ook in op campagnes, educatieprogramma's en doen een beroep op de eigen verantwoordelijkheid van scholen. Daarom stellen we als voorwaarde voor het aanpakken van de infrastructuur van de betreffende school, dat deze school het Twents Verkeersveiligheidslabel ontvangen heeft. Scholen ontvangen dit label namelijk wanneer zij zelf actief bezig zijn met verkeersveiligheid in de klas. Pas wanneer zij de bijbehorende activiteiten uit hebben gevoerd, ontvangen ze het label. Het is de bedoeling dat scholen die het label hebben ontvangen, na een bepaalde tijd een herbeoordeling aanvragen.



Twents verkeersveiligheids-label

Schoolzone markering

In Enschede richten we schoolomgevingen standaard in met een opvallende, direct herkenbare inrichting van de straat, waardoor iedere passant direct ziet dat er een basisschool is. Schoolzonemarkering is vanaf 2016 bij elke school aangelegd, maar is met name zinvol bij scholen grenzend aan wegen met veel doorgaand autoverkeer. We blijven deze aanduiding toepassen, maar voegen er opvallende kleurrijke palen aan toe. Deze palen kennen een uniforme vormgeving bij alle scholen in Enschede. We starten hiermee bij schoolomgevingen langs 50 km/per uur wegen.



Schoolzonemarkering met kleurrijke palen

Inrichtingskader schoolomgeving

Onderstaande maatregelen verdelen we aan de hand van de geldende snelheid op wegen rondom de school. De meeste maatregelen zijn zowel in te passen in 30 km/per uur als in 50 km/per uur zones. De gemeente streeft ernaar zoveel mogelijk maatregelen toe te passen. Dit is echter altijd afhankelijk van de ruimtelijke situatie en de eisen / behoeften van de school.

1. Bij schoolomgevingen in 30 én 50 km / per uur wegen

Richtlijnen snelheid

Voor de inrichting van (wijk)ontsluitingswegen voor scholen, gelden de volgende CROW-richtlijnen:

- Richt de weg over een lengte van 200 tot 300 meter in als 30 km-sstraat, met parkeer- en stopverbod. Leg waar mogelijk recht voor de ingang een oversteekplaats aan.
- Als dat niet mogelijk is, zorg dan minimaal voor een veilige oversteekplaats direct voor de uitgang met een versmalling of vluchtheuvel, 50 km/per uur drempel en stop- en parkeerverbod ter hoogte van de uitgang.

Deze richtlijnen stammen uit 2000. Bovendien staan deze ook al in de leidraad uit 2013 (Bron: CROW, Ontwerpen voor kinderen)

Fietsenstallingen

Omdat het schoolplein zelf nodig is om buiten te spelen, kan het een optie zijn om de ruimte voor extra fietsrekken buiten het schoolplein te zoeken. Alleen als het niet mogelijk is om hier op het eigen terrein van de school in te voorzien. Mogelijk kan er ruimte gevonden worden in het opheffen van parkeervakken voor auto's. Dit moet per geval met de actoren in de omgeving afgestemd worden. Een andere mogelijkheid is deeltijdparkeren: overdag is er plaats voor kinderfietsen, 's avonds en 's nachts voor auto's van buurtbewoners. Bij deze optie is het belangrijk om vooraf met handhavers te overleggen en het vervolgens goed te communiceren.

- Voorkom dat kinderen tussen de auto's door moeten oversteken. Dus: breng- en haalplek zo situeren dat kinderen vanuit de auto over de stoep naar school kunnen lopen. Dit kan ook op schoolpleinen te realiseren zijn door deze tijdens haal- en brengtijden open te stellen voor het ophalen en afzetten van scholieren. Bedenk wel dat we hiermee autoverkeer aantrekken. Een schoolstraat heeft daarom de voorkeur, aangezien we daarmee auto's zoveel mogelijk uit de buurt houden van scholen.



Halen en brengen op het schoolplein (Ouverturestraat)

- Maak een scheiding tussen lang- en kortparkeerders. Bijvoorbeeld een Zoen & Zoef-strook voor het snelle halen en brengen en gewone parkeerplekken voor ouders die met hun kinderen mee naar binnen willen. Beide typen parkeerplaatsen hoeven niet pal naast de school te liggen.

- Aparte ingang voor fietsers en voetgangers

Als het niet lukt om de schoolingang autovrij te maken, is de aanleg van een aparte ingang voor voetgangers en fietsers een prima alternatief. Soms is dat alleen een kwestie van het weghalen van een stuk omheining en het aanleggen van een verhard fiets- en voetpad. De autochaos voor de hoofdingang is hiermee niet opgelost, maar de lopende en fietsende kinderen hebben er in ieder geval geen last meer van.

- Brede stoep

Met de verbreding van het trottoir is er meer ruimte voor voetgangers en de bijbehorende versmalling van de rijbaan werkt als een stopverbod. Idealiter gaan we uit van 2.50m als brede stoep. Dan kan er ruimte gecreëerd worden voor het fietsparkeren. De minimale afmeting van de stoep moet, met oog op de toegankelijkheid, 90cm zijn.

- Parkeermaatregelen

We streven naar zo min mogelijk autoverkeer rondom de schoolomgevingen. Daarom moet daar eerst op worden ingezet. Voor het overige geldt dat goed doordachte parkeermaatregelen voor auto's de situatie voor school een stuk overzichtelijker kunnen maken. Richtlijnen van het CROW die we daarbij toepassen zijn:

- Voorkom dat auto's op dezelfde plek wachten als fietsers en voetgangers. Dus: een stopverbod in de straat direct voor school. Auto's radicaal weren van stoep en fietspad en helder aangeven waar wel en waar niet mag worden geparkeerd;
- Voorkom dat auto's in de buurt van de school moeten manoeuvreren. Vooral achteruitrijden is zeer riskant op plekken waar ook (kleine) kinderen rondlopen. Dat betekent: auto's niet toelaten in een doodlopende straat, de straat volledig afsluiten tijdens haal- en brengtijden, liever langsparkeren dan gestoken of haaks parkeren, een vaste rijroute op grotere parkeerterreinen, eenrichtingverkeer in de straten rond school;

2. Bij 50 km/ per uur wegen

Onderstaande maatregelen zijn toe te passen op 50 km/per uur wegen. In Enschede liggen een vijftal basisscholen nabij of aan 50 km/per uur wegen. In deze schoolomgevingen treffen we zoveel mogelijk van onderstaande maatregelen. Deze voegen we toe naast de schoolzonemarkering op de weg en kleurrijke palen naast de weg.

Traverse

Een goede optie is de inrichting van een traverse, waarbij de 50 km-sstraat over een lengte van enkele honderden meters wordt ingericht als 30 km-sstraat.

Zwaar verkeer

Bussen en vrachtauto's zijn gevaarlijk voor voetgangers en fietsers. Zeker in de drukte tijdens de schoolspits zijn zulke grote, logge voertuigen zeer ongewenst. In schoolomgevingen ontmoedigen we daarom dat vrachtwagens gebruik maken van routes rondom scholen. Ook met vuilnisauto's maken we afspraken. Een kwestie van routeplanning. Een andere oplossing kan het verplaatsen van de schoolingang zijn, zodat deze niet meer aan de route voor zwaar verkeer grenst. Hier houden we bij

nieuwbouw en herinrichting van schoolgebouwen rekening mee. Ook in het actualiseren van het LZV-route netwerk, zorgen we ervoor dat schoolomgevingen hier zoveel mogelijk buiten vallen.

3. Aanvullend bij basisscholen (in 30 & 50 km/pu zones)

Plaatsen hekjes bij uitgang plein

Als kinderen na een dag stilzitten uit school komen, gebeurt het vaak dat zij zonder uitkijken de straat op rennen. Mede daarom zetten we in op verkeerseducatie in de klas. Waar nodig zijn er hekjes op de stoep om dat te voorkomen. Onderzoek ook of er een uitgang op een rustige straat uitkomt. Veel scholen gebruiken niet alle in-/uitgangen die ze hebben.



Hek om het schoolplein

Parkeervoorzieningen auto's en Kiss and Ride

We houden de straat waar de schoolingang is geplaatst autoluw.

Haal- en brenglocaties plaatsen we ca. 100 meter verderop. Zo doen kinderen dagelijks verkeerservaring op. Parkeervoorziening in de nabijheid van de schoolingang, worden zoveel mogelijk door medewerkers van de school gebruikt. Hun auto's staan er al als de leerlingen komen en rijden pas weg nadat alle leerlingen vertrokken zijn. Worden er kinderen uit de auto gezet, zonder dat ouders mee uitstappen? Zoek dan een veilige Kiss and Ride plek. Bedenk wel dat hiermee autogebruik gestimuleerd wordt.



Schoolstraat

Schoolstraat

Een schoolstraat is een straat die aan het begin en einde van de schooldag gedurende een bepaalde periode wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. De straat is wel toegankelijk voor voetgangers en fietsers, en uiteraard ook voor hulpdiensten. Wie toch met de auto komt, kan iets verder parkeren en te voet tot aan de schoolpoort gaan. Hier moet een veilige locatie voor worden aangewezen, en een

veilige route van die plek naar de school. Uitrijden van de schoolstraat (bv. door bewoners) is toegelaten tenzij anders bepaald. De omgeving rond de ingang van de school wordt hierdoor rustiger en aangenamer. De plaats die auto's innamen, komt vrij voor voetgangers, fietsers, groen, ontmoeting, beweging en recreatie.

Er is een heldere procedure nodig voor het instellen van een schoolstraat. De school moet zelf een probleem ervaren en bij de gemeente een verzoek indienen voor het instellen van een schoolstraat. Ook is de school zelf verantwoordelijk voor het (ver)plaatsen en de bemensing van de hekken. De gemeente kan vervolgens na verkeerskundig onderzoek besluiten tot het instellen van een schoolstraat. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met de belangen van omwonenden, veilige looproutes en parkeergelegenheid voor de auto's. Op doorgaande wegen is een schoolstraat niet mogelijk.

Busvervoer

Sommige scholen hebben te maken met busvervoer van leerlingen. Het kan gaan om enkele busjes van de naschoolse opvang, maar ook om een hele vloot bussen bij het speciaal onderwijs. Aparte parkeervoorzieningen zijn dan onmisbaar. Om te voorkomen dat kostbare ruimte de rest van de dag leegstaat, ligt deeltijdgebruik voor de hand: overdag is de ruimte beschikbaar voor de busjes, 's avonds en 's nachts voor bewoners. Een heel andere oplossing is het stimuleren van de naschoolse opvang om de kinderen te voet of op de fiets van school te halen. De voordelen zijn groot: de kinderen krijgen lichaamsbeweging, maken onderweg nog eens wat mee en doen ervaring op in het verkeer. En het is nog goedkoper ook.

BIJLAGE 2: SAMEN STAAN WE STERK(ER):

Voor het bevorderen van de verkeersveiligheid werken we samen met:

Provincie Overijssel

De provincie is een voornamelijk partner op het gebied van mobiliteitsbeleid in het algemeen. Specifiek op verkeersveiligheidsgebied heeft zij een faciliterende en ondersteunende rol. De data die de provincie heeft, het netwerk in de Overijsselse gemeenten en bij het Rijk maken de provincie tot een nuttige partner. Daarnaast verleent zij subsidies waar we wanneer mogelijk gebruik van maken bij de financiering van projecten.

Regionaal Orgaan Verkeersveilig Oost Nederland (ROV-ON)

Het ROV-ON is een initiatief van de provincies Overijssel en Gelderland. Het is een netwerkorganisatie die partijen verbindt, kennis verzamelt en verkeersveiligheidsprojecten mogelijk maakt. Zij richten zich daarbij met name op gedragsbeïnvloeding van weggebruikers.

Veilig Verkeer Nederland (VVN) en Enschede

Zet zich op diverse wijzen in voor verkeersveiligheid, zowel lokaal als landelijk. Voorbeelden zijn campagnes als BOB, MONO en 'de scholen zijn weer begonnen'. In Enschede verzorgt VVN trainingen en voorlichting voor ouderen.

Onderwijsinstellingen

Onder kinderen op het basis- en jongeren op het voortgezet onderwijs, valt nog veel te leren met betrekking tot verkeer. De gemeente Enschede werkt daarom samen met onderwijsinstellingen om verkeerseducatie zoveel mogelijk toe te snijden op de lokale situatie.

Politie

De politie is actief betrokken, doormiddel van hun snelheids- en alcoholcontroles bijvoorbeeld. Daarnaast houden ze zich ook bezig met de gevolgen van ongevallen. De politie toetst ook de infrastructurele projecten, onder andere op verkeersveiligheid. Onze verkeerskundigen bespreken maandelijks de actuele ongevalldata met de verkeersadviseur van de politie. Zo kunnen we trends en opvallende verandering in de gaten houden.

ANWB

De ANWB beschikt over veel informatie van weggebruikers en vertegenwoordigt de belangen van haar leden, ook binnen Enschede. Daardoor kunnen zij een klankbord voor de gemeente vormen.

Fietsersbond Enschede/Haaksbergen

De fietsersbond is een landelijke organisatie maar heeft ook een afdeling in het oosten van het land. De organisatie komt op voor de belangen van fietsers. Ook geven zij signalen en meldingen van fietsers over onder andere de fietsvoorzieningen aan ons door. Deze signalen nemen we mee in het verkeersveiligheidsbeleid.

Overige partners in de stad

Naast bovenstaande organisaties werken we graag samen met instellingen uit de stad die een bijdrage leveren aan de bevordering van de verkeersveiligheid. Hierbij valt te denken aan de UT, het Medisch Spectrum Twente, rijsscholen en verzorgingscentra. Hun kennis specifieke van doelgroepen gebruiken we graag in het uitvoeren projecten die voortkomen uit dit verkeersveiligheidsplan.

BIJLAGE 3: GEPLANDE INFRASTRUCTURELE MAATREGELEN TEN BEHOEVE VAN VERKEERSVEILIGHEID

Hieronder een overzicht van de infrastructurele maatregelen die we de komende periode gaan nemen. Kleine aanpassingen en ingrepen kunnen soms spoedig worden uitgevoerd en ontbreken daarom op onderstaand overzicht. Vanzelfsprekend vullen we de planning continu aan. Voor dit verkeersveiligheidsplan geeft het echter wel een inzicht in hoe verkeersveiligheidsmaatregelen worden meegenomen in de onderhoudsplanning van de openbare ruimte.

Locatie	Verbeteren verkeersveiligheid door:	Periode
Kruispunt Het Stroink - Knalhutteweg	Dit is een VOC-locatie uit de top 10 in Enschede en hebben we prioriteit gegeven. Het kruispunt is zodanig groot vormgegeven dat de overgang van 30 naar 50 km/ per uur ongelofwaardig is. De fietsers (oost/west) kunnen straks in de voorrang over de rotonde heen. Daarnaast zorgt een rotonde op dit punt voor een snelheidsverlaging voor het verkeer op de Knalhutteweg. Bovendien is dit het punt vanuit Duitsland waar de bebouwing dichterbij de rijbaan komt.	Begin 2023
Onderhoud en reconstructie Hendrik ter Kuilestraat	Versmallen van de weg naar 7,5 meter tussen de Rembrandtlaan en de Strootsweg. De fietspaden verbreden we daar naar 2,5 meter. Er blijft een verhoogde berm van ongeveer 90 centimeter breed tussen het fietspad en rijbaan.	2023
Boekelosestraat en omgeving	In samenspraak met de Dorpsraad Boekelo en bewoners de Boekelosestraat herinrichten met als doel de inrichting beter aan te laten sluiten bij het karakter van een 30 km-zone	2024
Deurningerstraat - ter hoogte van de Dr. Van Damstraat en Lyceumlaan	De ingang van de fietsenstalling verplaatsen we naar de Pierenkampweg. Hierdoor vind de oversteekbewegingen van naar schoolgaande fietsers plaats op het kruispunt dr. Van Damstraat – Deurningerstraat. <ul style="list-style-type: none"> - Om deze oversteek te verbeteren wordt het midden eiland volledig beschikbaar gesteld voor fietsers. Het autoverkeer kan zich er niet meer opstellen; - We voeren een maximumsnelheid toe op wegvakniveau. Er gaat een max snelheid gelden van 30 km/u tussen de Lyceumlaan en de Dr. Van Damstraat; - Er worden in totaal 3 busdrempels geplaatst op de Deurningerstraat om de nieuwe max snelheid te benadrukken; - Naast bovenstaande maatregel voeren we 1-richting in op de Lyceumlaan. Verkeer kan vanaf de Deurningerstraat niet meer de Lyceumlaan inrijden. Deze maatregel komt voornamelijk uit het wijkverkeersplan Noordwest Enschede, maar heeft dus ook relatie met bovenstaande maatregelen. 	Nog niet bekend
Tolstraat - tussen de Schipholtstraat en Gronausestraat	Hier gaan we ten behoeve van de verkeersveiligheid het wegprofiel versmallen naar 5,5 meter. We gaan drempels met plateaus op de kruisingen plaatsen en er komt een versmalling met bus drempel. Ook de eindhalte van de bus wijzigt.	Begin 2023

BIJLAGE 4: WAT HEBBEN WE DE AFGELOPEN JAREN GEDAAN?

Hieronder een greep uit de verkeersveiligheidsprojecten die we in 2020 en 2021 uitgevoerd hebben. De provincie heeft hier met de Decentrale Uitkering Verkeer & Vervoer aan bijgedragen. Te zien is dat we ons vooral richten op de VOC-locaties. Tevens hebben we kleine infrastructurele maatregelen genomen ten behoeve van de verkeersveiligheid op andere locaties in de stad.

Locatie	VOC-locatie?	Genomen maatregelen
Boulevard 1945 - Haaksbergerstraat	Ja	Herinrichting rotonde naar Verkeersregelininstallatie.
Broekheurne-ring - Buuserstraat	Ja	Fietsstroken gescheiden, middengeleider aangelegd.
Molenstraat – Nieuwe Schoolweg – Oldenzaalsestraat – Oosterstraat - Parallelweg	Ja	Heringericht naar fietsstraat.
Het Stroink, - Knalhutweg	Ja	Aanleg rotonde in voorbereiding.
De weg en fietspaden van de Knalhutweg, tussen de rotonde Vlierstraat en de rotonde Broekheurne-ring/Zuid Esmarkerrondweg.	Nee	De weg was erg breed ingericht en is daarom versmald. De kruispunten met de zijwegen Reerinklanden, Verwooldslanden en Veldhoflanden zijn aangepast. Brede middengeleiders aangebracht bij alle kruisingen zodat oversteken voor fietsers en voetgangers veiliger zijn. De Reerinklanden en Verwooldslanden hebben nieuwe in-uitrit constructies. De zijwegen zijn versmald. De fietspaden zijn verbreed en de stoep aan de oostzijde loopt door van zuid naar noord.
Kotkampweg	Nee	Herinrichting. Verkeersveiliger en overzichtelijker maken van het wegvak ter hoogte van de sportvelden, door middel van o.a. langspaarkeerverbod, aanleg parkeervakken, aanleg plateaus en verwijderen asverspringingen.
Parkweg - Volksparksingel	Ja	Cameraplaatsing t.b.v. verkeersveiligheid.
Broekheurne-ring – De Posten	Ja	Uitrit aangepast en belijning opnieuw aangebracht.
Gronausestraat Glanerbrug	Nee	Vergroting van de fietsveiligheid door herinrichting kruispunten, aanpassingen in profiel, aanbrengen van geleiders en versmallingen voor autoverkeer.
Knalhutweg - Vlierstraat	Ja	VRI geplaatst en kruising in onderhoud.
Broekheurne-ring – Het Stroink	Ja	Veiliger maken fietsoversteek in middenberm.
Oostweg - Schukkinkweg	Ja	Maximumsnelheid omlaag gebracht. Uitritten aangepast.
Keppelerdijk - Oostweg	Ja	Ongelijkvloerse fietsverbinding in voorbereiding.
De Heurne – Hoge Bothofstraat – Oldenzaalsestraat	Ja	Volledige herinrichting.
F. Bolstraat – Haaksbergerstraat - Helmerzijdeweg	Ja	Snelheidsbeperkende maatregelen op rotonde aangebracht
Boulevard 1945 - Oliemolensingel	Nee	Drempels / markering aanleggen op 2 ongeregelde 'bypasses' voor autoverkeer
Hoge Bothofstraat - Oliemolensingel	Nee	Veiliger maken van de Hoge Bothofstraat en de kruising met de Oliemolensingel door de weg te versmallen, te voorzien van belijning en rode coating op de fietsstroken en het aanbrengen van een vrijliggend fietspad.
Braakweg	Nee	Verkeersveiliger en overzichtelijker maken van de kruising Zuidkampweg - Braakweg - Vargershuizenweg, door het maken van een meer haakse aansluiting van de Braakweg op de kruisende wegen. Daarnaast zijn in de Braakweg drempels geplaatst en is er bermverharding aangebracht.
Spoorbaanstraat Glanerbrug	Nee	Vervangen van asfaltwegdek door straatklinkers, het smaller maken van de weg en het aanbrengen van punaises/drempels op de kruisingen met de zijwegen.
Zuid-Esmarkerrondweg - tussen de Hofstedeweg en Stenversweg.	Nee	Hier hebben we het wegprofiel van 6 meter teruggebracht naar 5,5 meter en op alle kruisingen drempels met plateaus aangebracht.



Hoge Bothofstraat - Oliemolensingel



Rotonde F.Bolstraat – Haaksbergerstraat - Helmerzijdeweg

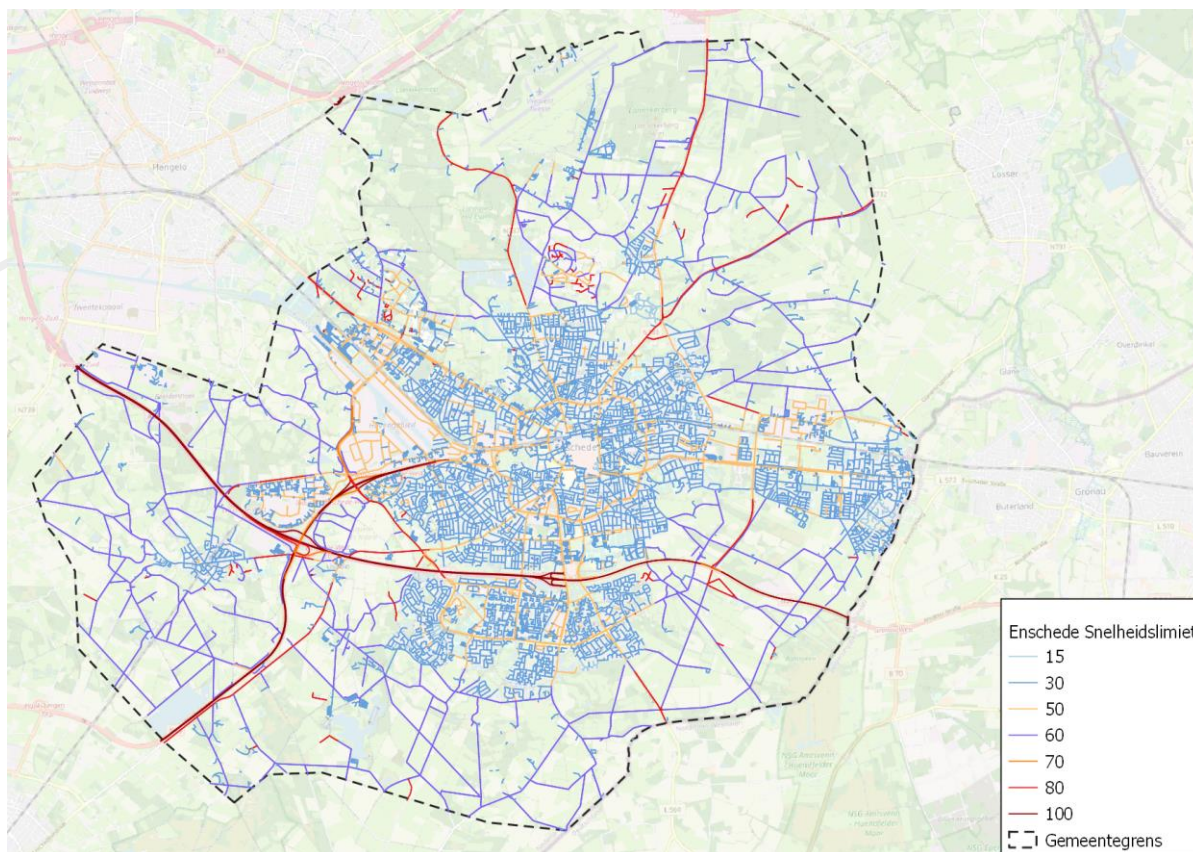


Knalhatteweg - Vlierstraat

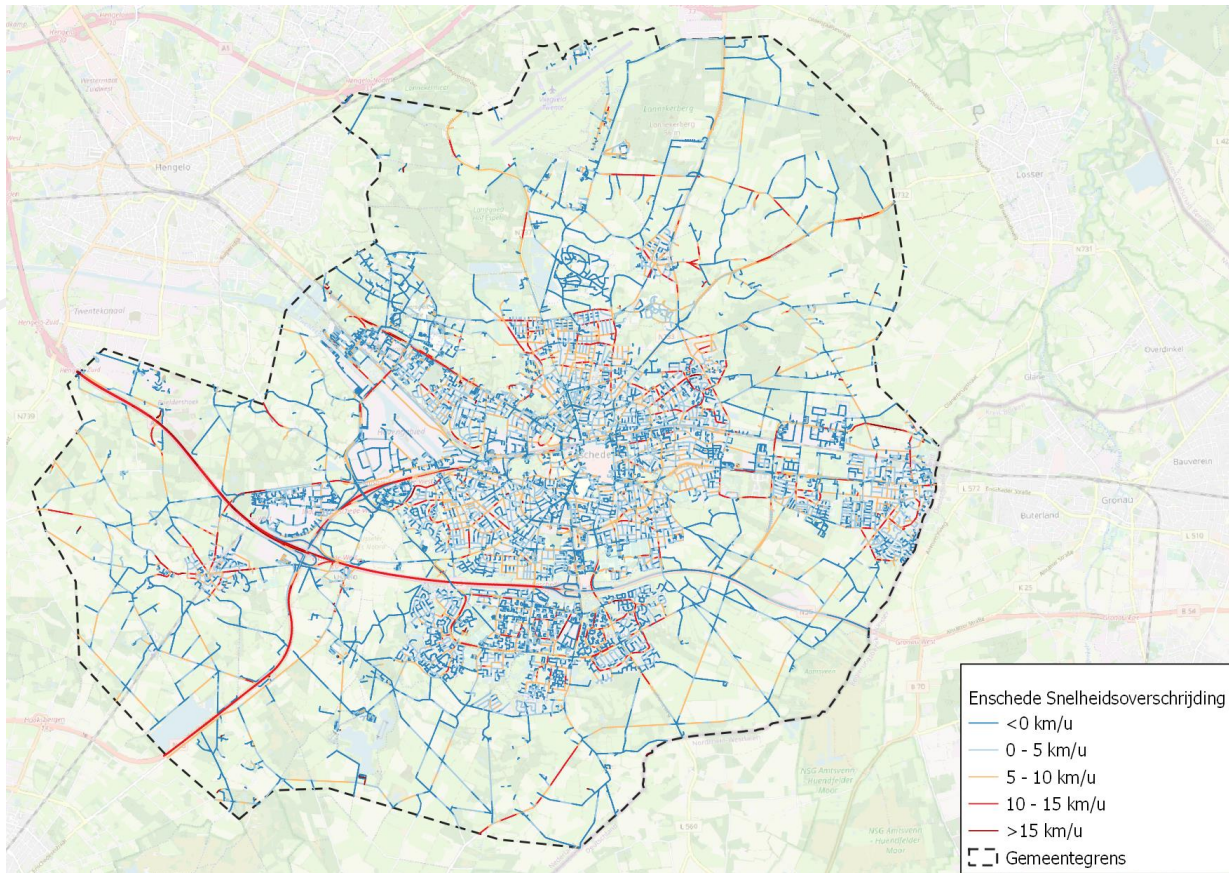
In Enschede-Zuid hebben we naast bovenstaande maatregelen een aantal (onveilige) fietspaaltjes verwijderd. Deze paaltjes kunnen tot gevaarlijke situaties leiden. Binnen dit project is kritisch naar de noodzaak van de geplaatste fietspaaltjes gekeken en zijn deze verwijderd waar dat mogelijk was.

BIJLAGE 5: KAARTEN

1. SNELHEIDSLIMIETEN IN ENSCHEDÉ

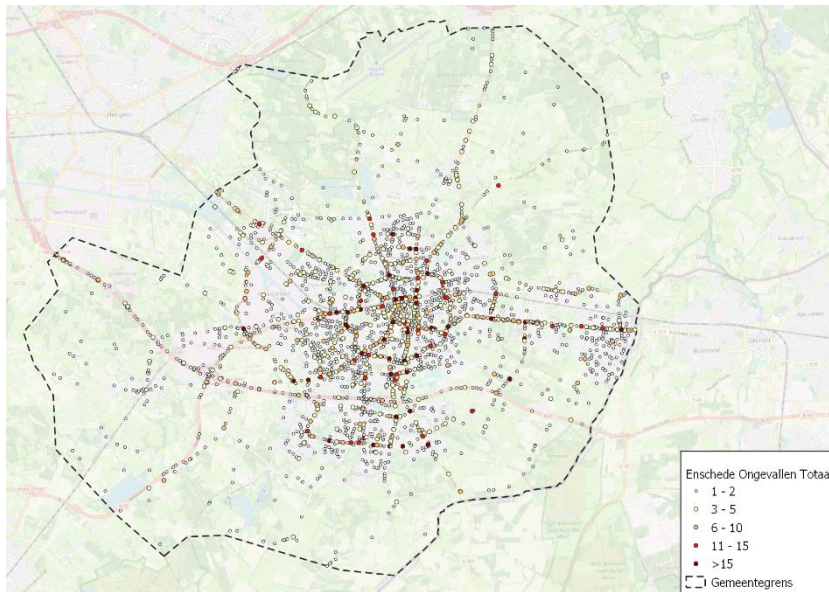


2. SNELHEIDSOVERSCHRIJDINGEN ENSCHEDÉ

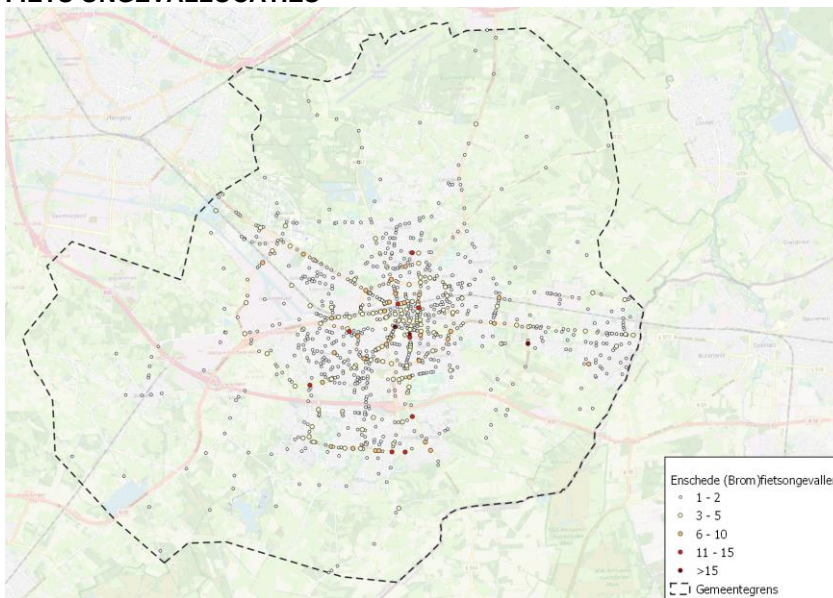


3. (FIETS) ONGEVALLOCATIES ENSCHEDE

3.1. ONGEVALLOCATIES ENSCHEDE



3.2. FIETS ONGEVALLOCATIES



GEMEENTE ENSCHEDE

COLOFON

Voorliggend Verkeersveiligheidsplan is een uitgave van de gemeente Enschede.

Meer weten?

Wilt u meer weten over het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Enschede? Of heeft u vragen of suggesties?

Kijk op www.enschede.nl