Geachte Raad.

U moet binnenkort een beslissing nemen over het bouwplan Telgendijk.

Wij maken ons zorgen
Wij maken ons als omwonenden grote zorgen over de gevolgen van tweehonderd nieuwe woningen voor de verkeersveiligheid. Als het plan dat er nu ligt doorgaat, wordt de verkeerssituatie rond de Esmarkerbrug nog veel gevaarlijker dan hij nu al is.

U heeft niet alle informatie
Uw Raad moet een weloverwogen keuze kunnen maken op basis van volledige en juiste informatie. Het verkeerskundig rapport dat u ter beschikking is gesteld biedt die informatie niet.

De gemeente Enschede heeft een verkeersonderzoek laten uitvoeren door het bureau Goudappel. Dat onderzoek laat echter het grootste knelpunt buiten beschouwing.

Het onderzoek stelt niet de goede vragen
Na bestudering van het verkeersonderzoek en de communicatie daarover tussen gemeente en Goudappel stellen wij vast dat de onderzoeksvraag gedurende het onderzoek zo is aangepast dat de situatie rond de brug, maar ook de verkeersveiligheid in het hele gebied nagenoeg buiten beschouwing blijven.

De brug blijft buiten beschouwing
Het eerste concept-rapport geeft duidelijke risico's aan m.b.t. de verkeersdruk- en veiligheid, met name bij de brug, en maatregelen die nodig zijn. De conclusies die Goudappel trekt vormen een risico voor de haalbaarheid van het bouwplan. Daarop wordt de opdracht aan Goudappel aangepast. De vraagstelling over de Esmarkerbrug gaat eruit.

Er wordt nu eigenlijk niet meer gevraagd naar verkeersveiligheid, maar alleen nog naar de toename van de hoeveelheid verkeer. Terwijl de verkeersveiligheid de grootste en terechte zorg is van omwonenden.

Veel extra verkeer over de brug
Er is onderzoek gedaan naar de verkeerstoename op een aantal plekken rond het plangebied. Ook in het voorstel dat er nu ligt betekent dat de verkeerstoename de situatie bij de Esmarkerbrug verslechtert.

De kruising bij de Esmarkerbrug is nu al een erg gevaarlijk punt met veel aanrijdingen en bijna-aanrijdingen. Dat wordt dan nog veel erger.

Mooie wensen, maar wanneer komen die uit?
De gemeente Enschede stelt dat ze het veiligheidsprobleem bij de Esmarkerbrug wil oplossen. Maar komt NIET met concrete voorstellen.

Misschien gaat de F-35 , die wordt doorgetrokken in oostelijke richting, ooit wel onder de brug door. Maar dat staat nog helemaal niet vast.

Nog zo'n mooie wens: een tunnel onder het spoor op de Euregioweg.

ALS het Rijk toch extra geld beschikbaar stelt, komt er die tunnel. En dan "ontstaan er kansen" voor een betere verbinding tussen de Oostweg en de Noord-Esmarkerrondweg. Waardoor de druk op de Noord Esmarkerrondweg, en dus bij de brug, zou kunnen verminderen.

Komen die eigenlijk wel uit?
Dat het Rijk dat geld beschikbaar stelt staat nog helemaal niet vast. De vorige aanvraag is afgewezen. En als dat geld er al komt, hoe lang duurt het dan nog voor die tunnel er ligt? En wanneer gaan die "kansen" zich voordoen?

Zorg voor uw inwoners
U gaat een besluit nemen over het Plan Telgendijk en over de afwikkeling van het extra verkeer dat 200 extra woningen nu eenmaal oplevert.
Wij vragen u, geen besluit te nemen dat de onveilige situatie bij de Esmarkerbrug nog veel onveiliger maakt.

Hoogachtend,

Tijdlijn onderzoek 4-15

4 - Initiële vraag aan Goudappel (08. jan ’25)
5 - Offerte Goudappel (07 feb. ’25)
6 - Opdrachtverlening (25 feb. ’25)
7 - Eerste conceptrapportage (18 juni ’25)
8 - Tweede concept (11 juli ’25)
9 - Opmerkingen gemeente en aanpassingsronde (sept. ’25)
10 - Eindrapport definitief (01 okt. ’25)
11 - Tussentijdse aanpassingen (okt. nov. ’25)
12 - Eindrapport aangepast definitief (03 nov. ’25)
13 - 15 citaten uit vergaderingen Stadsdeelcommissie Oost

16 - Verantwoording & contact.

17 - Opmerkingen (*)

Bijlage 1 Verschillen tussen twee eindrapportages (18~26)

Bijlage 2 Verkeersonderzoeken in andere gemeentes (27)

Tijdlijn

08 januari 2025

initiële vraag aan Goudappel (Opm. *1)

In de eerste mail wordt gevraagd om een grondig verkeersonderzoek.
Er wordt gevraagd om verschillende scenario's voor de ontsluiting van de woningbouwontwikkeling door te rekenen.

Daarnaast wordt gevraagd om specifieke analyses van infrastructuur en kruispunten, waaronder:

- een verkeersregelinstallatie-doorrekening van het kruispunt Gronausestraat – Noord-Esmarkerrondweg, om te beoordelen of dit kruispunt de verkeersgroei kan verwerken;
- een kruispuntanalyse bij de spoorbrug op de Noord-Esmarkerrondweg, inclusief wachtrijlengtes.

Hierbij worden ook drie expliciete varianten voor de spoorbrug genoemd:

1. afsluiting van de autobrug, autobrug wordt fietsbrug
2. een nieuwe brug met tweerichtingsverkeer voor auto's en een tweerichtingenfietspad.

De rol en toekomst van de spoorbrug waren nadrukkelijk onderdeel van het verkeersonderzoek.

07 feb 2025

Offerte Goudappel (opm.*2)

“Verkeerskundige onderbouwing Telgendijk”.

Volgens de offerte bestaat het onderzoek uit vier stappen:

1. analyse huidige verkeerssituatie
2. effect woningbouw op verkeersstromen
3. effect van afsluiten van de spoorbrug en effect vervangen voor nieuwe
4. kruispuntanalyse van de aansluitingsvarianten

Dit betekent dat het onderzoek oorspronkelijk ook zou kijken naar:

- de rol van de Esmarkerbrug in de verkeersstructuur
- de veiligheid en werking van kruispunten bij verschillende ontsluitingen.

De opdracht heeft daarmee een brede verkeerskundige insteek.

25 februari 2025

Opdrachtverlening

De opdracht bevestigt de onderdelen uit de offerte.

- analyse van de verkeerssituatie
- doorrekening van ontsluitingsvarianten
- onderzoek naar effect van afsluiting van de brug
- kruispuntanalyse

Commissievergadering stadsdeel oost 25 feb2025

(01:33) Wethouder

“… wat ik weet inderdaad is dat er heel veel zorgen zijn, die nemen we serieus bij die ontsluiting en die spoorbrug die daar ligt
het loopt nu al vast
hoe gaat dat dan straks etc. …”

18 juni 2025

Eerste conceptrapportage (opm. 3*)

De eerste conceptrapportage beschrijft:

- vier mogelijke ontsluitingsvarianten (*)
- verkeersintensiteiten
- effecten op omliggende wegen.

Belangrijke observaties in dit concept:

- het rapport benoemt risico’s voor fietsers op de Telgendijk
- bij meer verkeer kunnen conflicten tussen verkeersdeelnemers ontstaan
- op smalle wegen moeten voertuigen uitwijken via de berm

11 juli 2025

tweede conceptrapportage

In dit concept ligt nadruk vooral op:

- verkeersintensiteiten,
- minder op veiligheidsanalyse,
- kruispuntanalyse lijkt beperkt te blijven tot één kruispunt (Euregioweg)

belangrijke (eventuele) conflictpunten worden niet uitgebreid geanalyseerd.

- Telgendijk × F35
- Telgendijk × Klein Boekelerveldweg
- Noord Esmarkerrondweg × spoorbrug .
- Het woord ‘brug’ komt in deze conceptrapportage niet voor.

September 2025

Opmerkingen gemeente en aanpassingsronde

Uit correspondentie blijkt dat de rapportage actief is aangepast op basis van opmerkingen van medewerkers van de gemeente Enschede.

Dat is niet ongebruikelijk maar een toelichting met revisiepunten ontbreekt.

16 sept 2025

stadsdeelcommissie Oost (01:38:30)

wethouder :

"… Die spoorbrug een doorn in het oog is van het college, vele raadsleden en inwoners in onze stad.
Dat we daar, ben ik altijd heel zuiver, heel netjes en open in geweest :
geen geld voor hebben.
en dat als het wordt aangepakt het is als de elektrificatie plaats gaat vinden van het stuk spoorlijn.
Maar dat het inderdaad een heel heikel punt is
dan zien we de aanpassing met die 26 woningen op die ontsluiting op de Noord Esmarkerrondweg
en het concept wat niet naar tevredenheid is omdat we de spoorweg en de effecten daarvan . .
Die wil ik op mijn bestuurlijke tafel ook hebben in de afweging nog voor dat het naar B&W gaat . . ."

01 Oktober 2025

Eindrapportage definitief (opm.4*)

In deze versie (01okt) staan duidelijke passages over:

Veiligheidsrisico’s Telgendijk

Meer verkeer kan leiden tot:

- meer conflicten tussen verkeersdeelnemers
- risico voor fietsers
- uitwijkmanoeuvres via de berm

Spoorbrug Noord Esmarkerrondweg

De rapportage stelt dat:

- de brug een versmalling heeft
- het zicht beperkt is
- dit kan leiden tot onveilige verkeerssituaties

Ook wordt aangegeven dat:

- Verbreden of vervangen van de brug een mogelijke oplossing is.

16 oktober

Tussentijdse aanpassingen rapport

Uit documenten in het dossier blijkt dat het rapport in deze periode nog wordt aangepast.
In een mail van 16 oktober 2025 van Goudappel aan de gemeente Enschede wordt opgesomd wat in een eerder overleg is afgesproken: de gemeente wil een deel van het onderzoek uit het onderzoeksrapport verwijderen.

“
.. Zoals afgesproken verwoord ik in deze mail de afspraak die we tijdens ons overleg hebben gemaakt over het rapport
‘Woningbouwontwikkeling Telgendijk’.
In een concept van dit rapport zijn niet alleen vier ontsluitingsvarianten voor de woningbouwontwikkeling opgenomen, maar ook een
variant met een afsluiting van de spoorbrug (Esmarkerbrug). We hebben geconstateerd dat dit verwarring oplevert en dat de
ontsluiting van de woningbouwontwikkeling en een eventuele aanpak van het knelpunt Esmarkerbrug feitelijk los van elkaar staan.
De woningbouwontwikkeling heeft maar een zeer beperkt effect op de Esmarkerbrug en maakt het huidige knelpunt dus niet
noemenswaardig groter. Tegelijkertijd hebben we geconstateerd dat een eventuele afsluiting van de Esmarkerbrug ongewenste
effecten heeft op andere bestaande wegen in Enschede en daarom in samenhang moet worden bekeken met andere mogelijke,
grootschalige ontwikkelingen aan de oostkant van Enschede (voltooiing van de tweede ringstructuur aan de oostzijde van
Enschede met tunnel onder het spoor). Om deze reden zullen we in de definitieve versie van het rapport de analyse over de
effecten van een eventuele afsluiting van de Esmarkerbrug niet meer opnemen. We zullen alleen ingaan op de effecten van de
woningbouwontwikkeling op deze brug (die — zoals hiervoor al aangegeven — beperkt zijn).
Is de afspraak zo goed verwoord? (Zonder tegenbericht gaan we daarvan uit).
Met vriendelijke groet, .. “

Met andere woorden:

Een volledige analyse van de brugvariant wordt uit het rapport verwijderd.

3 Nov. 2025

Eindrapport Aangepast definitief. (opm.4*)

De versie van 3 november 2025 is de uiteindelijke (laatste) rapportage waarvan de gemeente zegt dat dit de eindversie is maar die niet ter inzage heeft gelegen

Daarin valt op:

Veiligheidsproblemen worden gerelativeerd

Waar eerder sprake was van:

- “conflicten tussen verkeersdeelnemers”
- “onwenselijke situaties”

wordt later gesproken over:

- “een rustige weg”
- “een beperkte kans op tegenliggers”

Spoorbrug wordt buiten project geplaatst

Hoewel het rapport erkent dat de brug nu al een knelpunt vormt, wordt gesteld dat dit los staat van de woningbouwontwikkeling.

18 November 2025

Stadsdeelcommissie Oost

vraag van dhr Helfrich (D66):
00:28:50

‘In gedeelde verkeersonderzoek van Goudappel wordt geadviseerd ontsluiting op enkel westelijke kant te doen en dat is niet wat in het huidige plan zit.’
Hoe denkt de wethouder daar in die drie weken (die daar nog in zitten tussen nu en 09 dec) iets mee te kunnen doen?

wethouder:

“gaat op voor deze vraag maar ook veel breder op deze hele ontwikkeling . .
. . nu moeten we echt stappen gaan maken is dat uw commissie in de volle breedte gewoon volledig aan zet is. Waar wij gewoon alle stukken inclusief bijlagen waaronder het verkeerskundig onderzoek bij ons voorstel gaan doen .
U kunt daar als raad een afweging in maken en u bent dan het hoogste orgaan wat zegt : ‘Maar College op dit onderdeel zijn we het niet eens, past u dit aan’ of in de meest verstrekkende variant : “wij gaan hier niet mee instemmen”, kan ook een uitkomst zijn.

Op een gegeven moment moet je als college zeggen: we doen het via de officiële route en brengen het nu naar de raad toe ..
Wellicht zit er nog een kleine aanpassing in verkeerskundig, misschien ook wel niet of niet of niet naar tevredenheid van uw fractie.
U bent volledig aan zet bij de stadsdeelcommissie.
Dat weet u als geen ander hoe dat proces gaat verlopen.”

Vraag van dhr. ten Vergert (CDA)
00:31:42

“Het Rijk heeft vorige week de gemeente Enschede mooie bedragen toegekend voor woningbouwplannen. alleen de gevraagde bijdragen voor de infractructuur voor de aanpassingen die ontbreken. Heeft dat nog invloed op de planning / de procedure want met name in Oost waren toch een aantal ideeën om de infrastructuur te verbeteren en als het geld wegblijft wordt dat natuurlijk lastig.”

wethouder:

“natuurlijk staat het allemaal in verbinding met collega Teutelink vanuit mobiliteit die zegt we moeten die ontsluiting hebben van Oost naar Noord toe de Lonneker kant ook op. Een plan als de Telgendijk zeggen onze verkeerskundigen, daar bestaan verschillende opvattingen over.

*Ook bepaalde bewoners zijn het daar natuurlijk niet helemaal mee eens, maar verkeerskundigen **bij ons** zeggen: de ontwikkeling daar an sich, die kan plaatsvinden want die is niet per definitie afhankelijk van (?)*
maar dat we daar ingrepen gaan doen
(Van) de meeste ingrepen zoals net ook de Tunnel (Oostweg red) zijn de financiën nou geregeld . . duurt het alleen in termen van tijd dat je het kunt gaan realiseren dus dat lijkt goed met elkaar op te trekken.’

20 januari 2026

Stadsdeelcommissie oost

Wethouder (op vragen van dhr. Stoeten VVD)
00:19:40 livestream

“College is het absoluut eens met de VVD-fractie die stelt dat huidige smalle Esmarkerbrug nu al zorgt voor knelpunten in doorstroming en verkeersveiligheid! Eens dat het nu al een knelpunt is, ook al vaker gezegd . Tegelijkertijd zijn we ook afhankelijk van Prorail met de elektrificatie van het spoor om dat te doen. ***(opm.5*)***

en daar hebben we verkeerskundigen voor die daar aan gerekend hebben en daar ook nog in de komende periode mee aan het werk gaan
en een externe partij die daar onderzoeken toe doet . . . . . alle varianten om ook uw raad het gehele palet van smaken in beeld te brengen worden bij zo’n onderzoek meegenomen zonder dat daar nou een uitgesproken voorkeur is . .

Dat moet allemaal uit de onderzoeken blijken wat het meest efficiënt is om te doen. en hoe het een met het ander in verbinding staat
Dat komt allemaal nog naar uw raad toe uiteraard, uw raad heeft daar ook een besluit over te nemen t.z.t. en daar zal dan ook dat verkeersonderzoek , met een van de opties, herhaal ik echt met klem , met het volledig afsluiten of de andere variant, 2 rijbanen en fietspaden aan de zijkant , daar gaan we met elkaar het gesprek nog over voeren, maar dat duurt”

Verantwoording

Deze opsomming van feiten laat zich als een tijdlijn lezen en laat in de vergelijking van de eindrapportages tevens zien hoe het verkeersonderzoek woningbouw ‘Telgendijk’ zich heeft ontwikkeld van de eerste onderzoeksvraag (08 jan. 2025) tot de eindrapportage (03nov 2025)

Dit document is gebaseerd op openbaar toegankelijke documenten zoals de offerte, opdrachtverlening, verschillende tussentijdse conceptversies van het verkeersonderzoek, mailwisselingen intern binnen de gemeente en mails tussen de gemeente en het adviesbureau Goudappel.

Alle documenten die zijn ingezien zijn openbaar toegankelijk via de website van de gemeente hetzij als reguliere publicatie, hetzij als uitvloeisel van twee ingediende WOO-verzoeken.

Contactgegevens:

www.telgendijk.nl

ontwikkeling@telgendijk.nl

- 04 Mei 2026 -

Veronique Ootink, Hanneke Pieters, Willem Olde Riekerink, Sander Severt, Lidy Kuster, Annabel Jongkind, Wim Geverink, Jan ter Haar, Cees Elzenga, Herma Holshof, Leonie Severt, Rob en Ilona Kloppers, Marieke Beld, Sander Hilgerink, Esmée ter Beek, Wim Pruis en Rosita Pruis-Vandenbempt, Ellen Logtenberg, Tonny van den Dolder, Annie Makkink, Marieke Wichern, Fam.K. Geerdink, Marieke Gerritsen, Fam.M. Folkner, Andries Nijholt, Fam.Y. Burkink, fam. W. Switters, Gis Soer, Robert-Jan ter Borg, Nori Rutgers, Fam. H. Kattenpoel, J.H.E. Wijnen, Patricks Sabine van der Horst, Tanja Narraina, Fam. J.Berfelo, Fam. M.Eggert

Opmerkingen (*)

- (1) Bij het allereerste contact met het onderzoeksbureau wordt er gemeld dat men er bij het onderzoek van uit moet gaan dat de F-35 fietssnelweg met een tunnel onder de Esmarkerbrug/ Noord Esmarkerrondweg zal worden geleid: *“Hierbij is het goed te weten dat we de F35 Oosterstraat onder de Noord-Esmarkerrondweg door willen trekken met een fietstunnel.”* Deze ondertunneling komt hierna nergens meer terug in het onderzoek.

- (2) Na een Woo-verzoek heeft de gemeente de offerte en opdrachtbevestiging deels zwart gelakt gepubliceerd. Hierdoor kon de onderzoeksopdracht niet worden achterhaald. Na een bezwaarschrift tegen dit achterhouden van informatie en later onder dreiging van een kortgeding heeft de gemeente uiteindelijk de originele documenten vrijgegeven. Hieruit bleek dat studie naar het afsluiten van de spoorbrug, een onderzoeksopdracht was.

- (3) Vanaf de eerste conceptversie (juni ’25) adviseert Goudappel ontsluiting via de Westelijke variant (Noord Esmarkerrondweg) en raadt ontsluiting via Oost, Telgendijk, af. Vanaf inloopbijeenkomst (juli2025) kiest de gemeente de variant die wordt afgeraden.

- (4) Bij de terinzagelegging van het omgevingsplan is geconstateerd dat als bijlage nr. 9 het verkeersonderzoek 019663.20250711.N1.06 d.d. 01 okt. 2025 van het bureau Goudappel is toegevoegd. Er bestaat een recentere versie (03 november) van het verkeersonderzoek. Deze laatste definitieve versie heeft niet ter inzage gelegen.

- (5) Als argument voert de gemeente tijdens verschillende gelegenheden aan dat bij elektrificatie van de spoorlijn naar Gronau de problematiek t.o.v. de brug verdwijnt. Zij gaat hierbij voorbij aan het feit dat Prorail 13 jaar geleden een nieuwe brug op de juiste hoogte heeft gelegd. Ten onrechte wordt dit argument soms ingebracht. Wel dienen bij elektrificatie de fietsbruggen te worden vervangen, maar daar is Enschede zelf eigenaar van.

Bijlage 1

Specifieke verschillen tussen twee eindrapportages
Overkoepelend patroon

Tussen 1 oktober en 3 november zijn de rapporten niet alleen geactualiseerd, maar ook inhoudelijk herschreven op een manier die het project beter verdedigbaar maakt.

In vrijwel alle onderdelen van het rapport wordt eerst een verkeerskundig probleem expliciet **benoemd**, waarna dit in een latere versie wordt **gerelativeerd**, versmald of buiten de scope van het project geplaatst. Dit leidt ertoe dat dezelfde feitelijke situatie uiteindelijk **anders** wordt **geduid**.

1. **Probleemsignalering**

In de eerste rapportversies worden verkeerskundige knelpunten duidelijk benoemd, vaak met expliciete verwijzingen naar verkeersveiligheid, leefbaarheid of het niet voldoen aan richtlijnen.

2. **Relativering of herformulering**

In de latere versie blijven delen van de oorspronkelijke analyse vaak nog herkenbaar aanwezig, maar wordt de formulering aangepast. Veiligheidsproblemen op de Telgendijk en Klein Boekelerveldweg worden afgezwakt. “ten koste van de verkeersveiligheid” en “onveilige situaties” worden in 3 november omgezet in “rustige weg” en “beperkte kans op tegenliggers.”

3. **Versmalling van de onderzoeksscope**

In enkele gevallen – met name bij de spoorbrug – wordt een eerder onderzochte problematiek geheel uit de onderzoeksvraag verwijderd of expliciet als “losstaand van de woningbouwontwikkeling” gepositioneerd.

4. **Verschuiving van noodzaak naar advies**

Waar in de eerdere versie maatregelen nog worden beschreven als noodzakelijk (“dient”, “vereist”), worden deze in de latere versie veelal gepresenteerd als aanbeveling of mogelijkheid (“kan”, “adviseerbaar”, “wenselijk”).

De explicite verschillen in de twee eindrapporten worden op de volgende pagina’s weergegeven.

1. Onderzoeksvraag: spoorbrug-effect expliciet aanwezig → volledig geschrapt

01 oktober

bevat nog een paragraaf met “2.4 Modelresultaten spoorbrug”

De Noord Esmarkerrondweg is een belangrijke noord-zuidverbinding in het noordoosten
van Enschede. Op deze verbinding is een spoorbrug met een wegversmalling gevestigd. De
gemeente is geïnteresseerd in de effecten van een afsluiting van deze spoorbrug.

03 november

heeft géén aparte paragraaf meer over het afsluiten van de spoorbrug.

Duiding

Dit is de grootste herschrijving in het dossier.
Patroon:

- Probleembeschrijving: afsluiten spoorbrug is een expliciete onderzoeksvraag.
- Relativering/verwijdering: die hele onderzoeksvraag verdwijnt.
- Effect: een systeemprobleem wordt omgezet in een projectrapport.

Dat is niet zomaar een nuanceverschil; het is een inhoudelijke versmalling van de scope.

2. Spoorbrug: concreet veiligheids- en leefbaarheidsprobleem → “staat los van woningbouwontwikkeling”

1 oktober

“Bij het afsluiten van een weg zie je bij voorkeur dat het verkeer verschuift naar andere gebiedsontsluitingswegen en niet naar woonstraten.”
“Deze wegen zijn juist woonstraten, waar een verkeersintensiteit van maximaal 5.400 mvt/etm niet bij past.”
“Dit tast de leefbaarheid en verkeersveiligheid aan.”
“Aanvullende maatregelen op deze woonstraten zijn nodig…”
“Daarnaast is het onbekend of deze gebiedsontsluitingswegen, zoals de singels, extra verkeersstromen kunnen verwerken.”

3 november

“Deze bestaande situatie staat los van de woningbouwontwikkeling.”
“De woningbouwontwikkeling heeft maar een zeer beperkt effect op de Esmarkerbrug en maakt het huidige knelpunt niet noemenswaardig groter.”
“Ook verschillen de varianten maar weinig van elkaar wat betreft de verkeersintensiteit op de Esmarkerbrug.”

Duiding

Hier is het patroon heel scherp:

- Probleembeschrijving: afsluiten spoorbrug leidt tot ongeschikte verkeersverschuiving naar woonstraten, tast verkeersveiligheid aan, vraagt aanvullende maatregelen.
- Relativering: het probleem wordt niet meer als verkeerskundig scenario onderzocht, maar als bestaande situatie die losstaat van het plan.
- Effect: een potentieel zwaar argument tégen een westelijke ontsluiting wordt uit de vergelijkende analyse gehaald.

Waar onderzoek naar de variant afsluiting van de brug eerst problematisch is voor nieuwe verkeersstromen in de omgeving is het schrappen van die variant in de volgende versie geen probleem meer voor de nu al problematische situatie.

———

3. Spoorbrug zelf: gevaar en oplossingsrichting expliciet → probleem gebagatelliseerd

1 oktober

“De huidige wegversmalling past niet bij de vormgeving die weggebruikers gewend zijn van een gebiedsontsluitingsweg.”
“Dit kan leiden tot onoverzichtelijke, en daardoor onveilige, verkeerssituaties.”
“Het beperkte zicht over de spoorbrug speelt hier ook een rol bij.”
“De meest voor de hand liggende oplossing is het verbreden/vervangen van de spoorbrug…”
“Een andere mogelijke oplossing is het plaatsen van een om-en-omregeling.”

3 november

“De huidige wegversmalling past in beginsel niet bij de vormgeving die weggebruikers gewend zijn van een gebiedsontsluitingsweg.”
“Dit kan leiden tot onoverzichtelijke, en daardoor onveilige, verkeerssituaties.”

Maar daarna:

“Deze bestaande situatie staat los van de woningbouwontwikkeling.”
“… maakt het huidige knelpunt niet noemenswaardig groter.”
“Gezien de huidige plannen … ligt het niet voor de hand om de spoorbrug te verbreden of te vervangen.”

Duiding

De eerste zin blijft inhoudelijk hard, maar de consequentie verandert:

- 1 oktober: onveiligheid + concrete oplossingsrichtingen.
- 3 november: onveiligheid wordt erkend, maar daarna buiten het project geplaatst en feitelijk ontdaan van handelingsgevolg.

Patroon:

- Probleembeschrijving: onveilig, beperkt zicht, oplossing nodig.
- Relativering: staat los van project, effect niet noemenswaardig.
- Bestuurlijke acceptatie: verbreden/vervangen ligt niet voor de hand.

4. Telgendijk buiten de kom: verkeersveiligheid expliciet benoemd → omgezet naar “rustige weg”

1 oktober

“Bij een toename van de intensiteit ten opzichte van de huidige situatie wordt de kans op conflicten tussen verschillende verkeersdeelnemers groter, wat ten koste gaat van de verkeersveiligheid.”
“Voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer ontstaan hierdoor onveilige situaties.”
“Voor fietsers is er groter risico op vallen…”

3 november

“Ook bij de maximaal verwachte verkeersintensiteit van 1.000 motorvoertuigen per etmaal blijft sprake van een rustige weg, met een beperkte kans op tegenliggers.”
“Ten opzichte van de huidige situatie neemt die kans echter wel iets toe.”
“… adviseren we daarom het profiel te verbreden naar 4,80 m of – als dat niet goed mogelijk is – extra passeerhavens aan te leggen.”

Duiding

Dit is een klassieke herschrijving.

- 1 oktober: veiligheid staat centraal; onveilige situaties worden letterlijk benoemd.
- 3 november: dezelfde fysieke situatie wordt geframed als rustige weg met een beperkte kans op tegenliggers.

Patroon:

- Probleembeschrijving: ten koste van verkeersveiligheid / onveilige situaties.
- Relativering: rustige weg / beperkte kans op tegenliggers.
- Effect: de scherpe veiligheidskwalificatie verdwijnt.

5. Telgendijk binnen de kom: herinrichting vereist → herinrichting alleen nog advies/noordelijk deel

1 oktober

“Binnen de bebouwde kom voldoet de Telgendijk niet aan de richtlijnen.”
“Bij ontsluitingsvarianten 2 en 3 dient het deel van de Telgendijk binnen de bebouwde kom tussen de komgrens en de aansluiting van het plangebied heringericht te worden als woonstraat, inclusief verbreding.”

3 november

“In beginsel voldoet de Telgendijk buiten de bebouwde kom…”
“Voor situaties binnen de bebouwde kom wordt echter een bredere rijbaanbreedte aanbevolen…”
“… adviseren we daarom het profiel te verbreden naar 4,80 m of – als dat niet goed mogelijk is – extra passeerhavens…”
“Dit geldt uiteraard alleen voor het deel van de Telgendijk ten noorden van de aansluiting van de nieuwbouw…”

Duiding

Ook hier verschuift de toon duidelijk:

- 1 oktober: niet voldoen aan richtlijnen + herinrichting dient.
- 3 november: er wordt vooral geadviseerd of aanbevolen.

Patroon:

- Probleembeschrijving: voldoet niet / moet heringericht worden.
- Relativering: aanbevelen / adviseren.
- Effect: noodzaak wordt beleidsmatig zachter gemaakt.

6. Klein Boekelerveldweg: urgentie neemt toe → “weg die aandacht vraagt”

1 oktober

“Daarmee is de Klein Boekelerveldweg een weg die aandacht vraagt.”
“… is het op zijn minst gewenst om de rijbaanbreedte te verbreden tot 5,8 meter…”
“Met een oostelijke ontsluiting zal dit urgenter worden.”

(N.B) - In deze eindrapportage wordt gesproken over (naast onsluiting via de Klein Boekelerveldweg) ontsluiting aan de oost-zijde via de “Hoge Boekelerveldweg”
De Hoge Boekelerveldweg bestaat niet.

(…Bij een oostelijke ontsluiting zal eerst via erftoegangswegen , Telgendijk en Klein Boekelerveldweg (en eventueel de Hoge Boekelerveldweg) gereden worden voordat een weg met een gebiedsontsluitende functie wordt bereikt. Daarbij is de laatste al een drukke erftoegangsweg.)

3 november

“Daarmee is de Klein Boekelerveldweg een weg die aandacht vraagt.”
“… is het gewenst om de rijbaanbreedte te verbreden…”
“Er zijn weliswaar kleine verschillen in intensiteiten tussen de verschillende varianten, maar die zullen het wegbeeld op de Klein Boekelerveldweg niet wezenlijk veranderen.”

Duiding

De laatste zin van 3 november zwakt de eerdere urgentie af.

- 1 oktober: oostelijke ontsluiting maakt het probleem urgenter.
- 3 november: verschillen tussen varianten veranderen het wegbeeld niet wezenlijk.

Patroon:

- Probleembeschrijving: oostelijke ontsluiting maakt probleem urgenter.
- Relativering: wegbeeld verandert niet wezenlijk.
- Effect: variantkeuze lijkt minder uit te maken dan eerder werd gesteld.

7. Nieuwe verbindingsweg: verkeersveiligheidsbezwaar expliciet → verschuift naar planologisch bezwaar

1 oktober

Voetnoot bij variant 4:

“Daarnaast is het creëren van extra kruispunten op een gebiedsontsluitingsweg onwenselijk vanuit verkeersveiligheidsoogpunt.”

3 november

“… niet goed te combineren met de toekomstige tunnelbak…”
“… 400 motorvoertuigen per etmaal bovendien te laag om een geheel nieuwe weg te rechtvaardigen…”
In tabel 5.1 staat nog:
“Ook is een extra kruispunt op een gebiedsontsluitingsweg onwenselijk vanuit verkeersveiligheid.”

Duiding

Het verkeersveiligheidsbezwaar blijft formeel bestaan, maar de hoofdreden verschuift in 3 november naar:

- toekomstige tunnel
- lage verkeersintensiteit
- ruimtelijke inefficiëntie

Patroon:

- Probleembeschrijving: extra kruispunt is onwenselijk uit verkeersveiligheid.
- Relativering: nadruk verschuift naar ruimtelijke/planningsbezwaren.
- Effect: veiligheid wordt niet meer de hoofdreden.

8. Advies: west heeft de voorkeur → west heeft voorkeur, maar spoorbrugprobleem wordt ontkracht

1 oktober

“Een westelijke ontsluiting sluit direct aan op een gebiedsontsluitingsweg…”
“… heeft deze ontsluiting, puur vanuit verkeerskundig perspectief, de voorkeur.”
Maar tegelijk staat elders nog een forse analyse van het spoorbrugprobleem.

3 november

“Uit verkeerskundig oogpunt geven wij er de voorkeur aan om de geplande nieuwbouw naar het westen te ontsluiten…”
“De Noord Esmarkerrondweg wordt weliswaar versmald bij de Esmarkerbrug, maar de toename van verkeer … is dusdanig beperkt dat hier geen sprake is van een wezenlijke verslechtering…”

Duiding

Hier gebeurt inhoudelijk iets slims:

- de voorkeur voor west blijft,
- maar het bezwaar tegen west (de spoorbrug) wordt tekstueel afgezwakt.

Dat maakt west bestuurlijk beter verkoopbaar.

Patroon:

- Probleembeschrijving: spoorbrug is onveilig, beperkt zicht, mogelijk maatregel nodig.
- Relativering: woningbouw maakt knelpunt niet wezenlijk erger.
- Effect: west blijft voorkeursvariant zonder dat groot infrastructureel ingrijpen direct hoeft te worden geëist.

Bijlage 2

Verkeersonderzoeken in andere gemeenten

Een vergelijking met enkele recente verkeersonderzoeken in andere gemeenten laat zien dat dergelijke onderzoeken doorgaans aanzienlijk explicieter en transparanter worden opgebouwd. In het rapport “Verkeersonderzoek Haansberg” (Goudappel, 30 juni 2025), opgesteld in opdracht van de gemeente Etten-Leur, worden bijvoorbeeld duidelijk de effecten op verkeersintensiteiten, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid per variant inzichtelijk gemaakt en onderling vergeleken, waardoor voor de lezer goed navolgbaar is hoe de conclusies tot stand komen.

Ook in het rapport “Verkeersonderzoek Almondehoeve”, Ook opgesteld door Goudappel voor de gemeente Montferland, wordt expliciet ingegaan op verkeerskundige uitgangspunten, routekeuzes en mogelijke gevolgen voor verkeersveiligheid en leefbaarheid. De onderzoeksvraag is veel opener en verkeerkundig zuiverder geformuleerd. Daar staat letterlijk centraal: hoe kan verkeer worden afgewikkeld zónder of met minimale negatieve effecten en knelpunten elders Het rapport beschrijft daarbij niet alleen de verwachte verkeersstromen, maar benoemt ook mogelijke nadelen en aandachtspunten van bepaalde ontsluitingsroutes.

Dat dwingt de onderzoekers om eerst naar draagkracht, veiligheid, leefbaarheid en alternatieven te kijken.
Bij Telgendijk is de vraagstelling veel meer ingericht op het doorrekenen van ontsluitingsvarianten. Dat is technischer en smaller. Daardoor verschuift het onderzoek sneller van de vraag “is dit verkeerskundig verantwoord?” naar “welke variant is het handigst?”. Dat is een wezenlijk verschil.

Bij het onderzoek ‘Telgendijk’ is verkeersveiligheid geen dragend criterium, bij het onderzoek ‘ Almondehoeve’ een uitgangspunt

Kenmerkend voor deze onderzoeken is dat de onderzoeksvraag, uitgangspunten, varianten en beoordelingscriteria duidelijk worden beschreven en dat de effecten van verschillende keuzes inzichtelijk en controleerbaar worden gepresenteerd. Hierdoor kan de lezer goed volgen hoe de analyse is uitgevoerd en op welke gronden conclusies worden getrokken. In vergelijking daarmee laten deze rapporten zien dat een verkeersonderzoek ook aanzienlijk transparanter kan worden opgezet en gerapporteerd.