

Op 4 februari 2025 heeft het College het Concept Wegencategoriseringsplan vastgesteld. Daarin is opgenomen dat na de beeldvormende sessie met de raad van 24 februari, een zienswijzeprocedure zou starten. Hiermee kon eenieder via het indienen van een zienswijze zijn of haar mening geven over het concept plan. Op 14 april is de zienswijzeperiode afgesloten. Er zijn 59 zienswijzen ingediend. Het college waardeert het dat de indieners hun mening hebben gegeven over de voorgenomen maatregel. Op deze manier kan het college de specifieke belangen zorgvuldig overwegen en in de besluitvorming betrekken, om zo tot een zorgvuldig overwogen en draagkrachtig gemotiveerd besluit te komen. Het concept wegencategoriseringsplan wordt namelijk, na het betrekken van de input uit de zienswijzeprocedure, omgezet in een definitief wegencategoriseringsplan. De ingediende zienswijzen zijn daarom door het college stuk voor stuk zorgvuldig gelezen. Alle zienswijzen zijn tijdig ingediend. Derhalve zijn alle 59 ingediende zienswijzen ontvankelijk. In deze Nota van Beantwoording reageert het college op alle zienswijzen die zijn ingediend.

Dit gaat niet werken. Een oplossing is de singels verbreden richting middenberm voor een goede doorstroming en gescheiden fietspaden. Trottoirs versmallen want daar loopt toch niemand meer op. Hetzelfde bij de huidige 50km wegen.	Dank voor uw reactie. Ons werk bestaat uit het zoeken van de balans tussen leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Als we het hebben over de singels en uw voorstel, dan betekent het dat de bomen op de middenberm van de singels moeten sneuvelen. Dat is wat ons en de aanwonenden betreft onbespreekbaar. Ook het versmallen van trottoirs is helaas geen mogelijkheden omdat voetgangers met rollators of kinderwagens ook fatsoenlijk de ruimte nodig hebben.
---	---

Gezien de doelstelling om de leefbaarheid en veiligheid te verbeteren had ik verwacht veel woonerven te zien. Helaas komt dit helemaal nergens in Enschede voor. Nu wordt nog overal gekozen voor (minimaal) 30-wegen waar auto's geprioriteerd worden, ook in woonwijken waar dit niet tot nauwelijks wat oplevert voor bereikbaarheid of doorstroming. Mijns inziens zou waar mogelijk worden uitgegaan van woonerven om prioriteit te geven aan leefbaarheid en veiligheid en waar voetgangers en fietsers geprioriteerd worden boven auto's.	Dank voor uw reactie. Dit is een wegencategoriseringsplan. Daarin hebben leefbaarheid en de verblijfsfunctie prioriteit op erftoegangswegen. Ook in woonwijken heeft dit volgens ons een positief effect op de verkeersveiligheid.
ik wilde graag een positief geluid laten horen, omdat vaak met dit soort wegencategoriseringsplan plannen, alleen klagers reageren. Ik Enschede woon zelf aan de Kuipersdijk (bij de kruising Javastraat) en ik zie dagelijks conflicten en ongelukken met fietsers en auto's (die flink doorrijden). De ruimte op de smalle fietspaden is minimaal en voertuigen scheren snel en strak langs, met name in de spitsuren en de school aanvang en sluitingstijden is het gewoon gevaarlijk als fietser. Ik verwacht (zoals ook in het rapport vermeld staat) dat 30 km/uur de veiligheid van de zwakkere verkeersdeelnemer beter wordt. Mocht de Kuipersdijk op de schop gaan dan zou ik ook zeker adviseren om de fietsstroken (optisch) te verbreden	Dank voor uw reactie. Dat zijn inderdaad de afwegingen die meegespeeld hebben om tot dit plan te komen. Ruimte voor de fiets vinden we eveneens belangrijk. Echter is vaak de ruimte en beperkt en zijn de financiële middelen niet toereikend om daar op korte termijn mee aan de slag te gaan. Bij onderhoudswerkzaamheden kijken we, ook bij de Kuipersdijk, naar het verbeteren van de veiligheid, ook voor de fietser.
Op sociale media heb ik gelezen dat de snelheid binnen Enschede naar 30 km per uur zou terug gebracht worden. Ik hoop dat dit niet door zal gaan. 50 km is een mooie snelheid. Binnen de bebouwde kom rijden we al op een lage snelheid, wat ook past voor de bebouwde kom.	Niet binnen heel Enschede brengen we de snelheid terug naar 30 km/u. Op sommige locaties kiezen we, vanwege de verkeersveiligheid voor 30 km/u, op andere wegen behouden we 50 km/u als max. snelheid. De afwegingen hierin zijn in het document terug te vinden.

Ik kan eigenlijk alleen over oost spreken: Euregioweg vanaf Najaarsweg tot Kerkstraat naar 80, is heel welkom. Ik zou het alleen doen vanaf de lonekerweg vanwege het drukke kruispunt en de enge bocht net na de najaarsweg. Heidevlinder, heel jammer. Met die weg kom je snel en veilig van de ene kant van Glanerbrug naar de andere kant, zonder datje helemaal door de bebouwde kom heen moet. J.J. van Deinselaan, ik snap het. Maar jammer want dat is het snelst als je achterlangs naar zuiderval wilt. Oostweg buiten de kom, helemaal mee eens. Niemand rijdt daar 50 waar het hoort. Is alleen maar eng als je wilt oversteken want je hebt geen idee of diegene 50 of 80 rijdt. Verder met alle veranderingen in het centrum ben ik bang dat de singles alleen nog maar verder dichtslippen	Dank voor uw reactie. De Euregioweg kan in theorie naar 80km/u vanaf de Najaarsweg. We kijken dan of we tussen de Najaarsweg en de Lonnekerweg een andere adviessnelheid kunnen hanteren, om de redenen die u opnoemt. Dit kan ook binnen een categorie van GOW80. De Heidevlinder voldoet aan de eisen van een 30km/u weg. Dit komt door het gebruik van de weg. Uiteraard doen we al het mogelijke om de singels zo toegankelijk mogelijk te houden.
Minder asfalt, minder auto's, minder snelheid, minder geluid. Meer groen, meer fietsen, meer veiligheid, meer rust. 30 binnen de singel. Geen verhoging van snelheidslimieten.	Dank voor uw zienswijze. We hebben bij het opstellen van dit plan gezocht naar een balans tussen de bereikbaarheid in de stad en verkeersveiligheid.
ik verzoek de gemeente om het advies van de Fietzersbond Enschede inzake het wegencategoriseringsplan gestoeld op de bevindingen van het CROW kennisinstituut zwaarder te laten wegen dan tot op heden is geschied.	Dank voor uw zienswijze. Het advies van de Fietzersbond weegt voor ons mee. Maar we hebben ook oog voor de lokale situatie en bereikbaarheid van voorzieningen.

De fietser moet nog beter beschermd worden dus nog meer 30 km wegen. Vooral de singels.	We begrijpen uw standpunt. De singels en invalswegen vervullen echter een dusdanig belangrijk aspect van de bereikbaarheid van onze voorzieningen, dat we ervoor kiezen deze 50 km/u te laten. Ook omdat we daarmee voorkomen dat er verkeer door de wijken gaat rijden, waar ook vaak 30 km/u geldt. Het invoeren van 30 km/u op de singels, leidt tot een afname van de verkeersveiligheid in de wijken.
Alle wegen binnen de bebouwde kom van Enschede moeten 30 km wegen worden tevens moet er veel meer aandacht en ruimte worden gegeven aan de fietsers en de fietspaden moeten worden verbeterd.	Dank voor uw zienswijze. Deze gaat vooral over fietsen. Daarvoor hebben we de Fietsvisie Enschede 2030. Met het wegencategoriseringsplan zetten we wel een stap in de richting van uw wens. Echter vertegenwoordigen wij het algemene belang, dus ook het belang van automobilisten en ondernemers. Overal 30km/u is niet realistisch om de stad bereikbaar te houden.

Met deze zienswijze willen wij als collectief van inwoners aan de Heerschaphorst onze zorgen uiten over de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Noord Esmarkerrondweg, specifiek bij de kruisingen met de Sleutelbloemweg en de Floraparkstraat. Het Concept Wegencategoriseringsplan stelt verkeersveiligheid als belangrijk uitgangspunt, maar biedt onvoldoende concrete maatregelen voor deze specifieke locatie, waar de situatie verslechtert door toenemende verkeersdruk en kwetsbare verkeersdeelnemers. Met deze zienswijze willen wij als collectief van inwoners aan de Heerschaphorst onze zorgen uiten over de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Noord Esmarkerrondweg, specifiek bij de kruisingen met de Sleutelbloemweg en de Floraparkstraat. Het Concept Wegencategoriseringsplan stelt verkeersveiligheid als belangrijk uitgangspunt, maar biedt onvoldoende concrete maatregelen voor deze specifieke locatie, waar de situatie verslechtert door toenemende verkeersdruk en kwetsbare verkeersdeelnemers.

1. Toenemende verkeersdruk en kwetsbare verkeersdeelnemers
De Noord Esmarkerrondweg kampt met een stijgend verkeersvolume door:
« Toegenomen woningbouw en bevolkingsgroei in de omliggende wijken. Met een concreet geplande toename van ruim 200 woningen ter hoogte van de Stokhorstvijver stijgt dit volume verder. * Gebruik van de weg als doorgangsroute, mede door de categorisering als gebiedsontsluitingsweg (GOW50). « Een groeiend aantal kinderen (er vindt een verjonging plaats in de Vaarwerk- en Heerschaphorst) die deze weg moeten oversteken om scholen, speelplaatsen en andere voorzieningen te bereiken. Het plan erkent de noodzaak van veilige schoolroutes en lagere snelheden in woonwijken, maar negeert de Noord Esmarkerrondweg als cruciale oversteekroute voor kinderen. In eerdere contacten met ambtenaren over deze situatie werd duidelijk dat ingrepen in de huidige inrichting om snelheid te beperken en verkeersveiligheid te vergroten (drempels, betere oversteken etc.) niet mogelijk waren, maar dat GOW30 onderzocht zou worden als oplossing. Wij zijn dan ook teleurgesteld in de opzet van het huidige plan.

Dank voor het indienen van uw zienswijze. Hieronder gaan wij in op uw punten. Het is voor u goed om te weten dat een aantal onderwerpen buiten de kaders van het wegencategoriseringsplan vallen. Bijvoorbeeld de snelheidsbeperkende maatregelen, de oversteekbaarheid en het punt over de vrachtwagens. Tijdens groot onderhoud hebben we de mogelijkheid om de situatie aan te passen. De komende tijd is dit echter niet aan de orde. Op het punt van handhaving en monitoring: Op de Noord Esmarkerrondweg hebben we een flexibele flitspaal geplaatst. Dit doen we op meerdere locaties in de stad. Deze weg wijzen we vanwege de intensiteit en functie van de weg, voorlopig niet in als GOW30. Met name de politie heeft een taak in het handhaven. We brengen dit signaal met regelmaat over.

2. Regelmatige ongelukken en snelheid als risicofactor

In de afgelopen jaren hebben zich herhaaldelijk ongelukken voorgedaan op de Noord Esmarkerrondweg, waarbij snelheid ook vaak een bepalende factor was. De huidige inrichting van de Noord Esmarkerrondweg nodigt uit tot snelheden (ver) boven 50 km per uur. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 benadrukt een risico-gestuurde aanpak om verkeersslachtoffers te voorkomen. De huidige verkeerssituatie op de Noord Esmarkerrondweg voldoet niet aan deze uitgangspunten. Het plan stelt dat op GOW50-wegen "een scheiding van verkeerssoorten" en een "passende inrichting" noodzakelijk zijn. Door het CROW zijn richtlijnen vastgesteld om te bepalen of een GOW50 weg duurzaam veilig is. Zie afwegingskader en link bijlage 2. Enschede kiest er niet voor om deze overal toe te passen, zo staat in het plan. Met deze keuze blijft het risico op ongelukken voortbestaan. Ter illustratie en onderbouwing is in bijlage 1 een overzicht opgenomen met nieuwsberichten, publicaties en artikelen naar aanleiding van verkeersincidenten en ongevallen op de Noord Esmarkerrondweg.

3. Inconsistenties binnen het plan

Het conceptplan introduceert de GOW30-categorie voor gebiedsontsluitingswegen met een verblijfsfunctie en verhoogde verkeersveiligheidsrisico's. Toch blijft de Noord Esmarkerrondweg GOW50, ondanks dat:

- * Het een essentiële oversteekroute is voor kinderen.

- * De weg een deel van de woonwijk Stokhorst, waaronder de Heerschaphorst en de Vaarwerkhurst met alleen al ruim 120 woningen, en onderwijsinstelling Het Reliëf scheidt

van het overige deel van de wijk. Waarin alle voorzieningen zijn gesitueerd.

Daarmee de Noord Esmarkerrondweg op deze hoogte dus wel degelijk ook een verblijfsfunctie heeft.

N.B. Een verblijfsfunctie is daarmee ook van toepassing op het gebied waar de nieuwe

woonwijk gerealiseerd wordt met ruim 200 woningen, ter hoogte van de Stokhorstvijver.

- * De fysieke scheiding tussen fietsers en autoverkeer weliswaar aanwezig is, maar op verschillende plekken zo smal en aansluitend op de weg is dat dit onvoldoende veiligheid

geeft voor fietsers.

Tot slot:

Andere vergelijkbare wegen in Enschede worden teruggebracht naar 30 km/u (GOW30) om de veiligheid te verhogen, maar de Noord Esmarkerrondweg wordt hierin niet meegenomen. Dit leidt tot een onlogische en onveilige situatie. De lagere gemiddelde snelheid leidt maar beperkt tot langere reistijden. Onderzoek van de gemeente Amsterdam laat zien dat de gemiddelde toename van de reistijd overdag 5“Zo bedraagt. Dit betekent dat een rit van bijvoorbeeld 10 minuten nu 30 seconden langer duurt. Monitor 50 30 Tussenrapportage resultaten eerste half jaar Naar onze mening komt de bereikbaarheid en de doorstroom niet extra onder druk te staan met het doorvoeren van een snelheidsbeperkende maatregel als GOW30. Het is bovendien maar de

vraag of de capaciteit van de weg (hoeveel auto's per uur) lager wordt bij 30km/h. Zeker omdat op dit moment de daadwerkelijke capaciteits-bottleneck gevormd wordt door in elk geval de volgende punten: autoverkeer dat van de Noord Esmarkerrondweg de Sleutelbloemweg of de Floraparkstraat opdraait, door de stoplichten Oldenzaalsestraat en door de brug over het spoor. Ook ondervindt het Openbaar Vervoer geen hinder van GOW30 omdat de Noord Esmarkerrondweg geen busroute is. Enschede heeft beleid op het bevorderen van gezonde leefstijl, ontmoeting, vergroening en fietsgebruik. Voorwaarde is dat inwoners zich veilig kunnen bewegen binnen de bebouwde kom met fiets of te voet. GOW 50 en de huidige inrichting op de Noord Esmarkerrondweg staat hier haaks op.

Oproep tot aanvullende maatregelen Wij verzoeken de gemeenteraad dringend om extra maatregelen op en rond de Noord Esmarkerrondweg te treffen om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Concreet stellen wij de volgende (combinatie van) opties voor:

1. Herziening van de wegencategorisering

De Noord Esmarkerrondweg heroverwegen als GOW30 in plaats van GOW50, volgens de uitgangspunten van het plan. Er is in onze optiek geen argument om dit niet te doen. Een integrale belangenafweging zou ook GOW30 als uitkomst moeten hebben. De voordelen zijn immers:

« Verbeterde verkeersveiligheid: de kans op ernstige verkeersongelukken is drie keer kleiner

dan bil 50 km/u. Ook het gevoel van veiligheid verbetert. Het is fijner om te wonen, lopen of fietsen in een omgeving waar langzamer gereden wordt.

« Past bij verstedelijking: een weg met 30-profiel vereist minder ruimte voor verkeer. Dit levert ruimte op voor groen. « Draagt bij aan leefbaarheid en gezondheid', het Nieuwe 30 maakt fietsen en wandelen veiliger, en dus een aantrekkelijk alternatief. Autorijden wordt juist minder aantrekkelijk.

Minder auto's en meer fietsers en wandelaars verbeteren de leefomgeving en de volksgezondheid. « Minder geluidshinder: terugschakelen naar 30 km/u betekent grofweg halvering van het verkeerslawaaï. « Draagt bij aan sociale inclusie: door minder verkeershinder is er meer ruimte voor kwetsbare groepen, zoals ouderen, kinderen of mensen die minder mobiel zijn.

« Economisch voordeel: Minder verkeersongevallen betekent flink minder kosten voor de maatschappij. Zowel materieel (bv. medische kosten, productieverlies, schade) als immaterieel (leed, verdriet, verlies kwaliteit van leven). Verhoogde leefbaarheid kan bovendien de waarde van vastgoed positief beïnvloeden. « Draagt bij aan duurzaamheid: hoewel het effect van een lagere snelheid op de CO₂-uitstoot naar verwachting neutraal is, bieden 30 km-zones wel meer ruimte voor klimaatadaptatie en schonere vervoerswijzen.

2. Snelheidsbeperkende maatregelen

« Verkeersdrempels of wegversmallingen bij de kruisingen Sleutelbloemweg en Floraparkstraat. « Dynamische snelheidsdisplay en flitspalen om snelheidsovertredingen te verminderen. Ook merken wij op dat ondanks het verbod voor vrachtwagens er geregeld vrachtwagens via de Noord Esmarkerrondweg richting het Euregio bedrijventerrein rijden.

3. Veiligere oversteekplaatsen

« Aanleg van een zebapad met duidelijke markering en verlichting bij beide kruisingen.

* Mogelijkheid voor een voetgangers- of fietsersoversteek met verkeerslichten.

4. Actieve handhaving en monitoring

« Regelmatige snelheidscontroles op de Noord Esmarkerrondweg.

« Evaluatie van de verkeersveiligheid binnen twee jaar, met mogelijkheid tot bijsturing.

Wij verzoeken de gemeenteraad om deze 4 punten nadrukkelijk te betrekken bij de definitieve vaststelling van het Wegencategoriseringsplan Enschede en om in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 structurele verbeteringen voor deze locatie te realiseren. Bij voorbaat dank voor uw aandacht. Wij hopen op een constructieve aanpassing van het plan.

In het concept wegencategoriseringsplan (dd 08-02-2025) wordt voorgesteld om de maximum snelheid in grote delen van de stad naar 30km/h te brengen. Ik vind dit een uitstekend voorstel en ondersteun het van harte. Het is een belangrijke stap voorwaarts voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in onze gemeente. Toch heb ik ook kanttekeningen bij het conceptplan die samengevat kunnen worden in 2 punten:

1. Het behouden van een maximum snelheid van 50km/h op wegen zonder vrijliggende fietspaden houdt gevaarlijke situaties in stand. Ik sluit mij op dit punt aan bij de bezwaren daartegen die de Fietzersbond daarover in naar zienswijze bij u heeft ingediend op 21 februari jl..
2. Aanvullend op de voorstellen in het conceptplan stel ik u voor om als Raad te besluiten met voorrang en zo snel mogelijk een snelheidslimiet van 30 km/h in te voeren in het volledige Binnensingelgebied (Stadsdeel Centrum) door het plaatsen van verkeersborden en het organiseren van handhaving. Zo kan al op korte termijn de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in dit voor Enschede en de regio zo belangrijke grootstedelijke centrum aanzienlijk aantrekkelijker worden gemaakt. Ervaringen in Amsterdam met een dergelijke maatregel laten zien dat het in één maal verlagen van snelheden in een groter samenhangend gebied bijdraagt aan de duidelijkheid en direct leidt tot minder verkeersongevallen en verkeersslachtoffers, ook zonder dat alle wegen vooraf worden aangepast.

Dank voor uw zienswijze. Hierbij reageren wij daar op. Allereerst uw eerste punt. We hebben gezocht naar een balans tussen de bereikbaarheid van voorzieningen en verkeersveiligheid in de stad. De singels en invalswegen vervullen wat ons betreft een dusdanig belangrijk aspect van de bereikbaarheid en doorstroming van het verkeer, dat we ervoor kiezen deze 50 km/u te laten. Ook omdat we daarmee voorkomen dat er verkeer door de wijken gaat rijden, waar ook vaak 30 km/u geldt. Dit leidt tot een afname van de verkeersveiligheid daar. Het tweede punt is opgenomen in het concept wegencategoriseringsplan. Dit zijn we al van plan in dit voorstel.

Het is mooi dat in een aantal straten straks nog maar 30 km/u gereden mag worden, maar in het hele plan zie ik dat toch nog steeds vooral gelet wordt op het belang van de doorstroming van gemotoriseerde vierwielers (auto's, busjes e.d.). Waar komt de slogan 'Enschede fietsstad' tot uiting? Hier komt bij dat ik in een rapport van de Fietzersbond lees ik dat enkele invalswegen, de Deurningerstraat, Oldenzaalsestraat, Hengelsestraat en ook de Singels, niet voldoen aan de door CROW gestelde eisen aan een 50 km/u weg. Het ontbreken van vrijliggende fietspaden maken deze wegen ronduit levensgevaarlijk. Als de maximumsnelheid op die wegen ook 30 km/u wordt, maakt dat deze wegen misschien onaantrekkelijker voor auto's, maar dat is toch precies wat we willen: minder gemotoriseerd verkeer in de stad. Dat betekent een betere luchtkwaliteit én minder ongelukken, dus beter voor iedereen. Kortom, gemeenteraad: overweeg nog eens of de voorgestelde aanpassing voldoende recht doet aan de belangen van alle inwoners van de stad.

Dank voor uw zienswijze. We hebben gezocht naar een balans tussen de bereikbaarheid van voorzieningen en verkeersveiligheid in de stad. De singels en invalswegen vervullen wat ons betreft een dusdanig belangrijk aspect van de bereikbaarheid en doorstroming van het verkeer, dat we ervoor kiezen deze 50 km/u te laten. Ook omdat we daarmee voorkomen dat er verkeer door de wijken gaat rijden, waar ook vaak 30 km/u geldt. Dit leidt tot een afname van de verkeersveiligheid daar. Wij herkennen dat er idealiter gescheiden fietsstroken of vrijliggende fietspaden aanwezig zijn. Hier speelt vaak het gebrek aan ruimte een rol. Bijvoorbeeld door aanliggende bebouwing of het feit dat we bomen willen behouden. Wel bieden we op steeds meer plaatsen alternatieve fietsroutes aan zoals de Lonnekerspoorlaan of Kottendijk en de fietssnelweg naar Hengelo.

Ik onderschrijf de reactie van de reactie op het concept- Fietzersbond op het concept-wegencategoriseringsplan wegencategoriseringsplan Enschede. De Enschede knelpunten die hun daarin beschrijven komen overeen met de bevindingen die ik dagelijks ervaar als ik fiets door mijn stad Enschede. Ik vind dit steeds gevaarlijker worden. Mijsn inziens motiveert dit mensen niet die nu nog van de auto gebruik maken om te gaan fietsen.	Dank voor uw zienswijze. We hebben gezocht naar een balans tussen de bereikbaarheid van voorzieningen en verkeersveiligheid in de stad. De singels en invalswegen vervullen wat ons betreft een dusdanig belangrijk aspect van de bereikbaarheid en doorstroming van het verkeer, dat we ervoor kiezen deze 50 km/u te laten. Ook omdat we daarmee voorkomen dat er verkeer door de wijken gaat rijden, waar ook vaak 30 km/u geldt. Dit leidt tot een afname van de verkeersveiligheid daar. Wij herkennen dat er idealiter gescheiden fietsstroken of vrijliggende fietspaden aanwezig zijn. Hier speelt vaak het gebrek aan ruimte een rol. Bijvoorbeeld door aanliggende bebouwing of het feit dat we bomen willen behouden is hier niet altijd de ruimte voor. Wel bieden we op steeds meer plaatsen alternatieve fietsroutes aan zoals de Lonnekerspoorlaan of Kottendijk en de fietssnelweg naar Hengelo.
"De veiligheid voor (jonge) fietsers verdient prioriteit. De richtlijnen voor verkeersveiligheid vind ik de absolute ondergrens."	Dank voor uw zienswijze. We hebben gezocht naar een balans tussen de bereikbaarheid van voorzieningen en verkeersveiligheid in de stad. Wij herkennen dat er idealiter gescheiden fietsstroken of vrijliggende fietspaden aanwezig zijn. Hier speelt vaak het gebrek aan ruimte een rol. Bijvoorbeeld door aanliggende bebouwing of het feit dat we bomen willen behouden. Wel bieden we op steeds meer plaatsen alternatieve fietsroutes aan zoals de Lonnekerspoorlaan of Kottendijk en de fietssnelweg naar Hengelo.

	Deurningerstraat
Ik zie het zo vaak bijna goed mis gaan. Dat ik het zeker snap als hier 30 zone zou komen .	Dank voor uw zienswijze. Graag gaan we op uw zienswijze over de Deurningerstraat in. In meerdere zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. De Deurningerstraat kent namelijk een hoge verkeersintensiteit. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden.
De Deurningerstraat moet een 30er Zone worden met gescheiden fietspaden en andere aanpassingen	Dank voor uw zienswijze. De Deurningerstraat kent een hoge verkeersintensiteit. In veel zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden. Wij herkennen dat er idealiter gescheiden fietsstroken of vrijliggende fietspaden aanwezig zijn op de Deurningerstraat. Ook hier speelt het ruimte aspect mee. Wel bieden we alternatieve fietsroutes aan zoals de Kottendijk of Lonnekerspoorlaan.

Voor de verkeersveiligheid is het belangrijk dat de Deurningerstraat een 30 km weg wordt. De huidige situatie blijft onveilig voor o.a. fietsers. De weg is te smal om dit verantwoord 50 km te houden. Dit heeft in het verleden algeenresulteerd in een dodelijk ongeluk. Zelf kom ik ook op de fiets ook soms in een onveilige situatie terecht, wanneer een auto toch ineens sneller rijdt dan ineerste instantie ingeschat.

Dank voor uw zienswijze. De Deurningerstraat kent een hoge verkeersintensiteit. In meerdere zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden. Wij herkennen dat er idealiter gescheiden fietsstroken of vrijliggende fietspaden aanwezig zijn op de Deurningerstraat. Ook hier speelt het ruimte aspect mee. Wel bieden we alternatieve fietsroutes aan zoals de Kottendijk of Lonnekerspoorlaan.

Het zou echt veel veiliger zijn om van het gedeelte vd Deurningerstraat - tussen het Kottenpark en de stoplichten bij de Roomweg - ook 30 km zone te maken! Nu geven ze gelijk na de school nl flink gas en is het bijna onmogelijk om fatsoenlijk over te steken of veilig over het fietspad te fietsen.

Dank voor uw zienswijze. De Deurningerstraat kent een hoge verkeersintensiteit. In meerdere zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden. Ook vraagt u aandacht voor het aantal hardrijders. Dit zien we op meerdere plekken in de stad. Onder andere met flexibele flitspalen treden we hier tegen op. Ook de politie heeft hierin een taak. We brengen dit signaal met regelmaat over.

Goed dat de veiligheid voor (jonge) fietsers op veel plaatsen prioriteit krijgt.
Ook op de Deurningerstraat zou een 30 km grens gehanteerd moeten worden.
Ook daar is de verkeersveiligheid nu vaak ver te zoeken

Dank voor uw zienswijze. We werken inderdaad aan het verbeteren van de positie van de fiets in Enschede. De Deurningerstraat houden we voorlopig 50 km/u omdat deze een hoge verkeersintensiteit kent. In meerdere zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden.

Ik woon aan de Deurningerstraat ■■■■■■. Dat is tussen de Singel en de stoplichten bij kruising Roomweg/Walhofstraat. Met name 's avonds is dit weggedeelte voor sommige automobilisten een racebaan. Komende vanuit het Walhofplein is het soms echt gevaarlijk om de Deurningerstraat op te draaien. Ik zou graag zien dat dit gedeelte van de Deurningerstraat -evenals het gedeelte binnen de Singel- een 30km zone wordt. Ik begreep dat dat ook de CROW richtlijn is omdat de fietsstroken direct aan de weg liggen. Het lijkt mij bovendien raadzaam om een flitspaal te plaatsen. Niet om automobilisten te pesten (ik heb ook een auto en wordt af en toe geflitst op een plek waar de maximale snelheid niet veel met veiligheid te maken heeft, hoewel dat natuurlijk subjectief is). Ik hoop dat een flitspaal excessen kan voorkomen en eventueel automobilisten die met ruim 50km/u door de straat racen te wijzen op hun onverantwoorde rijgedrag.

Dank voor uw zienswijze. De Deurningerstraat kent een hoge verkeersintensiteit. In meerdere zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden. Wij herkennen dat er idealiter gescheiden fietsstroken of vrijliggende fietspaden aanwezig zijn op de Deurningerstraat. Ook hier speelt het ruimte aspect mee. Wel bieden we alternatieve fietsroutes aan zoals de Kottendijk of Lonnekerspoorlaan. U vraagt daarnaast aandacht voor de uitrit bij het Walhofplein. Oversteeklocaties hebben in algemene zin onze aandacht en daar kijken we expliciet naar. Mocht hier in de toekomst budget voor vrijgemaakt worden door de gemeenteraad, dan kunnen we maatregelen nemen die de oversteekbaarheid bevorderen. Tot slot werd er in de zienswijzen aandacht gevraagd voor het aantal hardrijders. Dit zien we op meerdere plekken in de stad. Onder andere met flexibele flitspalen treden we hier tegen op. Ook de politie heeft hierin een taak. We brengen dit signaal met regelmaat over.

Waarom nog steeds overal 50 km/h? Dat is echt niet meer van deze tijd. 30 km/h is een juiste snelheid voor auto's binnen de bebouwde kom, helemaal op de Deurningerstraat. Daar zijn al ongelukken gebeurd. Alleen de plek van het ongeluk is aangepakt. Graag de snelheid vastzetten op 30 km/h, voor Deurningerstraat en alles binnen de bebouwde kom. Ook makkelijker te handhaven.

Dank voor uw zienswijze. De Deurningerstraat kent een hoge verkeersintensiteit. In meerdere zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden. Dat is de reden dat we er nu voor kiezen om de Deurningerstraat 50 km/u te houden.

Mijn inziens is het van groot belang dat de Deurningerstraat als een 30 km/hstraat ingericht wordt. Als klaar-over bij de kruising met de Zaanstraat hebben wij geregeld te maken met een drukke chaotische situatie op de weg waarbij geregeld verkeer met meer dan 50 km/h op ons afkomt. We zien de laatste tijd ook veel incidenten met e-bikes die dwars door ons en overstekende kinderen proberen heen te fietsen. Dit veroorzaakt gevaarlijke situaties vooral voor kinderen uit Bolhaar die naar de Bonifatiuschool gaan.

Dank voor het indienen van uw zienswijze. De Deurningerstraat kent een hoge verkeersintensiteit. In veel zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden. Wij herkennen dat er idealiter gescheiden fietsstroken of vrijliggende fietspaden aanwezig zijn op de Deurningerstraat. Ook hier speelt het ruimte aspect mee. Wel bieden we alternatieve fietsroutes aan zoals de Kottendijk of Lonnekerspoorlaan. Juist de diversiteit van de fietstypen maakt dit nodig. Ook de oversteeklocaties hebben onze aandacht en daar kijken we expliciet naar. Mocht hier in de toekomst budget voor vrijgemaakt worden door de gemeenteraad, dan kunnen we maatregelen nemen die de oversteekbaarheid bevorderen.

De binnenstad van Enschede weert auto's en stimuleert het gebruik van de fiets. Super! De toegangswegen naar de binnenstad, zoals de Deurningerstraat zullen daarin moeten volgen. Zo kunnen we veilig met onze kinderen naar de binnenstad, op een 30km/h weg.

Dank voor het indienen van uw zienswijze. De Deurningerstraat kent een hoge verkeersintensiteit. In veel zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden.

In Enschede verplaats ik me eigenlijk altijd met de fiets. Ook met mijn kinderen naast me op de fiets. We wonen in Noord Enschede. De Deurningerstraat is dan met 50 km voor de auto's niet veilig. 30 km door de hele stad zou Enschede als fietsstad sieren. We zijn zelf woonachtig aan de Horstlindelaan, deze officieel 30 km weg nodigt helaas uit tot harder rijden. Dit soort straten een auto's te gast straat te maken geeft mijn inziens meer duidelijkheid over de te verwachten snelheidslimiet. Fijn voor de fietsers en overstekende kinderen!	Dank voor het indienen van uw zienswijze. De Deurningerstraat kent een hoge verkeersintensiteit. In meerdere zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden. Wij herkennen dat er idealiter gescheiden fietsstroken of vrijliggende fietspaden aanwezig zijn op de Deurningerstraat. Ook hier speelt het ruimte aspect mee. Wel bieden we alternatieve fietsroutes aan zoals de Kottendijk of Lonnekerspoorlaan. We hebben ook aandacht voor de oversteeklocaties. Mocht hier in de toekomst budget voor vrijgemaakt worden door de gemeenteraad, dan kunnen we maatregelen nemen die de oversteekbaarheid bevorderen.
Er wordt regelmatig bij ons in de buurt aandacht gevraagd voor hoe gevaarlijk men (delen van) de Deurningerstraat ervaart en dat de max snelheid hier 30km/h moet worden. Ik heb die gevaren (nog) niet zo ervaren en vindt ook dat er voldoende andere (even korte) routes naar het centrum zijn om bijv. te fietsen met kind(eren). Het voelt voor mij heel raar als de hoofdverkeersader naar het centrum vanuit Noord-Enschede een 'woonwijk snelheidsbeperking' zou krijgen.	Dank voor uw zienswijze. We hebben meerdere zienswijzen ontvangen over de Deurningerstraat die er juist voor pleiten om 30 km/u te introduceren. Maar we nemen ook uw zienswijze mee. Juist omdat het een belangrijke verkeersader is, hebben we in het concept plan voorgesteld om deze 50 km/u te houden. Wel bieden we alternatieve fietsroutes aan zoals de Kottendijk of Lonnekerspoorlaan.

Voor de veiligheid van fietsers zou de gehele Deurningerstraat ook 30km/h moeten worden. Mocht dat niet mogelijk zijn, dan is een vrijliggend fietspad heel wenselijk.

Dank voor het indienen van uw zienswijze. In meerdere zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Wij herkennen dat er idealiter gescheiden fietsstroken of vrijliggende fietspaden aanwezig zijn op de Deurningerstraat. Dit is helaas vanwege de beperkte ruimte niet altijd overal mogelijk. Wel bieden we alternatieve fietsroutes aan zoals de Kottendijk of Lonnekerspoorlaan.

Ik moet dagelijks de Deurningerstraat over om mijn kinderen naar school te brengen. En ik zou graag zien dat hier maar 30km/h gereden mag worden. Zodra ik met mijn kinderen fiets, probeer ik de weg te meiden, maar ik ontkom er gewoon niet aan, aangezien het ook voor fietsers een belangrijke toegangsweg is. Je kunt hier slecht naast je kind fietsen en oversteken, met name bij de Bonifatius school, wanneer er geen klaar-overs staan is het daar erg gevaarlijk. De oversteek de Lijsterstraat is krap en onoverzichtelijk met auto's die meestal geen geduld hebben en de oversteek bij het kottenpark is inmiddels een stuk beter geworden maar nog steeds erg druk met fietsers en auto's.

Dank voor het indienen van uw zienswijze. De Deurningerstraat kent een hoge verkeersintensiteit. In veel zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden. Wij herkennen dat er idealiter gescheiden fietsstroken of vrijliggende fietspaden aanwezig zijn op de Deurningerstraat. Ook hier speelt het ruimte aspect mee. Wel bieden we alternatieve fietsroutes aan zoals de Kottendijk of Lonnekerspoorlaan. Wij begrijpen dat dit niet altijd een alternatief is dat exact bij de route past. U vraagt daarnaast aandacht voor de oversteek bij de Lijsterstraat. Deze, en andere oversteeklocaties, hebben ook onze aandacht en daar kijken we expliciet naar. Mocht hier in de toekomst budget voor vrijgemaakt worden door de gemeenteraad, dan kunnen we maatregelen nemen die de oversteekbaarheid bevorderen.

Snelheid Deurningerstraat omlaag naar 30 km/uur. De huidige snelheid van de Deurningerstraat tussen de Hengelosestraat en Lijsterstraat is onverantwoord. De fietsstroken zijn te smal voor de snelheid van de automobilisten. Daarbij wordt door de kwaliteit van het geasfalteerde weg en gebrek aan verkeersdrempels, regelmatig rond de 80 km/uur gereden. De simpelste oplossing hiervoor is om de snelheid te verlagen naar 30 km/uur, eventuele andere oplossingen zouden kunnen zijn het plaatsen van zebrapaden, verkeersdrempels en/of snelheidscamera's.

Dank voor het indienen van uw zienswijze. De Deurningerstraat kent een hoge verkeersintensiteit. In meerdere zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden. Wij herkennen dat er idealiter gescheiden fietsstroken of vrijliggende fietspaden aanwezig zijn op de Deurningerstraat. Ook hier speelt het ruimte aspect mee. Wel bieden we alternatieve fietsroutes aan zoals de Kottendijk of Lonnekerspoorlaan. U vraagt daarnaast aandacht voor de oversteek bij de Lijsterstraat. Deze, en andere oversteeklocaties, hebben ook onze aandacht en daar kijken we expliciet naar. Mocht hier in de toekomst budget voor vrijgemaakt worden door de gemeenteraad, dan kunnen we maatregelen nemen die de oversteekbaarheid bevorderen. Tot slot vraagt u aandacht voor handhaving. Onder andere met flexibele flitspalen werken we hieraan. Ook de politie heeft hierin een taak. We brengen dit signaal met regelmaat over.

De Deurningerstraat binnen en buiten de Singel moet opnieuw worden beoordeeld en opgenomen als een autoluwe straat. In de nieuwe indeling van het centrum is de Deurningerstraat geen uitvalsweg meer en daarom verwacht ik deze terug te zien als een 30km/h-straat. Die (in ieder geval tot en met Het Kompas) veilig is voor fietsers van alle leeftijden. De Deurningerstraat is geen oplossing voor de tekortkomingen van de waardeloze verkeerssituatie en het gebrek aan een fatsoenlijke ringweg in Noord.

Dank voor het indienen van uw zienswijze. De Deurningerstraat kent een hoge verkeersintensiteit. In veel zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden. Wij herkennen dat er idealiter gescheiden fietsstroken of vrijliggende fietspaden aanwezig zijn op de Deurningerstraat. Ook hier speelt het ruimte aspect mee. Wel bieden we alternatieve fietsroutes aan zoals de Kottendijk of Lonnekerspoorlaan.

50 op de Deurningerstraat is onverantwoord. De fietsstrook op de Deurningerstraat is te smal waardoor er onveilige situaties ontstaan wanneer fietsers moeten inhalen of automobilisten moeten uitwijken. Als fietser kun je nergens heen wanneer er, om wat voor reden dan ook, de fietsstrook is geblokkeerd. Je wordt als fietser makkelijk afgesneden en dat maakt ook dat ik vaak de Deurningerstraat vermijd, zeker als ik met mijn kinderen (8 jaar) onderweg ben op de fiets omdat die nog niet zo snel kunnen handelen in het verkeer in een onveilige situatie. Het is daarnaast niet eens mogelijk om naast elkaar te fietsen zonder als fietser op de rijbaan te komen, wat maakt dat mijn kinderen voor of achter me moeten fietsen waardoor de situatie nog onveiliger wordt.

Dank voor het indienen van uw zienswijze. De Deurningerstraat kent een hoge verkeersintensiteit. In veel zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden. Wij herkennen dat er idealiter gescheiden fietsstroken of vrijliggende fietspaden aanwezig zijn op de Deurningerstraat. Ook hier speelt het ruimte aspect mee. Wel bieden we alternatieve fietsroutes aan zoals de Kottendijk of Lonnekerspoorlaan.

De Deurningerstraat buiten de singel is een gevaarlijke weg voor fietsers, ondanks het (té kleine) stukje 30km t.h.v. de Dr Van Damstraat/ Pierenkampweg. Gezien de richtlijnen (snelheid 30km bij geen vrijliggende fietspaden), en de vele fietsers/auto's door schoolgaand verkeer en winkelcentrum roombeek, zou de snelheid hier zo snel mogelijk naar 30km p/u moeten. Als bewoner is het oprijden van deze weg al risicovol doordat de meeste mensen zelfs net iets harder dan 50 rijden of zelfs roekeloos harder. Hopelijk neemt de gemeente dit serieus!

Dank voor het indienen van uw zienswijze. De Deurningerstraat kent een hoge verkeersintensiteit. In veel zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden. Wij herkennen dat er idealiter gescheiden fietsstroken of vrijliggende fietspaden aanwezig zijn op de Deurningerstraat. Ook hier speelt het ruimte aspect mee. Wel bieden we alternatieve fietsroutes aan zoals de Kottendijk of Lonnekerspoorlaan. U vraagt daarnaast aandacht voor het aantal hardrijders. Dit zien we op meerdere plekken in de stad. Onder andere met flexibele flitspalen treden we hier tegen op. Ook de politie heeft hierin een taak. We brengen dit signaal met regelmaat over.

Hier 30, Deurningerstraat Enschede. I.v.m. drukte gevaarlijk, vrachtverkeer onoverzichtelijk en smal voor fietsers.	Dank voor het indienen van uw zienswijze. De Deurningerstraat kent een hoge verkeersintensiteit. In veel zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden. Wij herkennen dat er idealiter gescheiden fietsstroken of vrijliggende fietspaden aanwezig zijn op de Deurningerstraat. Ook hier speelt het ruimte aspect mee. Wel bieden we alternatieve fietsroutes aan zoals de Kottendijk of Lonnekerspoorlaan.
Dit is broodnodig met al het razende verkeer	Dank voor het indienen van uw zienswijze. Wij gaan er vanuit dat u van mening bent dat de Deurningerstraat van 50 km/u naar 30 km/u wordt afgewaardeerd. Graag gaan wij hierop in. De Deurningerstraat kent een hoge verkeersintensiteit. In meerdere zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden.

Ik ben het ermee eens er een 30 km zone van te maken. Er wordt hier verschrikkelijk hard gereden altijd.	Dank voor het indienen van uw zienswijze. Er wordt vaker aandacht gevraagd voor het aantal hardrijders. Dit zien we op meerdere plekken in de stad. Onder andere met flexibele flitspalen treden we hier tegen op. Ook de politie heeft hierin een taak. We brengen dit signaal met regelmaat over.
Een maximum snelheid van 50 km/h op de Deurningerstraat is niet veilig voor fietsers. Volgens de landelijke CROW richtlijnen moet de maximumsnelheid omlaag naar 30 km/h, omdat er geen vrijliggende fietspaden zijn. Ik vind het heel onveilig om hier met mijn zoontje te fietsen. Het is wachten op een ernstig ongeluk.	Dank voor het indienen van uw zienswijze. De Deurningerstraat kent een hoge verkeersintensiteit. In veel zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden. Wij herkennen dat er idealiter gescheiden fietsstroken of vrijliggende fietspaden aanwezig zijn op de Deurningerstraat. Ook hier speelt het ruimte aspect mee. Wel bieden we alternatieve fietsroutes aan zoals de Kottendijk of Lonnekerspoorlaan. Veel opmerkingen gaan ook over oversteeklocaties. Die hebben ook onze aandacht en daar kijken we expliciet naar. Mocht hier in de toekomst budget voor vrijgemaakt worden door de gemeenteraad, dan kunnen we maatregelen nemen die de oversteekbaarheid bevorderen.

Er wordt veel te hard gereden op de Deurningerstraat langs 256. Zeer gevaarlijk voor fietser en voetganger, want de weg ik ook nog eens superdruk

Dank voor het indienen van uw zienswijze. U vraagt aandacht voor het aantal hardrijders op de Deurningerstraat. Dit zien we op meerdere plekken in de stad. Onder andere met flexibele flitspalen treden we hier tegen op. Ook de politie heeft hierin een taak. We brengen dit signaal met regelmaat over.

Moeten er nog iemand dood gaan voordat er een lager snelheidslimiet komt? Houdt jullie aan de CROW eisen zoals de fietsenbond jullie aandringt te doen! Persoonlijk ben ik bij het brouwerijplein al meerdere keren bijna aangereden bij het zebrapad omdat er een paar meter voor een verdomd 'einde 30 zone' bord staat. Daarnaast heb ik op de Deurningerstraat ook meerdere malen moeten uitwijken voor busjes die hun deuren open slaan. En dan kan je maar een kant op...de 50 km per uur weg. Nu mag ik dankbaar zijn dat ik mijn geschrokken uitwijkingen manoeuvres heb overleefd. Maar ik fiets bepaald niet prettig over de Deurningerstraat. Al helemaal niet als er auto's geparkeerd staan. Daarnaast heb ik het bij het kruispunt bij de Deurningerstraat meerdere malen mis zien gaan. Auto's die op elkaar botsen. Moet het nou allemaal zo snel? Alsjeblieft zeg, heeft het leven zo'n haast? Zijn al die risico's het waard? Gaan we pas treuren en spijtig terugblikken als er nog iemand dood gaat? Mensen van de CROW die er verstand van hebben. Hun keren jullie simpelweg de rug toe omdat het zo nodig allemaal snel moet voor de zogenaamde 'doorstroming'. Luister naar de professionals! Alsjeblieft! Als een autodeur ooit mijn, of iemand anders, lichaam kneust dan vraag ik jullie vriendelijk terug te kijken op dit bezwaar.	Dank voor het indienen van uw zienswijze. De Deurningerstraat kent een hoge verkeersintensiteit. In veel zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden. Wij herkennen dat er idealiter gescheiden fietsstroken of vrijliggende fietspaden aanwezig zijn op de Deurningerstraat. Ook hier speelt het ruimte aspect mee. Wel bieden we alternatieve fietsroutes aan zoals de Kottendijk of Lonnekerspoorlaan. Veel opmerkingen gaan ook over oversteeklocaties. Die hebben ook onze aandacht en daar kijken we expliciet naar. Mocht hier in de toekomst budget voor vrijgemaakt worden door de gemeenteraad, dan kunnen we maatregelen nemen die de oversteekbaarheid bevorderen.

Broodnodig

Dank voor het indienen van uw zienswijze. Wij gaan er vanuit dat u van mening bent dat de Deurningerstraat van 50 km/u naar 30 km/u wordt afgewaardeerd. Graag gaan wij hierop in. De Deurningerstraat kent een hoge verkeersintensiteit. In veel zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden.

LS mijns inziens blijven een flink aantal gevaarlijke wegen in dit plan ten onrechte 50km weg. Het bevreemd mij temeer omdat ik in een gesprek met een raadslid van de grootste partij in de raad hoorde hoeveel zij wel niet voor verkeersveiligheid wilden doen. Een aantal straten die ik geregeld gebruik. Deurningerstraat; de overgang bij stedelijk lyceum het Kottenpark laat duidelijk zien dat dit geen 50km weg moet zijn (er staan bordjes van 30km maar de politie zegt hier niet te willen controleren dus de meeste mensen rijden sneller dan 30km/uur over de drempels. Singel: in de spits moeilijk over te steken met de fiets vanwege de 100% focus op doorstroom van automobilisten die op weg zijn naar de sportschool of hun werk 2 km verderop (doorstroom krijg je alleen als de verkeersdruk afneemt). Bijna elke dag schrijft dagblad Tubantia over ongelukken op de singel. Ik kan persoonlijk niet begrijpen dat er dan voor gekozen wordt om dit 50km/uur te houden. Zeker ook vanwege de impact op de luchtkwaliteit. Door deze beslissing wordt de gemeente Enschede ook kwetsbaar als in de toekomst rechtszaken gevoerd gaan worden vanwege gezondheidsschade onder burgers.

Dank voor uw zienswijze. Uw zienswijze gaat over de Deurningerstraat. Hierover zijn meerdere zienswijzen bij ons binnengekomen met grotendeels dezelfde strekking. Daarom hebben wij eenzelfde reactie opgesteld voor deze zienswijzen. De Deurningerstraat kent een hoge verkeersintensiteit. In veel zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden. Wij herkennen dat er idealiter gescheiden fietsstroken aanwezig zijn op de Deurningerstraat. Ook hier speelt het ruimte aspect mee. Wel bieden we alternatieve fietsroutes aan zoals de Kottendijk of Lonnekerspoorlaan. Veel opmerkingen gaan ook over oversteeklocaties. Die hebben ook onze aandacht en daar kijken we expliciet naar. Mocht hier in de toekomst budget voor vrijgemaakt worden door de gemeenteraad, dan kunnen we maatregelen nemen die de oversteekbaarheid bevorderen. Ook vraagt u aandacht voor het aantal hardrijders. Dit zien we op meerdere plekken in de stad. Onder andere met flexibele flitspalen treden we hier tegen op. Ook de politie heeft hierin een taak. We brengen dit signaal met regelmaat over.

	Een deel van uw zienswijze gaat over snelheid in het concept voorstel op de singel. We kiezen er inderdaad voor om deze 50 km/u te houden vanwege de functie die de singel heeft binnen het stedelijk netwerk. De singel zien wij als belangrijke verbinding tussen de stadsdelen. We werken hier uiteraard aan de verkeersveiligheid. Zo hebben we de afgelopen jaren verschillende oversteeklocaties verbeterd en bij de fietsstroken dubbele belijning toegevoegd. Vanwege de beperkte ruimte en het feit dat we de karakteristieke bomen willen behouden, blijft het een afweging in schaarste.

Ik ben tegen dit plan, en sluit mij aan bij de opmerkingen van de Fietzersbond. Wegen zonder vrijliggende fietspad zouden geen maximum snelheid van 50 km/u moeten hebben. Bij voorkeur wordt de hele bebouwde kom 30 km/u met bijpassende weginrichting. Dat ontsluiting daarom slechter wordt is voor mij geen argument. Het is wetenschappelijk aangetoond dat mensen bereid zijn 70-90 minuten per dag aan reistijd te besteden en dat een snellere rit er voornamelijk toe leidt dat mensen verder van hun werk gaan wonen. Snellere doorstroom is voor mij dan ook een non-argument dat het ruimschoots aflegt tegen veiligheid. Fietsen en wandelen moet de norm worden, dat is beter voor milieu, gezondheid en welbevinden van de inwoners van Enschede.

We begrijpen uw standpunt. De singels en invalswegen vervullen echter een dusdanig belangrijk aspect van de bereikbaarheid van onze voorzieningen, dat we ervoor kiezen deze 50 km/u te laten. Ook omdat we daarmee voorkomen dat er verkeer door de wijken gaat rijden, waar ook vaak 30 km/u geldt. Het invoeren van 30 km/u op de singels, leidt tot een afname van de verkeersveiligheid in de wijken. Wij herkennen daarnaast dat er idealiter gescheiden fietsstroken aanwezig zijn waar er 50 km/u gereden wordt. Vaak is er echter beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er soms bomen langs de weg staan die we willen behouden. Wel bieden we steeds meer alternatieve fietsroutes, zoals de fietssnelweg of fietsstraten over de Kottendijk of Lonnekerspoorlaan. Daarmee stimuleren we het fietsen.

Volgens ons is het verstandig om de hele Van Deinselaan als 30 km/u in te stellen. Echter, het grootste probleem is dat zich voor doet is dat 80% van het autoverkeer komende vanaf de kruising Kuipersdijk/Van Deinselaan sluipverkeer is dat de verkeerslichten op de kruising Kuipersdijk/ Singels wil vermijden en dat via de Dr. Johan Wagenaarstraat en/of Hendrik Smeltweg doet. Tussen deze twee straten bevinden zich een basisschool en een speeltuin. Dit vermijden van die verkeerslichten is zowel van de Van Deinselaan richting de Varvikingel als in de omgekeerde richting zijn. Wij van de Wijkraad hebben dit 10 jaar geleden al onderzocht en we weten dat dit al jarenlang een probleem is. Nadat fase 3 van de Witte Bouw klaar is, zal de Dr. Johan Wagenaarstraat een fietsstraat worden. Volgens dit wegencategoriseringsplan wil men de autobestuurders meer via de singels laten rijden. Hierdoor zal het op de singels drukker worden, waardoor de autobestuurders de 30 km-zone van de Van Deinselaan voor lief zullen nemen. Met vriendelijke groet. Het bestuur van de Wijkraad zuidoost Enschede.

Dank voor uw zienswijze. Een herkenbaar signaal dat ook onze aandacht heeft. Er is een project lopende om verschillende scholen te herclusteren en samen te voegen tussen de Doctor Wagenaarstraat en de Hendrik Smeltweg. Onderdeel van dit project is de verkeerscirculatie en verkeersveiligheid. Hierin heeft het tegenaan van sluipverkeer ook zeker aandacht.

Op het eerste gezicht is het een logische gedachte om de snelheden van de verschillende weggebruikers meer op elkaar af te stemmen. Dit heeft alleen volgens mij een aantal gevolgen welke ik hierbij graag onder de aandacht wil brengen. 1. Veiligheid van de fietsers. Deze lijken zich in lang niet alle gevallen van hun toch altijd zwakkere positie bewust te zijn. Ik noem hier fietsen daar waar het niet mag (bijv westerval tussen singel en w Nijhuisstraat) of waar fietsvoorzieningen zijn aangebracht waar vervolgens geen gebruik van gemaakt. Trottoirs meenemen/afsnijden, auto's links inhalen als dat toevallig beter uit komt, noem maar op of je ziet het gebeuren. De snelheid wordt niet aangepast, alles zo hard als de fiets kan. 2. Doorstroming. Hoe dichter je richting de binnenstad gaat hoe meer daar verschillende richtingen van verkeersstromen bij elkaar komen. Dit wil je snel en doeltreffend verwerken. Hierbij helpen een aantal hoofdroutes waar de doorstroming dan goed moet zijn. De fietsstraten die overal liggen kunnen beter worden benut door deze indien mogelijk aantrekkelijker te maken. 3. Sluipverkeer. Heel veel "binnenstraten" zijna 30km/h en dat heeft enorm geholpen om sluipverkeer te weren. Weghalen van het snelheidsverschil kan tot gevolg hebben dat oude sluiproutes weer tot leven komen. 4. Volgens de statistieken komen er ook steeds meer ongelukken tussen fietsers onderling, desnelheidsverschillen zijn hier ook behoorlijk met name sommige elektrische fietsen gaan hard. Uiteraard speelt ook gedrag mee, het aantal fietsers dat aan het bellen is is nog altijd schrikbarend hoog, als is dat bij auto's helaas ook zo. 5. Uitstoot motorvoertuigen De uitstoot ligt bij 30 km/h in alle gevallen hoger dan bij 50 km/h, tenminste al het niet elektrische voertuigen betreft. Voorlopig houden we deze nog wel een tijd en moet je ook rekening houden met de leefbaarheid van de straten, vooral wanneer deze zwaarder belast zijn. Weggebruikers zijn daar "slechts" voorbijganger, er wonen daar ook mensen (inclusief ondergetekende) die niet vergeten moeten worden. Uitstootvrij als alternatief gaat hem nu ook nog niet worden gezien de transitie uitdagingen die er nu al liggen Hoewel het idee dus te begrijpen is denk ik dat de huidige indeling qua snelheden prima voldoet. Wijken zijn autoluw gemaakt en daar waar het verkeer gewenst is en verwerkt kan worden moet je dat ook laten zodat je niet allerlei andere problemen naar boven haalt waar dan weer een oplossing voor moet komen. De veiligheid gaat mij zeer aan het hard, ik fiets zelf ook als dit mogelijk is maar elke weggebruiker heeft zijn/haar eigen verantwoordelijkheid en er zijn helaas te veel fietsers die denken dat ze alles kunnen. Hoe hardhet dan ook klinkt, die gaan het een keer leren. Overal de snelheden aanpassen en het gevolg

Dank voor het indienen van uw zienswijze. Graag gaan we in op de door u aangedragen punten. Een deel van uw zienswijze gaat over de veiligheid van de fietser en het benutten van de fietsstraten. We werken uiteraard aan de verkeersveiligheid, vooral voor de fietsers. Zo hebben we de afgelopen jaren verschillende oversteeklocaties op de singels verbeterd en bij de fietsstroken dubbele belijning toegevoegd. Vanwege de beperkte ruimte en het feit dat we de karakteristieke bomen willen behouden, blijft het een afweging in schaarste. De fietsstraten promoten we bovendien in onze fietscampagnes. We herkennen ons bovendien in uw punt over de verschillende snelheden van diverse voertuigen. Hier zetten we op in met o.a. gedragscampagnes. Een ander punt dat u aanstipt is het sluipverkeer. Dit herkennen we inderdaad. Mede hierdoor zijn we tot het voorstel gekomen om sommige wegen juist 50 km/u te houden zodat we ook het verkeer zoveel mogelijk op die wegen houden. Hiermee verwachten we sluipverkeer te voorkomen. Dat dit tot meer verkeer en mogelijke filevorming leidt, ook dat zien wij net als u. Daarom werken we ook aan het promoten van de fiets en het aanleggen van fietsroutes en fietssnelwegen. Uiteindelijk komt een groot deel van de problemen voort uit het gedrag en keuzes van de verkeersdeelnemers.

gaat worden dat ze nog roekelozer bewegen. Handhaven is dan wat rest maar dat is dweilen met de kraan open. Mijn advies is dus om nog een goed te kijken of er straten in wijken vergeten zijn voor 30 km/h en deze dan toe te voegen maar zeker niet de zoals in het plan genoemde instekers/ inprikkers te vertragen voor het deel binnen de singels. Buiten de singels zijn de afstanden vaak groter omdat je verder van de kern komt en moet er ook een mogelijkheid blijven om redelijk snel en doeltreffend naar je bestemming te komen. Verkeer richting de singels leiden voor de doorstroming gaat vroeg of laat leiden tot stagnatie, een ring buiten de singel is niet altijd aanwezig als alternatief. Tot zover

Het plan is een stap in de goede richting, maar pakt een grote veiligheidskwesties in Enschede niet aan. De keuze om af te wijken van de richtlijnen en voor de een aantal wegen 50 km/u aan te houden i.p.v. 30 km/u houdt gevaarlijke situaties in stand. De veiligheid van duizenden fietsende inwoners is daardoor in dit plan ondergeschikt aan 'doorstroming' op deze wegen. Het plan bevat ook geen enkele gekwantificeerde onderbouwing voor deze keuze: wat is het resultaat van het niet aanpassen van de snelheid naar 30 km/u op deze wegen? Hoeveel verkeersslachtoffers kost dit, en hoeveel doorstroming levert dit op? Tevens: wat gaat de gemeente dan wel doen om de verkeersveiligheid op deze wegen te verbeteren? Als inwoner van Enschede die bijna dagelijks gebruik maakt van de Hengelosestraat is het duidelijk dat grote aanpassingen op deze weg nodig zijn: de afstand tussen auto's en fietsers is te klein (soms centimeters), en het snelheidsverschil te groot. Dat er niet dagelijks gewonden vallen is eigenlijk een wonder. De gemeente zou er wat mij betreft goed aan doen om nu de maximumsnelheid op deze wegen aan te passen naar 30 km/u, met eventuele tijdelijke aanpassingen, om vervolgens over te gaan tot een herinrichting van deze wegen om er wel veilig 50 km/u te kunnen rijden.	Dank voor uw zienswijze. Deze gaat voornamelijk over de keuze om 50 km/u te hanteren op de invalswegen. Deze keuze lichten we graag toe. Deze invalswegen hebben namelijk een hoge verkeersintensiteit en zijn belangrijk voor de bereikbaarheid van voorzieningen in Enschede en daarmee de economie. In meerdere zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de wegen staan die we willen behouden. Op de Hengelosestraat behouden we graag de busbaan voor de veelgebruikte lijn 9. Wij herkennen dat er idealiter gescheiden fietsstroken aanwezig zijn, maar gezien de beperkte ruimte is dit niet altijd mogelijk. Wel bieden we op steeds meer plaatsen alternatieve fietsroutes aan zoals de fietssnelweg naar Hengelo.
De hoeveelheid auto's dat zich misdraagt in het Enschedese verkeer licht veel te hoog. Ik zit dagelijks op de fiets en er gaat geen dag voorbij dat ik geen overtredingen tegenkom van de Enschedese weggebruiker, de handhaving van de verkeersregels is simpelweg niet aanwezig, de gemiddelde weggebruiker weet dit en weet dat ze er mee weg kunnen komen, het gebrek aan de infrastructuur beschermt de fietser ook niet.	Dit zien wij ook op meerdere plekken in de stad. Voor het grootste deel heeft dit te maken met het gedrag van de verkeersdeelnemer zelf. Handhaving is een taak van de politie. We brengen dit signaal daarom met regelmaat bij hen over. Onder andere met flexibele flitspalen treden we hier ook zelf tegen op.

Als aanwonende van de zuid Esmarkerrondweg maak ik mij zorgen over de geschetste ontwikkeling en de plannen voor een GOW80. Dit heeft impact op de leefbaarheid en veiligheid. Wij hebben 3 kleine kinderen die ook dagelijks met de fiets naar school willen. Daarnaast zal het overlast veroorzaken met geluid, extra fijnstof en ook de ontsluiting voor verkeer zal lastiger worden.

Dank voor het indienen van uw uitgebreide zienswijze. Wij constateren dat uw bezwaar gaat over een eventueel nieuw aan te leggen weg en niet over het wegcategoriseringsplan zelf. Deze doortrekking is eerder in de mobiliteitsvisie en later in de omgevingsvisie al ingetekend als mogelijke ontwikkeling. Vooralsnog ligt er geen concreet plan. Vandaar dat het als stippellijntje ingetekend is. Op basis van uw reactie zien we daarom geen aanleiding het wegcategoriseringsplan voor nu te wijzigen.

In het wegencategoriseringsplan ligt het voornemen om de Oostweg te verbinden met de Zuid-Esmarkerrondweg. Zoals het plan er nu ligt is het zeer onduidelijk wat de gevolgen zijn van het doorsnijden van bestaande wegen bij de aanleg van deze nieuwe verbinding. Het is van groot belang dat het buitengebied van Enschede goed bereikbaar blijft voor:- Agrariërs die percelen aan weerskanten van de ringweg hebben liggen.- Het woon-werkverkeer en recreatief verkeer zich kan blijven bewegen over Schukkingweg, Holterhofweg en Lappenpad/Brinkstraat! Geen wegen worden afgesloten want dat zorgt weer voor een grotere belasting van bestaande wegen. De Brinkstraat. Er vanuit gaande dat deze straat ongetwijfeld zal worden aangesloten op de ringweg vanwege de ontsluiting van het Hogeland en de Diekman Es. Met als gevolg dat de Brinkstraat nog meer door automobilisten zal worden gebruikt vanwege de aanzuigendewerking van de nieuwe verbinding die met de ringweg ontstaat. Op dit moment wordt er, behalve door automobilisten, veelvuldig gebruik gemaakt van de Brinkstraat door wandelaars, fietsers, trimmers, schoolgaande kinderen en overig recreatief verkeer. Dit veroorzaakt dagelijks zeer gevaarlijke situaties omdat er geen fiets-wandelpad is. Het is in de huidige situatie al dringend aan te bevelen een fietspad aan te leggen, maar dat zou bij de aansluiting van de Brinkstraat op een ringweg alleen maar noodzakelijker worden.

Dank voor het indienen van uw uitgebreide zienswijze. Wij constateren dat uw bezwaar gaat over een eventueel nieuw aan te leggen weg en niet over het wegencategoriseringsplan zelf. Deze doortrekking is eerder in de mobiliteitsvisie en later in de omgevingsvisie al ingetekend als mogelijke ontwikkeling. Vooralsnog ligt er geen concreet plan. Vandaar dat het als stippellijntje ingetekend is. Op basis van uw reactie zien we daarom geen aanleiding het wegencategoriseringsplan voor nu te wijzigen.

"Ze doen hier niet echt aan fietspaden" zei een vriendin uit Den Bosch, toen we samen door Enschede fietsten. Ik was eerst wat verbaasd over haar opmerking: in 2023 ben ik vanuit Berlijn naar Enschede verhuisd, bewust op zoek naar een stad met een menselijke maat en een goede fietsinfrastructuur. Na een aantal jaar in het buitenland te hebben gewoond was het een verademing om in Enschede overal makkelijk te voet en met de fiets te kunnen komen. Maar haar opmerking zette mij wel aan het denken. De Enschedese fietsinfrastructuur is uitstekend in vergelijking met Duitsland, maar op sommige punten ondermaats vergeleken met de rest van Nederland. De voorgestelde uitbreiding van 30 kilometerzones gaat daarom lang niet ver genoeg. In Enschede zijn er nauwelijks fysiek gescheiden fietspaden langs ontsluitingswegen. Dit maakt fietsen op bijvoorbeeld de Ring/Singel een bijzonder onprettige ervaring. Zelf als gezonde veertiger beleef ik op de fiets, en te voet bij het oversteken, vaak angstige momenten. Veel straten in Enschede vertonen kenmerken van wat de bekende YouTube-activist NotJustBikes een 'stroad' noemt: iets wat het midden houdt tussen een weg en een straat en beide functies niet goed vervult. De gemiddelde snelheid ligt vaak hoog; toch zijn er parkeerplaatsen en uitritten. Voor fietsers is het simpelweg een onprettige ervaring om verkeer met (meer dan) 50 km/h langs je heen te hebben razen, zonder enige vorm van fysieke bescherming. Deze situatie voldoet ook niet meer aan de aanbevelingen van kennisinstituten als CROW en SWOV en is daarmee zwaar verouderd te noemen. De auto-intensiteit is al hoog binnen de gemeentegrenzen van Enschede. Niet alleen neemt het aantal auto's op de weg in Nederland nog steeds ieder jaar toe. Dat geldt ook voor de fysieke omvang van auto's: iedere auto afzonderlijk neemt letterlijk steeds meer plaats in. SUV's naar Amerikaans model zijn steeds vaker te zien in Nederland. Een verkeersdrempel noopt een Renault Twingo tot flink remmen: voor een Skoda Kodiaq is het een grappig bultje. Hiermee wordt het verkeer voor iedereen die niet in een auto zit steeds intimiderender, en gezien de bouw van SUV's en de inherente gevaren daarvan voor andere verkeersdeelnemers, steeds dodelijker. Dit is van belang omdat het voor specifieke groepen een drempel kan opwerpen om voor de fiets te kiezen. Iedere ouder die denkt: 'ik laat mijn kind nog niet naar school fietsen met dit verkeer, ik breng haar/hem wel even met de auto' betekent een auto extra

Dank voor uw zienswijze. Graag reageren wij hierop. Uw zienswijze gaat vooral over de verkeersveiligheid voor de fietsers langs 50 km/u wegen. De invalswegen waar 50 km/u geldt, kennen een hoge verkeersintensiteit. In meerdere zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden. Wij herkennen dat er idealiter gescheiden fietsstroken of vrijliggende fietspaden aanwezig zijn langs 50 km/u wegen. Vaak speelt het ruimte aspect mee en is het daarom niet mogelijk. Wel bieden we alternatieve fietsroutes aan zoals de Kottendijk of Lonnekerspoorlaan. Dit om de verkeerstromen zoveel mogelijk te scheiden. Tot slot herkennen wij ook de door u genoemde voordelen die de fiets heeft. Daarom blijven we bezig hier ruimte voor te maken in Enschede.

op de weg. Iedere oudere die denkt: 'ik durf het fietsen niet meer aan, ik pak de auto wel' is weer een auto erbij. Neem de Kuipersdijk: doordat de fietspaden smal zijn en niet fysiek van de rijbaan gescheiden, ontstaat een breed straatprofiel, wat bij de automobilist de indruk wekt 'de baan vrij' te hebben. Het gaspedaal wordt hier dan ook vaak flink ingetrapt. Oversteken op een punt in de straat die ver van een zebra-overgang is verwijderd, is voor een voetganger een hachelijke onderneming. Bij de herinrichting van de Deurningerstraat valt op dat ervoor is gekozen om de fietsstroken - in de terminologie van NotJustBikes 'geverfde fietsgoten' - en het tweerichtingsverkeer voor motorvoertuigen te handhaven, ondanks de hoge verkeersintensiteit. Hierdoor blijft deze straat voor fietsers en voetgangers een tamelijk helse plek om te verblijven. Ik doe u daarom de volgende aanbevelingen - Voer binnen de gehele bebouwde kom van Enschede een maximumsnelheid in van 30 kilometer per uur, zonder uitzonderingen - Volg de nieuwste aanbevelingen van CROW en SWOV en leg fietspaden langs ontsluitingswegen zoveel mogelijk gescheiden aan van de rijbaan. - Implementeer een verkeerscirculatieplan naar Gronings model, waarbij de stad wordt opgedeeld in sectoren en doorgaand autoverkeer werd beperkt Dit zal de volgende positieve effecten hebben: 1. Verbetering van doorstromingen bereikbaarheid. Het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur binnen de bebouwde kom zal de verkeersveiligheid aanzienlijk verbeteren. Volgens SWOV leidt een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur tot een vermindering van het aantal verkeersongevallen en een verbetering van de verkeersveiligheid. Fysiek gescheiden fietspaden zorgen ervoor dat fietsers en gemotoriseerd verkeer elkaar minder hinderen, wat de doorstroming voor beide modaliteiten ten goede komt. De Ontwerpwijzer Fietsverkeer van CROW benadrukt het belang van dergelijke infrastructuur voor een veilige en efficiënte verkeersafwikkeling. 2. Stimuleren van kwetsbare groepen om te fietsen Veilige fietsinfrastructuur en lagere snelheden moedigen kwetsbare groepen, zoals ouderen en kinderen, aan om vaker de fiets te gebruiken. Onderzoek, toont aan dat een veilige infrastructuur bijdraagt aan het vergroten van het fietsgebruik onder deze groepen. 3. Verhoging van het subjectieve veiligheidsgevoel Het gevoel van veiligheid in het verkeer wordt versterkt door lagere snelheden en duidelijke scheiding van verkeersstromen. SWOV stelt dat subjectieve verkeersonveiligheid afneemt wanneer de infrastructuur

is ingericht op lagere snelheden en er fysieke scheiding is tussen verschillende verkeersdeelnemers. 4. Verbetering van leefklimaat: vermindering van lawaai en milieuvervuiling Lagere snelheden en een toename van fietsgebruik dragen bij aan een vermindering van verkeerslawaai en uitstoot van schadelijke stoffen.	
--	--

Fijn!! dat nu eindelijk het gebied binnen de singels 30 km zone wordt. Dit geldt niet voor enkele invalswegen buiten de singel, zoals Deurningerstraat, Oldenzaalsestraat, drukke wegen waar geen vrijliggende roodgekleurde fietspaden zijn en vaak geparkeerde auto's, bedrijfsauto's staan. Dit veroorzaakt veel onveiligheid. Ook op de singels waar meestal 50 wordt gereden, begrijpelijk vanwege de doorstroom, moet meer worden gedaan aan fietsveiligheid. Op sommige plaatsen is dubbele belijning aangebracht, ik vraag me af of dit het beoogde effect heeft. Fietsstroken in een andere kleur dan grijs hebben denk ik meer effect. Nog beter zijn vrijliggende fietspaden op wegen waar nog 50 km wordt gereden,

Dank voor uw zienswijze. Graag gaan wij hierop in. De Deurningerstraat, Oldenzaalsestraat en andere invalswegen kennen een hoge verkeersintensiteit. We kiezen er in dit plan voor om de snelheid op die wegen niet te verlagen naar 30 km/u. Dit leidt echter tot meer verkeer in de wijken omdat daar dezelfde snelheid geldt. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden. Wij herkennen dat er idealiter gescheiden fietsstroken of vrijliggende fietspaden aanwezig zijn op deze wegen. Hier speelt het ruimte aspect mee. Wel bieden we alternatieve fietsroutes aan zoals de Kottendijk of Lonnekerspoorlaan.

Het idee om van Enschede een soort woonerf te maken is volledig ondoordacht. De wegen richting het centrum en de singels zijn nu al verstopt. Nog meer verkeer via die wegen proberen te sturen is vragen om moeilijkheden. De stad (met name het centrum) wordt volledig onbereikbaar. Met een grote dure ondergrondse parkeergarage in de binnenstad is het ook niet in het belang van de gemeentelijke inkomsten. Vooral de (belangrijke) Duitse bezoeker zal Enschede laten voor wat het is. OV als vervanging is nog dramatischer. Los van de veel te hoge prijzen sinds het afschaffen van het weekenddagretourtje, is er ook voor de bussen geen doorkomen meer aan, als zo goed als alle straten worden afgewaardeerd tot een karrenspoor. Voor de busonderneming is er zo ook geen fatsoenlijke operatie meer over, met ook een afwaardering van het OV tot gevolg. En dan hebben we het nog niet eens over de hulpdiensten. In Enschede ben je straks bij levensbedreigende situaties ten dode opgeschreven. Met dank aan de gemeente Enschede en hun ombouw van hun wegnnet naar smalle fietspaden overvol met drempels. Op zijn minst zullen er P+R parkeerterreinen aan de randen van de stad aangelegd moeten worden, je krijgt de Nederlander niet ineens uit zijn auto, en ze gaan heus niet ineens en masse op de fiets. De populariteit van de fiets als vervoermiddel heeft niets (hooguit alleen de F35) met de acties van de Gemeente Enschede te maken, maar alles met de introductie van de elektrische fiets. M.a.w. de auto's blijven rijden, en je helpt de bereikbaarheid van de stad volledig naar de knoppen op deze manier. Onderzoek de consequenties van deze ridicule plannen! En dan hebben we het nog niet eens over de kosten van dit megalomane plan. Kosten die de inwoner van Enschede mag gaan ophoesten! Investeer in (mobiele) flitspalen. Want alleen zo is de Nederlandse automobilist te corrigeren. En dan staan er i.i.g. nog inkomsten tegenover. Want de pakkans voor hard rijden is nu al nihil, omdat de meeste wegen niet correct zijn ingericht, en dus ook niet handhaafbaar zijn. Begin niet aan dit fiasco in wording. Begin met het schoonvegen van de afdeling verkeer.

Dank voor uw zienswijze. Graag gaan wij hierop in. Bij het opstellen van het plan hebben we rekening gehouden met een aantal punten die u aanstipt. Zoals het openbaar vervoer en de hulpdiensten. Uiteraard wordt ervoor gezorgd dat zij goed kunnen blijven functioneren. Er zijn doorrekeningen opgesteld die de gevolgen van het inrichten van GOW30 op diverse wegen in kaart brengt. Daarnaast wordt er in de ontwerpfase, situatie specifiek naar de af te waarderen weg gekeken wanneer dit aan de orde is. De keuze om de singels en de invalswegen 50 km/u te laten, is juist gemaakt omdat we de doorstroming en bereikbaarheid op peil willen houden. Daarmee voorkomen we dat er sluipverkeer in de wijken ontstaat, waar 30 km/u ook geldt. Ook vraagt u aandacht voor handhaving. Dat dit nodig is zien wij ook. Onder andere met flexibele flitspalen treden we hier tegen op. Ook de politie heeft hierin een taak en de voornaamste verantwoordelijkheid. We brengen dit signaal met regelmaat over.

Bij deze willen wij onze grote zorgen en bezwaren kenbaar maken tegen toekomstige plannenvoor aansluiting van de Oostweg op de Zuid-Esmarkerrondweg. 5 jaargeleden zijn we verhuisd naar de Zuid-Esmarke/Broekheurne, omdat dit landelijke gebied gekenmerkt wordt door zijn rust en natuur. Dat dit door de komst van een nieuwe weg verstoord gaat worden gaat ons zeer aan het hart. Onze zorgen en bezwaren zijn als volgt: Flora en Fauna De aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg van de N35 zorgt voor een toename van het verkeer dat zich door het cultuurhistorische erfgoed gebied Zuid-Esmarke/Broekheurne zal verplaatsen. Een gebied dat nu gekenmerkt wordt door groene weiden, bossen, inheemse planten en een rijk aanbod aan fauna en zeldzamere fauna. Herten, ganzen, konijnen, hazen, spechten, kikkers, salamanders, padden, roofvogels zijn dagelijks waar te nemen in onze prachtige groene omgeving. Vanuit de binnenstad maar ook omliggende wijken maken mensen graag een wandeling of fietstocht door deze omgeving. Onze zorg is dat met de komst van de nieuwe weg, deze flora en fauna in het nauw komen. Ze zullen worden verdreven of aangereden worden. Meer asfalt en minder natuur lijkt daarnaast haaks te staan op het beleid van de gemeente als "groene gemeente". Natuurbelasting Er zal een flinke toename zijn qua uitlaatgassen en stikstofdepositie in het landelijke Zuid-Esmarke/Broekheurne gebied, nog niet te spreken over het nabijgelegen Natura 2000 gebied "Het Aamsveen". Vraag is hierbij of er wel een gedegen onderzoek is gedaan naar de impact op flora en fauna als gevolg van een toename van uitlaatgassen en stikstofdepositie. Onderzoek van het RIVM heeft onlangs wederom aangetoond dat er in een ruime straal van verkeerswegenschade is voor natuur en milieu. Het Aamsveen is als Natura 2000 gebied door het rijk aangemerkt als bijzonder delicaat en belangrijk voor flora en fauna, waarbij de stikstofnormen zwaar meetellen. Het is daarom niet te rijmen met de aanleg van een nieuwe weg die voor een toename van verkeersintensiteit zorgt. Naast uitlaatgassen van het verkeer komt er natuurlijk ook nog het nodige stikstof vrij bij de aanleg van de nieuwe weg. Dit is niet te verantwoorden in het huidige klimaatbeleid. Geluidshinder In de huidige situatie heerst een natuurlijke rust over het gebied Zuid-Esmarke/Broekheurne. Het enige dat hoorbaar is zijn vogels die fluiten en de wind die door de bomen ruist. Op basis van de online Atlas Leefomgeving kaart opgesteld door de overheid blijkt dat mensen in de Zuid-Esmarke/Broekheurne niet of nauwelijks geluidshinder door wegverkeer ervaren. In tegenstelling tot de wijken in het zuiden van Enschede en de binnenstad. Het lijkt erop dat de gemeente

Dank voor het indienen van uw uitgebreide zienswijze. Wij constateren dat uw bezwaar gaat over een eventueel nieuw aan te leggen weg en niet over het wegencategoriseringsplan zelf. Deze doortrekking is eerder in de mobiliteitsvisie en later in de omgevingsvisie al ingetekend als mogelijke ontwikkeling. Vooralsnog ligt er geen concreet plan. Vandaar dat het als stippellijntje ingetekend is. Op basis van uw reactie zien we daarom geen aanleiding het wegencategoriseringsplan voor nu te wijzigen.

nu de geluidsprobleem ten gevolge van het verkeer wil vergroten door geluidsarmegebieden ook bloot te stellen aan een toename van verkeersgeluid. De kaart laat zien dat als deplannen doorgaan we van 48dB naar 79 dB zullen gaan. Rekeninghouden met een verdubbelingvan het geluid met elke 3dB zal dit dus een vertwintigvoudiging betekenen van het huidigegeluidsniveau. Dat is niet alleen voor mensen (slaapproblemen, hart- en vaatziekten, irritatie,somberheid, concentratieproblemen, verminderd woongenot) effecten hebben, maar ook voordieren die nog veel gevoeliger zijn voor geluid en afhankelijk zijn van een lage geluidsintensiteitvoor hun overleven en functioneren. Daarnaast zullen er ook voor mensen een gevaarlijkersituatie ontstaan als gevolg van het hoge achtergrondgeluidsniveau van de nieuwe weg, doordatmensen minder hun directe omgeving qua geluid kunnen waarnemen en mogelijkeverkeersrisico's daardoor missen. VerkeersveiligheidDe huidige Zuid-Esmarkerrondweg en omliggende wegen worden gekenmerkt door het gebruikdoor omwonenden, geen vrachtverkeer, 60km, veel snelheidsremmende en verkeerveiligheidsverbeterende maatregelen, waarbij er ook nog wat ruimte is voor de wandelaar en fietser. Met de komst van de nieuwe weg zal de intensiteit van het verkeer toenemen alsmede deverwachte snelheid en aard van het verkeer. Deze drie zullen een negatief effect hebben op deverkeersveiligheid. In het geval er gekozen word om een deel 50km te maken dan neemt de overlevingskans van eenvoetganger af van 85% naar 5%. Datzelfde geldt natuurlijk ook voor de fauna in de omgeving. Kruisingen met de Zuid-Esmarkerrondwegzijn ondanks de snelheidsremmende maatregelen opdit moment al een groot gevaar. Dat gevaar zal met de nieuwe weg alleen maar toenemen en defrequentie en impact van ongelukken zal vergroot worden. Dit staat ook haaks op het beleid vande gemeente om een verkeersveilige gemeente te zijn en minder verkeersslachtoffers tebewerkstelligen. Beperking MobUiteitOntsluiting Oostweg betekent een grote beperking van de mobiliteit binnen de ZuidEsmarke/Broekheurne. In de huidige situatie is het oversteken van de Zuid-Esmarkerrondweg allastige en gevaarlijk, maar door de nieuwe weg wordt deze gelegenheid volledig weggenomen enzijn de mensen in de buurt de dupe van de nieuwe weg die een zware beperking van hunmobiliteit betekent. Mensen die afhankelijk zijn van vervoer per voet, fiets of openbaar vervoer, en zelfs per auto worden gedwongen om een grotere afstand af te leggen van A naar B, omdat denieuwe weg het huidige gebied letterlijk in tweeën deelt. Het is de vraag of hier serieus naargekeken is en of dit de wens is van de gemeente om mensen uit dit

buurtschap af te sluiten vande stad ten behoeve van een paar auto's die vanuit de snelweg dan op een onlogische maniervia de nieuwe Zuid-Esmarkerrondweg naar hun bestemming kunnen reizen. Verkeersstromen "nieuwe Zuid-Esmarkerrondweg" In de huidige situatie wordt de Zuid-Esmarkerrondweg met name gebruikt door lokaalbestemmingsverkeer. De verkeersintensiteit van de weg is laag en er is ook geen behoefte aan andere wegen dan de huidige die er zijn. Er zijn geen files en geen ongemakken. De vraag komt dan natuurlijk naar voren, wat schiet het verkeer op met een nieuwe weg die de Oostweg laat aansluiten op de Zuid-Esmarkerrondweg. Praktisch gezien niets. Er is geen enkelereiden qua verkeersbewegingen die de nieuwe aansluiting rechtvaardigt: Verkeer dat vanuit het westen Enschede bereikt zal in het geval van een eindbestemming Helmerhoek/Wesselerbrink/Stroinkslanden afslag Zuid nemen. Dat is de kortste en snelsteroute. Doorrijden richting afslag Oost om vervolgens vanuit daar terug te rijden richting dezewijken is niet efficiënt en zelfs dom te noemen. Hulpdiensten zoals brandweer, politie en ambulance hebben gezien de locatie van hunthuisbases (centrum Enschede en Zuiderval) geen profijt van de nieuwe weg om op hun plek van bestemming te komen. Verplaatsing via de huidige Zuiderval, N35, Broekheurenerring, Singel en Oostweg is de meest efficiënte verbinding ook al zou er een nieuwe aansluiting Oostweg-Zuid Esmarkerrondweg zijn. Omrijden via de nieuwe ontsluitingsweg is daarom voor hen geen optie. Verkeer vanuit Duitsland dat Enschede als eindbestemming heeft zal via de N35 en afslag Zuid hun route richting het centrum of P+R locatie volgen (ongeacht de nieuwe weg). In het enkele geval dat vanuit de N35 een Duitse automobilist richting wijken als Stroinkslanden/Wesselerbrink/Helmerhoek wil reizen zal die de N35 en afslag Zuid kiezen omdat dit het snelste is (ongeacht of de nieuwe weg er is). Of zelfs binnendoor reizen via de Buurserstraat en Knalhatteweg. Een nieuwe weg zal deze verkeersbeweging niet veranderen. Verkeer vanuit het Noord-Oosten (Glanerbrug) richting het centrum van Enschede zou via de nieuwe weg juist omrijden en meer tijd kwijt zijn. Verkeer richting de Zuid-wijken kan op dit moment al via de huidige N35 en afslag Zuid of Aamsveenweg op een snelle, verkeersveilige en efficiënte manier. Daling WOZ waarden Als gevolg van de aanleg van een verbinding tussen Oostweg en Zuid-Esmarkerrondweg, zal de WOZ waarde van huizen in de directe nabijheid van de nieuwe weg dalen op basis van geluidshinder, trillingen en schade aan huizen, hogere verkeersrisico's, verminderde/belemmerde toegang via bestaande wegen met de binnenstad en buitengebied, schade en afname van de

fauna en het vrije onbelemmerde groene uitzicht, een algemene vermindering van het woongenot. Voor de daling van de WOZ waarde zal de gemeenteaansprakelijk zijn en daar ook juridisch gezien voor aansprakelijk gesteld kunnen worden doorbetroffene. Imagoschade Het vertrouwen in de gemeente Enschede en diens visie zal een deuk oplopen, omdat plannen voor een nieuwe weg haaks staan op het stimuleren van gezondheid, verkeersveiligheid, natuurbeleid en mobiliteit. Mooie woorden die op allerlei plekken te lezen zijn op websites en beleidsstukken van de gemeente worden teniet gedaan door aanleg van deze nieuwe weg. Flora en fauna gaat erop achteruit, mensen in de omgeving van de weg hebben een grotere kans op gezondheidsproblemen, de verkeersveiligheid neemt af en het autogebruik wordt gestimuleerd. Zelf neem ik altijd de fiets, omdat het binnen Enschede sneller is. Door autogebruik te faciliteren zal bij velen ook deze motivatie om op een duurzame manier je door de stad te verplaatsen wegvallen. En ten slotte wordt een stuk groene oase opgeofferd voor verstedelijkingen asfalt, terwijl aan de andere kant tegeltjes worden gewipt. Dat maakt de gemeente Enschede niet geloofwaardiger en rijst de vraag of het de belangen van zijn burgers behartigt. Financiën Het is al tijd goed voor een burger om te weten dat zijn bijdrage aan de gemeentebelastingen op een zinnige manier besteed worden. Echter in dit geval is er sprake van geld over de balk gooien. Geld dat voor veel nuttiger doeleinden gebruikt kan worden, met name met het oog op 2026 waarbij de Gemeente Enschede een significant lager bedrag van het rijk zal ontvangen en elke Euro wijs besteed moet worden. Zoals hierboven ook al beschreven is, is het nut van de nieuwe weg minimaal. Het levert zeker geen Euro's op, enkel financiële kosten, schade en ongemak. Daarnaast vragen we ons af of er rekening mee gehouden is dat ter hoogte van Zuid Esmarkerrondweg/Roodmolenweg zich een knooppunt van nutsvoorzieningen bevinden die allemaal verlegd zullen moeten worden. We hebben het dan over watervoorzieningen, elektraleidingen, transformatoren, glasvezel. Dit is uiteraard geen eenvoudige klus en zal flinke vertragingen van het project en extra financiële kosten met zich meebrengen. Daarnaast bestaat het gebied, waar de nieuwe weg gepland staat, uit een voormalig veenheide gebied, wat betekent dat er vanaf 40 cm een diepe zware natte kleilaag aanwezig is die bij de aanleg van de nieuwe weg ook extra kosten en maatregelen met zich mee zullen brengen. Trillingen Ten gevolge van de grondsanstelling in combinatie met zwaar en intensieve verkeersstromen zullen er flinke trillingen ontstaan die schade veroorzaken bij bestaande woningen in de nabijheid van de nieuwe weg. Vooral als er wordt

gekozen wordt voor een snelheid van 80km en eventueel het gebruik door vrachtverkeer. Schade aan woningen als gevolg van trillingen, en in combinatie met zware geluidshinder, die mogelijk zelfs tot onbewoonbaarheid van woningen resulteren, zullen ook verhaald gaan worden op de gemeente Enschede, wat het financiële plaatje ook drastisch zal veranderen. En dat alles ondanks dat er al een prima ontsluiting is voor het bestemmingsverkeer en de huidige verkeersstromen efficiënter en sneller naar hun eindbestemming leiden dan via de nieuwe weg. **Eindoordeel** Op basis van bovenstaande argumenten en analyses is er geen baat bij een nieuwe weg die de Oostweg met de Zuid-Esmarkerrondweg verbind. Het komt neer op het verspillen van gemeenschapsgeld, vernietiging van natuur, verminderen van verkeersveiligheid, beperking van mobiliteit binnen het gebied, imago schade van de gemeente (natuurbeleid, verkeersbeleid, verbinding met de burger), stimuleren van autogebruik, beperken van recreatie, verstedelijken van buitengebied.

Beste leden van de gemeenteraad, Met grote bezorgdheid heb ik kennis genomen van het wegencategoriseringsplan. Met deze zienswijze wil ik mijn bezwaren kenbaar maken tegen dit plan waarin ook het sluiten van de zuidelijke ringweg besproken wordt. Met veel plezier en toewijding woon ik samen met mijn gezin en ouders aan de Zuid Esmarkerrondweg. Wij genieten elke dag van het wild wat bij ons om de deur loopt en van het vee wat zomers achter ons in de weide loopt. Tevens kunnen wij onze hobby, schapen drijven met onze honden, hier uitvoeren. Met de mogelijke sluiting van de zuidelijke ringweg wordt dit teniet gedaan. 1 Zoals de plannen nu bekend zijn, komt er een verbinding tussen de Zuid Esmarkerrondweg en de Oostweg. Deze verbinding gaat zoals nu bekend door mijn woning. Zoals u misschien wel zult begrijpen heeft dat een zeer grote impact op mij, mijn gezin en mijn ouders. 2 De nieuwe weg doorkruist agrarische gronden welke zo worden doorsneden dat ze niet meer rendabel geëxploiteerd kunnen worden. Het worden zeer kleine kavels. 3 De nieuwe weg doorkruist historische en beschermde houtwallen. Dit is voor het wild een aanslag op hun leefomgeving en de houtwallen zijn niet voor niets altijd beschermd. 4 Het plan voorziet in een snelheidsverhoging tot 80km/h vanaf stadsrand zuid tot aan stadsrand oost "als alle aansluitingen zijn opgeheven". Dit is voor mij onacceptabel in verband met de bereikbaarheid van het hele gebied tussen de landgrens en Zuid Esmarkerrondweg. Bewoners worden afgesloten en hulpdiensten kunnen gebied niet of moeilijk binnen wettelijke tijden bereiken. 5 Er is al een gevaarlijke overgang van de Schukkinkweg met de Oostweg. Wat te doen met de aansluitingen van de bewoners van de Zuid Esmarkerrondeg en de wegen die nu uitkomen op de Zuid Esmarkerrondweg? De bereikbaarheid van het buitengebied komt in gevaar en meer gevaarlijke overgangen zijn niet wenselijk. 6 Het sluiten van de zuidelijke ringweg zal ook een aanzuigende werking hebben op omliggende wegen. Dit is niet gewenst. Verkeer van de stad moet niet worden afgewimpeld op het buitengebied. 7 In het plan wordt aangehaald dat als de Usseleerrondweg en Broekheurnerrondweg worden afgewaardeerd het verkeer afneemt. Dit verkeer zal dan verplaatsen naar de afrit Oost met de N35. Deze aannames wekt bij mij zeer grote vraagtekens op aangezien het verkeer naar mijn inziens eerder dan afrit West of Zuid zal nemen en niet langs afrit Zuid zal rijden om afrit Oost te nemen. Ik hoop dat het college en raad deze overwegingen tot zich nemen, en dat er gerichte

Dank voor het indienen van uw uitgebreide zienswijze. Wij constateren dat uw bezwaar gaat over een eventueel nieuw aan te leggen weg en niet over het wegencategoriseringsplan zelf. Deze doortrekking is eerder in de mobiliteitsvisie en later in de omgevingsvisie al ingetekend als mogelijke ontwikkeling. Vooralsnog ligt er geen concreet plan. Vandaar dat het als stippellijntje ingetekend is. Op basis van uw reactie zien we daarom geen aanleiding het wegencategoriseringsplan voor nu te wijzigen.

aandacht komt voor de bewoners en natuur van het buitengebied. Met vriendelijke groet, 

Wij wonen aan de Parkweg ■■■■ en dit gedeelte is aangemerkt als een GOW-50 weg. Door de enormtoegenomen verkeersdruk is de leefbaarheid voor de aanwonenden sterk onder druk komen teliggen. Met name het vele zware vrachtverkeer door de straat. Enorme uitstoot van CO2 en roet. Deramen en de gevels aan de straatzijde zitten vol roet en ventilatie aan die zijde is ongezond. Ik hebastma en loop inmiddels bij de long- en hartspecialisten en heb zelfs achter thuis dikwijls last vande uitlaatgassen. Ons verzoek is om het vrachtverkeer om te leiden via de Westerval en singels voor zowel van en naar het Havengebied als van en naar het centrum. Onze straat fungeert als eensluproute voor het vrachtverkeer. Daarnaast scheuren de auto's door de straat en in de ochtenden avondspits stilstaand verkeer met ronkende uitlaten. Graag wordt dit meegenomen in de eindbeslissing.

Dank voor het indienen van uw zienswijze. Graag gaan wij hierop in. Het wegcategoriseringsplan gaat niet over het type voertuig dat over bepaalde wegen rijdt. Vrachtwagens rijden legaal over de Parkweg en dat blijft toegestaan. We begrijpen dat dit voor u in uw situatie ongewenst is. We zetten als gemeente wel in op het verduurzamen van de logistieke sector. Dit doen we samen met andere overheden en de sector zelf. We faciliteren bedrijven op bedrijventerreinen om de overstap op elektrisch rijden te maken. Mede door de netcongestie gaat dit echter niet zo vlot als gewenst. Ook vraagt u aandacht voor het aantal hardrijders. Dit zien we op meerdere plekken in de stad. Onder andere met flexibele flitspalen treden we hier tegen op. Ook de politie heeft hierin een taak. We brengen dit signaal met regelmaat over.

Beste leden van de Gemeenteraad, Met grote bezorgdheid hebben wij kennis genomen van uw wegcategoriseringsplan. Met deze zienswijze willen wij onze bezwaren kenbaar maken tegen dit plan, specifiek voor het gedeelte van de Zuid Esmarkerrondweg en de ontsluiting op de Oostweg. Wij wonen aan de Zuid Esmarkerrondweg alwaar wij een directe uitrit op de Zuid Esmarkerrondweg hebben (geschikt voor laden/lossen vrachtwagens), alsmede ook een beperkte uitrit via de Horstkamplaan (alleen personenauto's en fietsen). Wat wij uit de beperkte detaillering van de plannen kunnen opmaken is dat A. De Zuid Esmarkerrondweg buiten de bebouwde een GOW80 classificatie krijgt. B. De Zuid Esmarkerrondweg wordt aangesloten op de Oostweg. C. De Knalhutteweg van de Duitse grens tot komgrens van GOW80 naar ETW60 gaat. D. Buurserstraat van Broekheurnerring tot komgrens van GOW50 naar GOW30 en buiten de bebouwde kom ETW60 blijft. Wij hebben de volgende bezwaren tegen uw plan. Met betrekking tot punt A en B. 1. De toename van het verkeer resulteert in minder leefbaarheid door meer geluid, meer overlast en minder woongenot. 2. Het zelfde geldt voor de verhoging van de snelheid van 60 naar 80 km/uur. Ook dit resulteert in minder leefbaarheid door meer geluid, meer overlast en minder woongenot. 3. Onveiligheid van de uitritten: direct vanuit ons woonerf in de flauwe bocht als ook vanuit de Horstkamplaan. In beide gevallen is het zicht erg slecht met grote risico's voor wandelaars, fietsers en auto's. Voor deze laatste twee wordt ook de kruising met de Horstkamplaan niet als gelijkwaardige kruising gezien waardoor het meeste verkeer van links geen voorrang geeft op verkeer van rechts die de Zuid Esmarkerrondweg opdraaien vanuit de Horstkamplaan. Een verhoging van de snelheid alsmede ook de toename van het verkeer heeft hiermee een nadelige invloed op de veiligheid van inzittenden van auto's, fietsers en wandelaars. Wij voorzien een veel hoger risico op (dodelijke) ongelukken. 4. Aansluiting op de Zuid Esmarkerrondweg. Voor de bereikbaarheid van ons erf is het belangrijk om een directe aansluiting op de Zuid Esmarkerrondweg te behouden, met inbegrip van

Dank voor het indienen van uw uitgebreide zienswijze. Wij constateren dat uw bezwaar gaat over een eventueel nieuw aan te leggen weg en niet over het wegcategoriseringsplan zelf. Deze doortrekking is eerder in de mobiliteitsvisie en later in de omgevingsvisie al ingetekend als mogelijke ontwikkeling. Vooralsnog ligt er geen concreet plan. Vandaar dat het als stippelijntje ingetekend is.

U stipt vervolgens de Buurserstraat aan. Deze gaat in het plan tussen de Broekheurnerring tot de komgrens van GOW50 naar GOW30. Het heeft geen stedelijke functie en vanwege direct aanwonenden is 30 km/u een meer veilige snelheid. Het vervolg van de Buurserstraat is reeds ETW60. Dit blijft zo. De Knalhutteweg trekken we in dit plan gelijk aan de andere wegen in het buitengebied. Ook omdat via de N35 en het Duitse hoofdwegennet een betere route beschikbaar is.

Op basis van uw reactie zien we daarom geen aanleiding het wegcategoriseringsplan voor nu te wijzigen.

vrachtwagens die bij ons zand komen brengen en niet via de Horstkamplaan bij ons kunnen lossen. Het plan geeft hier geen duidelijkheid over. 5. Op dit moment is de Zuid-Esmarkerrondweg verboden voor doorgaand vrachtverkeer. Het plan is onduidelijk of dit hetzelfde blijft of verandert. Vanuit veiligheidsoogpunt en geluids- en trillingsoverlast zijn wij tegen het openstellen van de Zuid-Esmarkerrondweg voor vrachtverkeer. 6. Het plan is onduidelijk over de gevolgen voor de omliggende wegen en de

aansluitingen op de Zuid Esmarkerrondweg. Vanwege onze bereikbaarheid van en naar Hogeland, het Wooldrik en het gebied ertussen zijn wij tegen minder aansluitingen op de Zuid

Esmarkerrondweg, tegen afsluiting van de Brinkstraat en tegen een afsluiting van de Zuid

Esmarkerrondweg. Met betrekking tot punten C en D. Ondergetekenden zijn van mening dat dit ook doorgaande routes zijn die de doorstroom bevorderen en het afwaarderen van deze routes leidt tot onnodig extra verkeer over de Zuid

Esmarkerrondweg met veel meer extra gereden kilometers, waarbij de bereikbaarheid van Duitsland en Buurse wordt verminderd. Deugdelijke onderbouwing van de aannames voor de veranderingen van de wegcategorieën ontbreken ons inziens. Door het nieuwe plan hebben wij ernstige twijfels ten aanzien van onze veiligheid, bereikbaarheid, en leefbaarheid. Het plan ontbreekt aan concrete uitwerking waardoor wij nog veel vragen hebben over de precieze invulling en de consequenties voor onze situatie. Wij hopen dat het College en de Raad deze overwegingen tot zich zal nemen, en dat er gerichte aandacht komt voor onze bezwaren.

Met vriendelijke groet,

Met deze brief dien ik formeel een zienswijze in tegen de voorgenomen plannen binnen deontwerp Omgevingsvisie Enschede, en in het bijzonder tegen het doortrekken van de Oostwegen de opwaardering van de Zuidelijke Rondweg naar een weg met een hogere snelheid en verkeersfunctie. Als direct aanwonende van deze infrastructuur — met mijn woning op slechts vijf meter afstand van de huidige weg — ben ik diep bezorgd over de ingrijpende gevolgen van deze plannen voor mijn woonsituatie, gezondheid, veiligheid en de leefomgeving in bredere zin.

1. Disproportionele impact op omwonenden
De huidige situatie is al kwetsbaar: mijn woning ligt buiten de bebouwde kom, zonder enig fysieke barrière of buffer tussen het verkeer en mijn perceel. Een opwaardering van deze weg tot 80 km/h zal leiden tot:
- Aanzienlijke toename van geluidsoverlast, zeker in de vroege ochtend en avond.
- Verhoogde verkeersintensiteit en -druk, wat leidt tot verminderde rust en beleving.
- Toename van trillingen, met mogelijk structurele gevolgen voor mijn woning.
- Verhoogd risico voor verkeer op en rond mijn inrit, wat de verkeersveiligheid in gevaar brengt.
De leefbaarheid wordt hierdoor ernstig aangetast, en de waardevermindering van mijn woning is vrijwel onvermijdelijk.

2. Onvoldoende onderbouwing van nut en noodzaak
In de visie wordt het doortrekken van de Oostweg en het opwaarderen van de Zuidelijke Rondweg gepresenteerd als logische stap in de doorstroming en ontsluiting van de stad. Echter: Welke verkeersknelpunten lost dit exact op? Welke alternatieven zijn onderzocht en waarom zijn die afgefallen? Is de doortrekking gebaseerd op een actueel verkeerskundig onderzoek, of op aannames over toekomstige groei? Is rekening gehouden met veranderende mobiliteitstrends (meer thuiswerken, ebikes, OV-beleid)? Zijn de afslagen op de A35/ N35 (zuid en Oost) niet juist bedoeld voor de doorstroming? Zijn de afslagen op de A35/ N35 (zuid en Oost) niet juist bedoeld om verkeer te weren uit gebieden waar dit niet of minder gewenst is? Zonder heldere onderbouwing van deze keuzes lijkt het plan disproportioneel, zeker gezien de sociale en ecologische schade.

3. Aantasting van natuur en landschap
Het tracé van de Oostweg doorkruist of grenst aan groene gebieden die nu dienst doen als:
- Natuur- en rustgebied voor omwonenden.
- Ecologische verbindingzone voor flora en fauna.
- Bufferzones voor klimaatadaptatie [bijv. afvoer regenwater, biodiversiteit].
Het doortrekken van wegen en verhard oppervlak vergroot de verstedelijkingsdruk en staathaaks op gemeentelijke en landelijke doelen rond natuurbehoud, biodiversiteit en klimaatbestendigheid. Het staat ook haaks op de eigen uitspraken over de plannen groen en blauw.

4. In strijd met het karakter van

Dank voor het indienen van uw uitgebreide zienswijze. Wij constateren dat uw bezwaar gaat over een eventueel nieuw aan te leggen weg en niet over het wegcategoriseringsplan zelf. Deze doortrekking is eerder in de mobiliteitsvisie en later in de omgevingsvisie al ingetekend als mogelijke ontwikkeling. Vooralsnog ligt er geen concreet plan. Vandaar dat het als stippelijntje ingetekend is. Op basis van uw reactie zien we daarom geen aanleiding het wegcategoriseringsplan voor nu te wijzigen.

het gebied De Zuidelijke Rondweg en omgeving hebben nu nog een grotendeels landelijk en kleinschalig karakter. Het opwaarderen tot een doorgaande route met 80 km/h verkeerverandert dit in een stedelijke verkeersas — iets wat de oorspronkelijke functie van de wegtotaal ondermijnt. Dit leidt tot: Verlies van ruimtelijke kwaliteit. Minder recreatieve waarde van de omgeving. Verkeersdrukte in gebieden die daar niet op zijn ingericht. Verlies van de rust en het groen in het buitengebied.

5. Geluidsoverlast en trillingen Een verhoging van de verkeerssnelheid en -intensiteit zal onvermijdelijk leiden tot een toename van geluidsoverlast en mogelijk trillingen. Volgens de Wet geluidhinder dient degeluidsbelasting op de gevel van woningen binnen de wettelijke normen te blijven. Gegevens nabijheid van mijn woning tot de weg, is het waarschijnlijk dat deze normen worden overschreden, wat mijn woongenot en gezondheid negatief beïnvloedt.

6. Gebrekkige participatie en communicatie Tot op heden is onvoldoende informatie gedeeld met direct omwonenden, laat staan dat er sprake is geweest van daadwerkelijke participatie in de planvorming. Bij een plan van deze omvang en impact zou een traject met bewoners, belangenorganisaties en onafhankelijke experts vanzelfsprekend moeten zijn.

7. Oproep tot heroverweging en alternatieven Ik verzoek de gemeente: - De plannen voor het doortrekken van de Oostweg en het opwaarderen van de Zuidelijke Rondweg on hold te zetten, - Een volledig verkeerskundig en milieutechnisch onderzoek uit te voeren, - En pas daarna — samen met bewoners — alternatieven te overwegen, zoals: - Snelheidsbeperking in plaats van verhoging, - Stil asfalt en andere geluidsreducerende maatregelen, - Behoud van de huidige functie als gebiedsontsluitingsweg op lagere snelheid.

8. Ultimatum remedium: juridische en fysieke compensatie Indien de gemeente desondanks besluit de plannen door te zetten, dan is het noodzakelijk dat er een oplossing komt voor mijn woongenot. Dat kan enkel door: - Het aanbieden van een alternatieve woning, bijvoorbeeld door herbouw op een rustiger en veiliger locatie, - Het aankopen van een deel van het perceel, en/of - Het aanbieden van financiële compensatie voor de verwachte schade en waardevermindering. Indien hierover geen oplossing wordt bereikt, ben ik genooddaakt om alle juridische stappen te zetten die noodzakelijk zijn om mijn woongenot, gezondheid en rechten als burger te beschermen.

Conclusie De huidige plannen zijn onvoldoende onderbouwd en staan op gespannen voet met het belang van omwonenden, natuur, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Ik verzoek u daarom dringend deze plannen te heroverwegen en op

zoek te gaan naar evenwichtigere oplossingen waarbij de belangen van álle betrokkenen serieus worden gewogen	
--	--

Geachte heer/mevrouw, Namens de wijkraad LasonderZeggelt-Boddenkamp delen wij graag onze zienswijze op het concept Wegencategoriseringsplan zoals gepresenteerd op 8 februari 2025. Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor de richting die het plan inslaat, waarbij op veel plaatsen wordt gekozen voor een verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/u in woonwijken. Dit is een belangrijke stap voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Echter hebben wij zorgen over het behoud van 50 km/u op een aantal wegen in en nabij onze wijk, die niet voldoen aan de richtlijnen voor een veilige GOW50-weg conform het CROW Afwegingskader. Het betreft met name: * Deurningerstraat (buiten de Singel) * Oldenzaalsestraat (buiten de Singel) * Hengelosestraat (buiten de Singel) * Lasondersingel * Boddenkampsingel Deze wegen hebben géén vrijliggende fietspaden en worden intensief gebruikt door fietsers, waaronder veel scholieren, juist op deze wegen hebben zich in het verleden ernstige en zelfs dodelijke ongevallen voorgedaan. Wij verwijzen hierbij naar het tragische ongeluk met scholier  op de Deurningerstraat in 2022. In de huidige vorm vallen deze wegen onder wat in de verkeerskundige literatuur bekendstaat als "GOWSO-Grijs": wegen waar wel 50 km/u gereden mag worden, maar die niet veilig zijn ingericht volgens de richtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen. Onze oproep: Wij verzoeken de gemeente Enschede dan ook om: 1. In het plan expliciet aan te geven welke GOW50-wegen niet voldoen aan de CROW-richtlijnen; 2. Deze zogeheten GOW50-Grijs wegen te heroverwegen en waar mogelijk aan te passen naar GOW30; 3. Waar aanpassing naar 30 km/u (nog) niet mogelijk is, duidelijke maatregelen en tijdspad te benoemen waarmee de veiligheid van fietsers en voetgangers op korte termijn substantieel wordt verbeterd. Tot slot sluiten wij ons aan bij de reactie van de Fietsersbond Enschede, die dit onderwerp helder en feitelijk onderbouwd heeft aangekaart. Wij hopen dat het College en de gemeenteraad deze overwegingen ter harte nemen en kiezen voor een veilige en leefbare inrichting van de hoofdwegen in onze stad. Met hartelijke groet,

Dank voor het indienen van uw zienswijze. Graag reageren wij daarop. In meerdere zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid op invalswegen, met name op de Deurningerstraat en andere invalswegen te verlagen naar 30 km/u. Hier kiezen we echter niet voor omdat het leidt tot meer verkeer in de wijken. Daar geldt namelijk ook 30 km/u. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast doen we dit omdat we eenduidigheid nastreven en het verkeer willen laten rijden waar het gewent is, namelijk via de centrumroutes en op de singel. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden. U stipt daarnaast het inrichtingsvraagstuk aan. Allereerst is het belangrijk te beseffen dat dit plan voortborduurt op het reeds bestaande wegencategoriseringsplan. Wegen die in een andere categorie vallen, richten we opnieuw in wanneer er onderhoudswerkzaamheden/reconstructie plaatsvindt. Het ontwerp bepalen we per weg en ligt niet vooraf vast. Hierin wordt rekening gehouden met de situatie in de omgeving. Op wegen die al 50 km/u zijn en waar in het wegencategoriseringsplan niets wijzigt, wordt geen nieuw ontwerp opgesteld. Wij herkennen dat er idealiter gescheiden fietsstroken of vrijliggende fietspaden aanwezig zijn op langs 50 km/u wegen. Hier

 Namens de wijkraad Lasonder - Zeggelt - Boddenkamp Pagina 6-7: Afwegingskader en introdactie GOW30 vs GOW50 * Het achterliggende beleid over het onderscheid tussen GOW30 en GOW50. * Belangrijk: het plan erkent dat sommige wegen als GOW50 behouden blijven ondanks dat ze volgens CROW GOW30 zouden moeten zijn (zoals de Deurningerstraat en Hengelosestraat). * Citaat: Er zijn ook wegen in Enschede die we GOW50 houden, terwijl deze volgens de CROW-richtlijn GOW30 hadden moeten worden. Pagina 3-4: Wat is een GOW (gebiedsonsluitingsweg) * Legt de basis uit van wegcategorisering: ETW, GOW, SW. * Belangrijk om te snappen welke functie GOW50-wegen hebben in het netwerk. Pagina 15-18: Bijlage 3 - Wijzigingen per weg * Hier zie je per stadsdeel welke wegen GOW50 blijven of worden, en of ze omlaaggaan naar GOW30. * In het bijzonder: o Deurningerstraat o Hengelosestraat o Oldenzaalsestraat * Hieruit kun je herleiden dat ze GOW50 blijven, zonder dat expliciet wordt ingegaan op de (on)veiligheid bij ontbreken van vrijliggende fietspaden	speelt ook het ruimtelijke aspect mee. Wel bieden we alternatieve fietsroutes aan zoals de Kottendijk of Lonnekerspoorlaan.
---	--

aag willen wij hierbij onze zienswijze aangeven inbrengen op het Concept Wegencategoriseringsplan Enschede februari 2025, toegespitst op de volgende 2 onderwerpen: 1. Verbinding Zuid Esmarkerrondweg - Oostweg 2. (Doorfietsroute) Brinkstraat 1. Verbinding Zuid Esmarkerrondweg - Oostweg Sinds 1995-1996 is er sprake geweest van plannen om de Oostweg te verbinden op de Zuid Esmarkerrondweg, dwars door onze grond heen. Destijds hebben wij hier ook bezwaar tegengemaakt. Het tracé van toen is onveranderd ingetekend in de schetsen in het huidige plan. Onze bezwaren hiertegen: a. Wij raken hierdoor grond kwijt, b. Onze zeer courante landbouwpercelen worden diagonaal doormidden gekleefd. In het huidige plan houden we 2 schuine percelen over, wat inefficiënt is om te bewerken. Onze adviseur Ineke [REDACTED], heeft hieronder contact gehad met [REDACTED], landschapsarchitect van de gemeente Enschede. Het blijkt dat de wegenafdeling tot op heden nog geen project geformuleerd heeft, noch een budget toegekend heeft, noch een exact traject ingetekend heeft. Naar verluidt is het waarschijnlijker dat de aansluiting niet omstreeks Zuid Esmarkerrondweg 401 wordt gemaakt, maar nabij het kruispunt met de Holterhofweg. Zie de schets op de volgende pagina. Mocht het blauw geschetste traject inderdaad waarschijnlijker zijn, dan rijst de vraag waarom het rode traject in het nog zo recente Concept Wegencategoriseringsplan getekend is? Het leidt tot grote onrust bij belanghebbenden. Wij willen de gemeente vragen snel duidelijkheid te geven over het exacte traject. Het rode traject gaat door onze grond, het blauw niet, of amper. Maar in geval van het blauwe traject vragen wij ons sterk af in hoeverre wij ons meest oostelijke perceel wel goed kunnen bereiken met landbouwmaterieel. Immers op pagina 15 wordt geschreven dat aansluitingen worden opgegeven. In beide gevallen willen wij dus graag vroegtijdig betrokken zijn. Niet alleen om 'tegen' te zijn, maar ook om opbouwend mee te kunnen denken naar oplossingen. Al gebiedt de eerlijkheid te zeggen dat zowel het rode als het blauwe traject dóór landbouwgrond gaat, hetgeen wij zouden betreuren en waarvan we ons afvragen of dit nodig is. Het stukje buitengebied tussen Brinkstraat doorlopend in Lappenpad, Allemansveldweg en N35 kent al veel wegen en weggetjes en heeft daardoor al een sterk versnipperd, kleinschalig landbouw karakter. Ga nou niet nog meer versnipperen! Aangaande de doortrekking Oostweg op de Zuid Esmarkerrondweg ademt het plan uit dat er een racebaan moet komen tussen de rotonde met de Knalhatteweg en Oostweg. Om snel van Stolklanden in Glanerbrug te komen en v.v. Echter, die Zuid-Esmarkerrondweg loopt vanaf de rotonde met de

Dank voor het indienen van uw uitgebreide zienswijze. Wij constateren dat uw bezwaar gaat over een eventueel nieuw aan te leggen weg en niet over het wegencategoriseringsplan zelf. Deze doortrekking is eerder in de mobiliteitsvisie en later in de omgevingsvisie al ingetekend als mogelijke ontwikkeling. Vooralsnog ligt er geen concreet plan. Vandaar dat het als stippelijntje ingetekend is. Op basis van uw reactie zien we daarom geen aanleiding het wegencategoriseringsplan voor nu te wijzigen.

Knalhatteweg tot de Weerninklanden, door en langs de bebouwde kom. Wil men daar nóg meer verkeer hebben? De Zuid Esmarkerrondweg is moeilijk te verbreden tussen de nummers 459 7 461 en Holzikerbrinkweg. Eveneens geldt dit tussen nummer 444 en 439 7 433. En tussen nummer 401 en 410. Zoals wij ook in 1996 aangedragen hebben: maak gebruik van bestaande wegen! Dit zou primakunnen door de Knalhatteweg via de Allemandsveldweg direct op de Oostweg aan te sluiten. Hiermee scheid je het snelle verkeer voor de racebaan tussen Stroinkslanden en Glanerbrug door een gebied waar het nu nog niet zo druk is. En het rustigere bestemmingsverkeer kan op de Zuid Esmarkerrondweg blijven. De Allemandsveldweg kan relatief eenvoudig verbreed worden. In deze variant zouden wij overigens naar alle waarschijnlijkheid ook een strook meest oostelijk van onsperceel kwijtraken. Maar dat is veel minder ingrijpend dat een dwarse doorsnijding. 2. (Doorfietsroute) Brinkstraat Ons is niet duidelijk wat de plannen met de Brinkstraat zijn tussen Zuid Esmarkerrondweg en Sportlaan, maar ze moeten mede in samenhang met de doortrekking van de Oostweg gezien worden. De aansluiting van de Zuid Esmarkerrondweg met de Oostweg gaan hoogstwaarschijnlijk gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van ons erf aan de . Wij willen benadrukken dat wij een actief landbouwbedrijf hebben en wij moeten bereikbaar zijn en blijven voor grootlandbouwmaterieel én vrachtauto's. Om dit moment is de doorgang over de Wilminkweg langs de nummer 6 en 9 te smal voor het groter materieel. Er moet vaak worden omgereden via Brinkstraat en Zuid Esmarkerrondweg (meer tijd ^ hogere kosten). Blijkbaar zijn er plannen voor een doorfietsroute op de Brinkstraat, dit mag het omrijden voor ons niet nog complexer maken, mede in het licht van opheffingen van aansluitingen aan de Zuid Esmarkerrondweg, t.b.v. de doortrekking van de Oostweg. Wij zouden echt bijzonder teleurgesteld zijn als de Brinkstraat een fietsstraat zou worden, of als auto's anderszins geweerd gaan worden. Naar ons idee kan dit prima een prettige weg voor auto's én fietsers worden. Er zou eerst eens gestart moeten worden met een inhaalverbod - dat gehandhaafd wordt - rondom het viaduct over de N35, waar het overzicht beperkt is. Verder zouden er regelmatig snelheidscontroles mogen zijn, het is nl. bizar hoe hard er gereden en ingehaald wordt. Tot slot is er ruimte te maken voor een vrijliggend fietspad. Op deze manier blijft de Brinkstraat defunctie behouden van een doorgaande weg, wat het naar ons idee ook zou moeten blijven, zowel voor fietsers, (vracht-)auto's en landbouwverkeer. 3. Conclusies samenvattend Maak duidelijk wat het traject voor de doortrekking van de

Oostweg op de Zuid Esmarkerrondweg wordt. Maak gebruik van bestaande wegen voor die doortrekking, om landbouwgrond zoveel mogelijk te sparen. Indien die doortrekking via Knalhutteweg en Allemandsveldweg direct op de Oostweg wordtaangesloten, wordt efficiënte landbouwgrond gespaard en wordt het verkeer beter verspreid, juist weg van de bebouwde kom. Indien een vrijliggend fietspad naast de Brinkstraat wordt aangelegd tussen Zuid Esmarkerrondweg en Sportlaan kan dit een prettige doorgaande route blijven voor al het verkeer	
---	--

Hierbij een aantal algemene opmerkingen bij dit mooie plan dat voor een verschuiving van het verkeer moet zorgen. Onderaan een aantal opmerkingen bij de concrete voorstellen.

- er lijkt onvoldoende rekening te zijn gehouden met reisdrempels voor (spoed)zorg. De reistijden zullen binnen de stad en de buitenwijken aanzienlijk toenemen bij het verder inrichten van 30km zones. Naast ambulances en huisartsen, wordt ook door verpleegkundigen veel zorg aan huis geleverd wat voor extra reistijd zorgt. Het verschuiven van de verkeersstromen leidt tot minder ongelukken, maar kans is groot dat door langere reistijden de ambulances minder vaak binnen de 15min norm op locatie zijn. Graag hier ook specifiek naar kijken.
- In het wegenplan wordt vooral gekeken naar reisdrempels tijdens de spits lijkt het. Dus vooral woon-werkverkeer.
- In het plan zijn belangrijke locaties, zoals stadshuis, sportvelden, zwembad, verpleeghuizen, en stations onvoldoende ontsloten. Vrijwel alle treinstations zijn moeilijk bereikbaar buiten kantooruren in het weekend als er vrijwel geen OV is als volwaardig alternatief. De P+R is vanuit oost moeilijk bereikbaar, en ook voor het ziekenhuis en huisartsenpost moet een grote omweg worden gemaakt. Ook wanneer een inwoner niet dicht bij een buslijn woont is het lastig. Tijdens kantooruren is alles wel perfect geregeld met soms wel tot 6x per uur een bus.
- Het bereiken van het zwembad, op zaterdag de voetbalclub aan de andere kant van de stad wordt een hele reis. De verkeersstromen lijken vooral vanuit het centrum te zijn opgezet. Van oost naar zuid reizen is maar beperkt rekening mee gehouden. Ook bereikbaarheid van zwembad moet meestal met redelijke omweg.
- Verkeersstromen van noord naar zuid en naar de omliggende dorpen (Gronau, Losser, Haaksbergen, Oldenzaal) is maar beperkt rekening gehouden. Vanuit oikos naar Gronau of Losser lijkt alleen maar via 30 km wegen te kunnen, of met een hele grote omweg. Ondanks dat buiten de gemeente grenzen er weinig invloed is op de verkeerssituatie, zijn de reisdrempels die kan op waarschijnlijk wel in beeld te brengen.
- 30km zones met veel drempels lijken veel steiler te zijn en zijn met de fiets ook onprettig om te nemen. Zijn er geen mogelijkheden deze 'vlakker' te maken aan de zijkanalen? Fietstraten worden door de drempels zelfs voor fietsers oncomfortabel. Specifieke opmerkingen op de voorstellen:
- De Kerkstraat. Dit is eigenlijk een doorgaande route van Glanerbrug | oikos naar het station Glanerbrug, en naar Losser. Ook vanuit de buitsweg en glanerbeek een belangrijke route om naar Gronau en de B52 te reizen. Dit zou

Dank voor uw zienswijze. Graag gaan wij hierop in. Bij het opstellen van het plan hebben we rekening gehouden met de voorwaarden die de hulpdiensten stellen. Uiteraard wordt ervoor gezorgd dat zij goed kunnen blijven functioneren. Er zijn doorrekeningen opgesteld die de gevolgen van het inrichten van GOW30 op diverse wegen in kaart brengt. Daarnaast wordt er in de ontwerpfase, situatie specifiek naar de af te waardenen weg gekeken wanneer dit aan de orde is. Naast dit wegencategoriseringsplan werken we uiteraard ook aan het verbeteren en op peil houden van het openbaar vervoeraanbod. Dit is echter een bevoegdheid van de provincie. Verkeersstromen naar de omliggende dorpen blijven ongewijzigd in dit plan. Vaak zijn dat ook provinciale wegen. U gaat op een aantal wegen specifiek in in uw zienswijze. Hierin speelt met name de functie van de weg en de intensiteit van het verkeer een rol bij de keuze van de categorie. Zo hebben de Kerkstraat en de Heidevlinder geen stedelijke functie in het netwerk, dit maakt 30 km/u een passende snelheid. Op de Najaarsweg kijken we nog hoe de categorie GOW80 op een veilige manier in te richten, de uitstraling past immers nu al beter bij die categorie dan bij GOW50. Maar wellicht wordt een adviesniveaus op wegvakniveau ingevoerd. Dit geldt ook voor de J.J. van Deinselaan. De voorzieningen die u noemt zijn te bereiken via de singel en de Kuipersdijk die wel 50 blijven. Hiermee leiden we het autoverkeer naar

eigenlijk een doorstroomweg moeten zijn. - Gronausestraat na centrum Glanerbrug richting Duitsland, doorstroomweg naar de B52 en Gronau. - Heidevlinder, voorbeeld van goede brede weg. Geen reden om dit te verlagen. Veiligheid vele malen beter voor kinderen die fietsen dan op de gronausestraat in centrum Glanerbrug. - Najaarsweg: de voorgestelde 80 lijkt daar te hoog, 50 te laag. Misschien 70 of 60 lijkt meer passend, ook vanwege oversteek en fietspad naast de weg voor afslaand verkeer. Snelheidsverschil wordt daardoor heel groot en abrupt. - Jupiterstraat – brede overzichtelijke weg. Snelheid verlagen betekend ook dat het busvervoer trager gaat. Beter inrichten en 50 houden moet voldoende zijn. - Van deinselaan, is belangrijke verbindingsweg, juist 50 laten, en tot eind van de weg doortrekken. Voor bereikbaarheid voor zwembad en sportvelden/ sporthallen vanuit oost een belangrijke weg. Voorrangsweg maakt het duidelijk en overzichtelijk ook voor de busverbinding. - Knalhuttenweg - ook belangrijke weg om vanuit het buitengebied te reizen. Graag inrichten dat het juist overzichtelijker wordt. Het lijkt of er in de reisroutes alleen is gekeken van de kern van de stad naar buiten, maar niet van wijk naar wijk, of naar omliggende dorpen. - Gebied rondom ziekenhuis - Verder mist een duidelijk weg | goede bereikbaarheid van het ziekenhuis . - Ook station Glanerbrug wordt niet met een doorstroomweg ontsloten. Wellicht kerkstraat verbeteren. Richting Losser is dit redelijk. Vanaf Gronau | Glanerbrug zeer lastig met nieuwe inrichting kerkstraat.

wegen die daarvoor ingericht zijn en verbeteren we de verkeersveiligheid in de wijken.

Geachte heer, mevrouw. Graag willen wij hierbij onze zienswijze aangeven inbrengen op het Concept Wegencategoriserings-plan Enschede februari 2025, toespitsend op de volgende Zonderwerpen: 1. Verbinding Zuid Esmarkerrondweg - Oostweg 2. (Doorfietsroute) Brinkstraat 1. Verbinding Zuid Esmarkerrondweg - Oostweg Sinds 1995-1996 is er sprake geweest van plannen omde Oostweg te verbinden op de Zuid Esmarkerrondweg, dwars door onze grond heen. Destijds hebben wij hier ook bezwaar tegen gemaakt. Het tracé van toen is onveranderd ingetekend in deschetsen in het huidige plan. Onze bezwaren hiertegen: a. Wij raken hierdoor grond kwijt, b. Onze zeer courante landbouwpercelen worden diagonaal doormidden gekleefd. In het huidige plan houden we 2 schuine percelen over, wat inefficiënt is om te bewerken. Onze adviseur Ineke Brusse, beëdigd rentmeester nvr., heeft hieronder contact gehad met Laura van Tongeren, landschapsarchitect van de gemeente Enschede. Het blijkt dat de wegenafdeling tot op heden nog geen project geformuleerd heeft, noch een budget toegekend heeft, noch een exact traject ingetekend heeft. Naar verluidt is het waarschijnlijker dat de aansluiting niet omstreeks Zuid Esmarkerrondweg 401 wordt gemaakt, maar nabij het kruispunt met de Holterhofweg. Zie deschets op de volgende pagina. Mocht het blauw geschetste traject inderdaad waarschijnlijker zijn, dan rijst de vraag waarom het rode traject in het nog zo recente Concept Wegencategoriseringsplan getekend is? Het leidt tot grote onrust bij belanghebbenden. Wij willen de gemeente vragen snel duidelijkheid te geven over het exacte traject. Het rode traject gaat door onze grond, het blauw niet, of amper. Maar in geval van het blauwe traject vragen wij ons sterk af in hoeverre wij ons meest oostelijke perceel wel goed kunnen bereiken met landbouwmaterieel. Immers op pagina 15 wordt geschreven dat aansluitingen worden opgegeven. In beide gevallen willen wij dus graag vroegtijdig betrokken zijn. Niet alleen om 'tegen' te zijn, maar ook om opbouwend mee te kunnen denken naar oplossingen. Al gebiedt de eerlijkheid te zeggen dat zowel het rode als het blauwe traject dóór landbouwgrond gaat, hetgeen wij zouden betreuren en waarvan we ons afvragen of dit nodig is. Het stukje buitengebied tussen Brinkstraat doorlopend in Lappenpad, Allemansveldweg en N35 kent al veel wegen en weggetjes en heeft daardoor al een sterk versnipperd, kleinschalig landbouw-karakter. Ga nou niet nog meer versnipperen! Aangaande de doortrekking Oostweg op de Zuid Esmarkerrondweg ademt het plan uit dat er een racebaan moet komen tussen de rotonde met de Knalhatteweg en Oostweg. Om snel van Stoinklanden in Glanerbrugte komen en v.v. Echter, die Zuid-

Dank voor het indienen van uw uitgebreide zienswijze. Wij constateren dat uw bezwaar gaat over een eventueel nieuw aan te leggen weg en niet over het wegencategoriseringsplan zelf. Deze doortrekking is eerder in de mobiliteitsvisie en later in de omgevingsvisie al ingetekend als mogelijke ontwikkeling. Vooralsnog ligt er geen concreet plan. Vandaar dat het als stippelijntje ingetekend is. Op basis van uw reactie zien we daarom geen aanleiding het wegencategoriseringsplan voor nu te wijzigen.

Esmarkerrondweg loopt vanaf derotonde met de Knalhutteweg tot de Weerninklanden, door en langs de bebouwde kom. Wil men daar nóg meer verkeer hebben? De Zuid Esmarkerrondweg is moeilijk te verbreden tussen de nummers 459 Z 461 en Holzikerbrinkweg. Eveneens geldt dit tussen nummer 444 en 439 Z 433. Entussen nummer 401 en 410. Zoals wij ook in 1996 aangedragen hebben: maak gebruik van bestaande wegen! Dit zou prima kunnen door de Knalhutteweg via de Allemandsveldweg direct op de Oostweg aan te sluiten. Hiermee scheid je het snelle verkeer voor de racebaan tussen Stroinkslanden en Glanerbrug door een gebied waar het nu nog niet zo druk is. En het rustigere bestemmingsverkeer kan op de Zuid Esmarkerrondweg blijven. De Allemandsveldweg kan relatief eenvoudig verbreed worden. In deze variant zouden wij overigens naar alle waarschijnlijkheid ook een strook meest oostelijk van ons perceel kwijtraken. Maar dat is veel minder ingrijpend dan een eendwars doorsnijding.

2. (Doorfietsroute) Brinkstraat
Ons is niet duidelijk wat de plannen met de Brinkstraat zijn tussen Zuid Esmarkerrondweg en Sportlaan, maar ze moeten mede in samenhang met de doortrekking van de Oostweg gezien worden. De aansluiting van de Zuid Esmarkerrondweg met de Oostweg gaan hoogstwaarschijnlijk gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van ons erf aan de Wilminkweg 49. Wij willen benadrukken dat wij een actief landbouwbedrijf hebben en wij moeten bereikbaar zijn en blijven voor groot landbouwmaterieel én vrachtauto's. Om dit moment is de doorgang over de Wilminkweg langs de nummer 6 en 9 te smal voor het grotere materieel. Er moet vaak worden omgereden via Brinkstraat en Zuid Esmarkerrondweg (meer tijd = hogere kosten). Blijkbaar zijn er plannen voor een doorfietsroute op de Brinkstraat, dit mag het omrijden voor ons niet nog complexer maken, mede in het licht van opheffingen van aansluitingen aan de Zuid Esmarkerrondweg, t.b.v. de doortrekking van de Oostweg. Wij zouden echt bijzonder teleurgesteld zijn als de Brinkstraat een fietsstraat zou worden, of als auto's anderszins geweerd gaan worden. Naar ons idee kan dit prima een prettige weg voor auto's én fietsers worden. Er zou eerst eens gestart moeten worden met een inhaalverbod - dat gehandhaafd wordt - rondom het viaduct over de N35, waar het overzicht beperkt is. Verder zouden er regelmatig snelheidscontroles mogen zijn, het is nl. bizar hoe hard er gereden en ingehaald wordt. Tot slot is er ruimte te maken voor een vrijliggend fietspad. Op deze manier blijft de Brinkstraat de functie behouden van een doorgaande weg, wat het naar ons idee ook zou moeten blijven, zowel voor fietsers, (vracht-)auto's en landbouwverkeer.

3. Conclusies I samenvattend - Maak duidelijk wat het traject voor

dedoortrekking van de Oostweg op de Zuid Esmarkerrondweg wordt. - Maak gebruik van bestaande wegen voor die doortrekking, om landbouwgrond zoveel mogelijk te sparen. - Indien diedoortrekking via Knalhutteweg en Allemandsveldweg direct op de Oostweg wordt aangesloten, wordt efficiënte landbouwgrond gespaard en wordt het verkeer beter verspreid, juist weg van de bebouwde kom. - Indien een vrijliggend fietspad naast de Brinkstraat wordt aangelegd tussen ZuidEsmarkerrondweg en Sportlaan kan dit een prettige doorgaande route blijven voor al het verkeer. Graag bereid tot een mondelinge toelichting.

In dit commentaar geef ik mijn visie op het ontwerp van het wegencategoriseringsplan van Enschede. Ik maak vooral bezwaar tegen de geplande aansluiting op de Oostweg, die recht tegenover onze woonboerderij zou komen te liggen. Ik vind dit voorstel onwenselijk en onvoldoende onderbouwd, om de volgende redenen: 1. Meer verkeersdrukke en onveilige situaties. Het voorliggende plan richt zich op het verschuiven van verkeer naar wegen met een hogere maximumsnelheid of betere doorstroming. Uit paragraaf 3.2 blijkt dat nieuwe verbindingen in Enschede Zuid ertoe leiden dat een deel van dit verkeer zich verplaatst naar de Oostweg.

Wanneer de aansluiting pal tegenover onze woonboerderij wordt gerealiseerd, zal het aantal (doorgaande) motorvoertuigen fors toenemen en kunnen er hogere snelheden worden gereden. Voor fietsers, voetgangers en kinderen in onze buurtschap brengt dit grotere veiligheidsrisico's met zich mee.

2. Verminderde leefbaarheid in het buitengebied Een belangrijk doel van het plan is het verbeteren van leefbaarheid en verkeersveiligheid, maar een nieuwe wegontsluiting dicht bij onze woonboerderij zou juist leiden tot meer geluidsoverlast, uitstoot en een drukker wegbeeld. Daarmee gaat de rust in deze landelijke omgeving verloren. Dit strookt niet met het karakter van de buurtschap, waar doorgaans minder verkeer en meer rust heerst.

3. Gebrekkige onderbouwing en onvoldoende inspraak Hoewel het plan vooral de voordelen voor hoofdroutes en doorstroming benadrukt, ontbreekt een duidelijke onderbouwing waarom de Oostweg precies op deze locatie moet worden aangesloten. De effecten voor omwonenden lijken niet voldoende te zijn onderzocht, terwijl in hoofdstuk 3.3 staat dat participatie op projectniveau zou plaatsvinden. Wij als direct betrokkenen zijn echter nauwelijks betrokken bij de besluitvorming, en alternatieven die de hinder voor onze woonomgeving zouden kunnen verminderen, zijn niet of nauwelijks gepresenteerd.

4. Niet in lijn met het streven naar veiligheid In de Mobiliteitsvisie van Enschede wordt het belang van verkeersveiligheid, ook buiten de bebouwde kom, onderstreept. Het doortrekken van de Oostweg tot aan onze locatie zou echter een gebiedsontsluitende wegfunctie (GOW) creëren, waar doorgaans met hogere snelheden (50 of 80 km/uur) wordt gereden. Dit vergroot het risico op onveilige

Dank voor het indienen van uw uitgebreide zienswijze. Wij constateren dat uw bezwaar gaat over een eventueel nieuw aan te leggen weg en niet over het wegencategoriseringsplan zelf. Deze doortrekking is eerder in de mobiliteitsvisie en later in de omgevingsvisie al ingetekend als mogelijke ontwikkeling. Vooralsnog ligt er geen concreet plan. Vandaar dat het als stippelijntje ingetekend is. Op basis van uw reactie zien we daarom geen aanleiding het wegencategoriseringsplan voor nu te wijzigen.

situaties en staat haaks op het streven om doorgaand verkeer in woongebieden zo veel mogelijk te beperken.

5. Weinig aandacht voor alternatieve oplossingen In hoofdstuk 3.2 wordt vermeld dat verkeer zich deels zal verplaatsen naar ontsluitingswegen met een hogere snelheid, maar er wordt weinig gekeken naar de mogelijkheden om dergelijke wegen buiten het bebouwde (en buitengebied) te houden. Wellicht zijn er trajecten of infrastructurele aanpassingen denkbaar die minder overlast opleveren voor direct omwonenden, maar deze zijn in het huidige plan niet verder uitgewerkt.

6. Fietsveiligheid Het plan stelt dat fietsers en voetgangers profiteren van lagere snelheden. Wanneer onze weg echter een belangrijke verkeersroute wordt, kan de veiligheid voor fietsers juist afnemen, zeker wanneer er geen ruimte is voor kwalitatieve fietspaden of veilige oversteekplaatsen zoals vaker in deze omgeving is gebleken.

7. Vastgoedwaarden Een toename van verkeer en geluidshinder voor de deur kan leiden tot waardevermindering van woningen en een minder aantrekkelijk vestigingsklimaat voor ondernemers en mensen die rustig willen wonen.

8. Gevolgen voor natuurgebied Aamsveen Het Aamsveen, Natura2000 gebied gelegen in de nabijheid van het doortrekkingstraject van de Oostweg, is een waardevol natuurgebied met kwetsbare flora en fauna. Een hogere verkeersintensiteit en -snelheid kunnen zorgen voor extra uitstoot, meer geluidsoverlast en mogelijke verstoring van dieren. Ook kan de aanleg of aanpassing van wegen de hydrologie en biodiversiteit van dit veengebied nadelig beïnvloeden. Er ontbreekt in het huidige 3/4 plan een duidelijke onderbouwing van hoe deze risico's zullen worden beperkt en hoe de gemeente de ecologische kwaliteit van het Aamsveen wil waarborgen. Conclusie Ik ben tegen het huidige wegencategoriseringsplan, en met name tegen de voorgenomen aansluiting van de Oostweg vlak bij onze woonboerderij. Deze plannen leiden tot aanzienlijk meer verkeersoverlast, verhoogde veiligheidsrisico's en een negatieve invloed op de leefbaarheid in onze buurtschap. Daarbij biedt de onderbouwing van deze keuzes onvoldoende inzicht in de noodzaak van deze locatie, en is de participatie van omwonenden ontoereikend. Ik verzoek de gemeente daarom met klem om de plannen te heroverwegen, helderder te motiveren en mogelijke alternatieven te onderzoeken die de nadelige impact op ons buitengebied verminderen. Ik hoop dat mijn bezwaren

en suggesties worden meegenomen in het verdere besluitvormingstraject en dat er

ruimte is voor zorgvuldige participatie van alle bewoners uit de buurtschap. Alleen zo kan uiteindelijk een oplossing tot stand komen die zowel bijdraagt aan een goede verkeersdoorstroming in Enschede als aan een prettige, veilige leefomgeving op het platteland.

Zienswijze op het wegcategoriseringsplan februari 2025 door

II, omwonende Aamsveen, en representerende de visie van een groep omwonenden aangesloten bij de Stichting Noabers Aamsveen.

Samenvatting In het wegencategoriseringsplan mist de verkeerssituatie aan derand van het Aamsveen, het mooiste natuur- en recreatiegebied van Enschede. Als omwonenden pleiten wij voor het verkeersluwer maken van dit gebied, met name de Aamsveenweg. We verwachten dat dit de veiligheid voor omwonenden sterk verbetert, de stikstofbelasting van het kwetsbare hoogveen vermindert, en de aantrekkelijkheid voor recreatie vergroot. Onveilige verkeerssituatie voor bewoners en recreanten Momenteel is de Aamsveenweg een veelgebruikte drukke route voor autoverkeer/sluipverkeer tussen Glanerbrug en de Knalhatteweg. Er wordt vaak veel sneller gereden dan de toegestane 60 km/uur. Wie zich aan de maximum snelheid houdt kan rekenen op agressie (bumperkleven, toeteren en lichtseinen, gevaarlijk inhalen). In combinatie met onveilige kruispunten leidt het rijgedrag jaarlijks tot vele (5-10) eenzijdige ongelukken, waarbij auto's in de Oost-berm/greppel van de Aamsveenweg terecht komen ter hoogte van het kruispunt met het Lappenpad. Veelal worden deze ongelukken niet door de politie geregistreerd.

De berm ensloot is hierdoor vrijwel permanent in een toestand van beschadiging, en vervuild met scherven van autolampen en -bumpers. Voor de bewoners met erf-uitrit direct uitkomend op de Aamsveenweg is het, met name in de spits, gevaarlijk om het erf te verlaten. Het drukke verkeer rijdt met hoge snelheid rakelings langs het erf. Dat geldt, doordat de weg erg smal is, voor verkeer vanaf beide kanten. Ter hoogte van de kruising met het Lappenpad is het zicht op verkeer vanaf de kant van de Knalhutteweg zeer slecht, wat de situatie nog extra gevaarlijk maakt. Het buitengebied nabij het Aamsveen is erg populair bij de inwoners van Enschede en omstreken voor recreatie, sport en ontspanning. De overgang voor de talloze fietsers en wandelaars die vanaf de Horsterveldweg willen oversteken richting het Aamsveen, is om bovengenoemde redenen, gevaarlijk, en zeker in de zomer als de bomen groen zijn, onoverzichtelijk. Vele fietsers en wandelaars vervolgen hun weg vanaf het Aamsveen richting andere recreatiegebieden, zoals bij het Rutbeek of Buurse en moeten dan vanaf de Horsterveldweg tot aan de Knalhutteweg een lang stuk op de drukke en smalle Aamsveenweg blijven, wat onveilig en onprettig is, omdat het verkeer hen vaak met 80 km/uur voorbij rijdt. Stikstof Het Aamsveen is een uniek hoogveen gebied. Er wordt de laatste jaren veel geïnvesteerd in het herstel en behoud ervan. Echter, ook het Aamsveen staat onder druk door te hoge

Dank voor het indienen van uw zienswijze.

Graag gaan wij hierop in. De Aamsveenweg is een bekende weg in het buitengebied waarvoor in dit wegcategoriseringsplan geen wijzigingen voorgesteld worden. Van het afwaarderen van de Aamsveenweg naar 30 km/u is geen sprake. Dit kan ook niet omdat dit een wegcategorie is voor binnenstedelijk gebied. Ook vraagt u aandacht voor het aantal hardrijders. Dit zien we op meerdere plekken in de stad. Onder andere met flexibele flitspalen treden we hier tegen op. Met name de politie heeft hierin een taak. We brengen dit signaal met regelmaat over. U stipt bovendien de aansluiting Oostweg - Zuid Esmarkerrondweg aan. Dat gaat over een eventueel nieuw aan te leggen weg en niet over het wegcategoriseringsplan zelf. Deze doortrekking is eerder in de mobiliteitsvisie en later in de omgevingsvisie al ingetekend als mogelijke ontwikkeling. Vooralsnog ligt er geen concreet plan. Vandaar dat het als stippelijntje ingetekend is. Op basis van uw reactie zien we daarom geen aanleiding het wegcategoriseringsplan voor nu te wijzigen.

stikstofbelasting (zie het volgende recente rapport: <https://edepot.wur.nl/630926>). De bijdrage van stikstofdepositie in het Aamsveen door verkeer is groot, enerzijds omdat de verkeersdrukke is toegenomen, en anderzijds omdat de wind meestal uit het Westen - vanaf de weg richting het aanpalende drukke Aamsveen - waait. Veilige, fietsvriendelijke en autoluwe Aamsveenweg Meerdere maatregelen kunnen ervoor zorgen dat de verkeerssituatie op de Aamsveenweg verbetert. Zoals in het wegencategoriseringsplan aangegeven zal er een betere ontsluiting van Glanerbrug worden bewerkstelligd door aansluiting Oostweg - Zuid Esmarkerrondweg, en doortrekken van de Broekheenseweg richting de Grenzweg in Duitsland. We verwachten dat dit significant bijdraagt aan vermindering van autoverkeer over de Aamsveenweg, en verzoeken de gemeente Enschede om deze aanpassingen snel ten uitvoer te brengen. Daarnaast stellen wij voor om de snelheidsbeperking op (delen van) de Aamsveenweg naar 30 km/uur te verlagen. Met name de kruispunten met het Lappenpad en de Horsterveldweg verdienen hierbij aandacht, gezien de onveilige verkeerssituatie voor recreanten en bewoners, alsmede de vele ongelukken. In combinatie met snelheid beperkende maatregelen op andere plekken, zoals verhogen van de drempels, en/of wegversmallingen, wordt autoverkeer ontmoedigd om (veel) te snel te rijden. Conclusie We hopen dat op bovenstaande wijze de functie van het unieke buitengebied van Enschede langs de Aamsveenweg als plek om ontspannen en veilig te recreëren/van de natuur te genieten wordt versterkt, en het de woonsituatie van omwonenden en de kwaliteit van de natuur verbetert. We blijven graag betrokken bij het verder vormgeven van plannen hiertoe.

Geachte wethouder, In deze zienswijze willen we enkele punten concretiseren ter aanvulling op onze reactie bij de beeldvormende vergadering in de Stedelijke commissie. Naar ons inziens is verkeersveiligheid niet optioneel. Eenieder dient begrip te hebben voor beperkingen in ruimte, budgetten en tijd, maar het doel moet blijven om naar een verkeersveilige situatie te komen. Het document mag een wensbeeld zijn, maar het is dwaling om een wegcategorie vast te leggen voor de toekomst waarvoor geen veilige inrichting voorgesteld kan worden. Het Afwegingskader 30km/h adresseert een verkeersveiligheidsprobleem dat in de toekomst niet vanzelf weggaat. Integendeel. De electrificering en diversivering van het tweewielerpark zullen in de toekomst doorzetten, waardoor de risico's met fietsstroken en snelverkeer blijven toenemen. Het Afwegingskader is duidelijk; als er geen oplossing gepresenteerd kan worden om veilig 50km/h te realiseren, dan moet het 30km/h worden. De Deurningerstraat is hier het duidelijkste voorbeeld van. Hoe ziet het 'wensbeeld' er hier uit? Hoe gaat het daar veilig worden? Dit blijft volkomen onduidelijk terwijl dit plan wel gebruikt zal worden als kader bij (her)inrichting van de weg. Een visie ontbreekt hier. En die visie is voor de Deurningerstraat juist dringend gewenst voor een straat met een middelbare school, smalle fietsstroken, en een lange historie van ongevallen. De tijd van pappen en nathouden zou voorbij moeten zijn. Wij missen in het concept plan de beschouwingen van wegen die op dezelfde snelheid blijven, terwijl hier juist, door wijziging van de inzichten en de richtlijnen, heroverwegingen nodig zijn. Zo komt de Deurningerstraat niet eens aan bod in de toelichting. Om de doelstellingen van het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te bereiken, vinden wij het nodig dat: * De verkeersveiligheid serieus genomen wordt door het hanteren van de CROW richtlijnen voor de situatie waar we naar toe willen: wegcategorie en inrichting. * Dat er voor alle wegen waar een andere keuze gemaakt wordt als 50km/h, onderbouwd wordt waarom 50km/h daar veilig is of op welke manier 50km/h veilig gemaakt gaat worden. Dit conform het Afwegingskader 30km/h. * Een duidelijke stellingname dat bij snelheidsverhoging de inrichting vooraf voldoet aan de CROW richtlijnen. Wij raden GOW80 voor de Euregioweg af, maar als dit toch doorgezet wordt, dienen er (tenminste) uitvoegstroken en middenberm bij kruising Euregioweg/Lonnekerweg en snelheidsremmende slingers bij het naderen van de kruising Kerkstraat/Euregioweg vanuit Enschede te komen. Namens Fietsersbond afdeling Enschede, met vriendelijke groet.

Dank voor het indienen van uw zienswijze. Graag reageren wij daarop. In meerdere zienswijzen wordt gevraagd om de snelheid op invalswegen, met name op de Deurningerstraat te verlagen naar 30 km/u. Hier kiezen we echter niet voor omdat het leidt tot meer verkeer in de wijken. Daar geldt namelijk ook 30 km/u. Doordat de verkeersintensiteit in de wijken zal toenemen, neemt de verkeersveiligheid daar naar verwachting af. Daarnaast doen we dit omdat we eenduidigheid nastreven en het verkeer willen laten rijden waar het gewenst is, namelijk via de centrumroutes en op de singel. Daarnaast is er een beperkte ruimte. Vooral vanwege de bebouwing op redelijke korte afstand van de straat en omdat er bomen langs de weg staan die we willen behouden. Naar aanleiding van uw inspraakreactie in de commissie, hebben we dit in het nieuwe voorstel nader uitgelegd. U stipt daarnaast het inrichtingsvraagstuk aan. Allereerst is het belangrijk te beseffen dat dit plan voortbordurt op het reeds bestaande wegcategoriseringsplan. Wegen die in een andere categorie vallen, richten we opnieuw in wanneer er onderhoudswerkzaamheden/reconstructie plaatsvindt. Het ontwerp bepalen we per weg en ligt niet vooraf vast. Hierin wordt rekening gehouden met de situatie in de omgeving. Op wegen die al 50 km/u zijn en waar in het wegcategoriseringsplan niets wijzigt, wordt na het aannemen van dit plan geen nieuw ontwerp opgesteld. Wel monitoren we

voortdurend de verkeerssituatie. Dit kan aanleiding geven tot wijzigingen in het ontwerp. Ook dit voeren we dan in principe uit bij onderhoudswerkzaamheden. Wij herkennen dat er idealiter gescheiden fietsstroken of vrijliggende fietspaden aanwezig zijn op langs 50 km/u wegen. Hier speelt ook het ruimtelijke aspect mee. Wel bieden we alternatieve fietsroutes aan zoals de Kottendijk of Lonnekerspoorlaan. U heeft het tot slot over de Euregioweg. Deze staat inderdaad ingetekend in het plan als GOW80. Wel kijken we of we op het wegvak tussen de Najaarsweg en de Lonnekerweg, een andere adviessnelheid kunnen hanteren. Dit kan ook binnen een categorie van GOW80 op wegvakniveau.