

F35 Enschede - Oldenzaal

Vragenformulier nota variantenstudie, maart 2020

#	Naam vraagsteller	Paginanr.	Vraag	Reactie provincie, gemeente	Verwerkt
1	Tonnie Wensing / Iris Heikens (Prins Bernhardpark)	Algemeen	De brief, die ik ter sprake bracht tijdens het KBG- vergadering van 5 maart jl is u 6 maart jl, volgens afspraak, digitaal toegestuurd. Afspraak was dat de brief, als bijlage, zou worden bijgevoegd bij het verslag van het KBG- overleg van 5 maart jl. Helaas vind ik deze brief niet terug in het verslag. Deze brief en met name de verkeerskundige en juridische aspecten van de F35 langs de parallelweg zien we ook niet terug in de nota en de bespreking van de tracés. Kunt u die aspecten alsnog verwerken in de variantenstudie?	De brief is als bijlage 1 bij dit vragenformulier gevoegd. De beschreven aspecten in de brief zijn op 27 februari besproken en afgehandeld (bv tracés, opwaarderen huidige fietsstructuur of inrichten conform fietspad Enschede-Oldenzaal) dan wel worden meegenomen in het vervolgtraject van verdere (detail)uitwerking (bijvoorbeeld exacte ligging F35 tov N733 en aanwezige parallelweg, opstelruimte tussen N733 en F35). De brief is, aanvullend op deze vragenlijst, naderhand op 30 maart 2020 per mail verspreid onder de leden van de klankbordgroep.	31-3-2020
2	Tonnie Wensing / Iris Heikens (Prins Bernhardpark)	7	Waarom is het sobere alternatief van twee verbrede en verlichte gescheiden fietspaden aan weerszijden van de N733 niet onderzocht? Hier is ons inziens in de nota te snel aan voorbijgegaan. Er kan dan ook voldoende in gebruikscapaciteit worden voorzien. Zie voorbeeld F35 Enschede-Haaksbergen. Wij zien hier nl. grote voordelen in de uitvoering en verkeersveiligheid en de doorstroomsnelheid is niet lager, omdat er geen opstoppen (stoplichten) tussen Oldenzaal en Lonneker aanwezig zijn.	De F35 is een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid van provincie Overijssel, de regio Twente en gemeenten. De F35 moet leiden tot meer fietsgebruik op verplaatsingsafstanden waarvoor nu nog vaak de auto nodig is of gebruikt wordt. Om mensen (en vooral automobilisten) te verleiden om vaker te gaan fietsen, zijn er hoge eisen aan de F35 gesteld, zoals in het Masterplan F35 is opgenomen (bijlage van de Nota Voorkeursvariant). De F35 heeft een hoog kwaliteitsniveau, die steden en functies (scholen, werk) onderling verbindt via veilige, snelle en herkenbare fietspaden. Deze fietspaden bestaan uit een aantal bouwstenen: 1) een rode loper die 2) als continue lijn van minimaal 4 meter breed met fietsverkeer in twee richtingen en met 3) grijze randen en 4) uniforme verlichting door het landschap voeren. Deze kwaliteitseisen zijn opgenomen in het programma van eisen voor deze variantenstudie en daarom is een variant met verbreding van de bestaande paden aan weerszijden van de N733 ook niet als variant onderzocht.	31-3-2020
3	Tonnie Wensing / Iris Heikens (Prins Bernhardpark)	25-26	Bij het tracé oostelijk N733 is maar 1 alternatief (achterlangs Witte Huuske) onderzocht, waarom is niet onderzocht of de N733 ter plaatse iets verlegd kan worden of het witte Huuske met een onderdoorgang onder N733 gepasseerd kan worden?	Een aanpassing / reconstructie van de N733 valt buiten de scope van het onderzoek / de projectopdracht die gemeente en provincie hebben opgesteld. Daarbij betekent het ter plaatse verleggen, dat over enkele honderden meters een impact (verlegging) ontstaat. Dit leidt er ook toe dat de N733 dichter op woningen komt te liggen met alle gevolg (o.a. geluid) van dien).	31-3-2020

#	Naam vraagsteller	Paginanr.	Vraag	Reactie provincie, gemeente	Verwerkt
				Een onderdoorgang onder het Witte Huuske door, zien wij niet als opportuun/kansrijk. De kosten zijn naar verwachting hoger (de onderdoorgang wordt langer en komt dieper te liggen) dan een onderdoorgang onder de N733 door. Deze laatste dient er sowieso te komen om fietsers van de oost- naar de westzijde te leiden.	
4	Tonnie Wensing / Iris Heikens (Prins Bernhardpark)	20/21	Het oude spoortracé loopt t.h.v. zoutopslag en Prins Bernhardpark niet zoals is aangegeven en heeft nergens over de parallelweg gelopen. Of is dit een puur een benaming voor het F35-tracé-alternatief en niet te verwarren met het werkelijke historische spoortracé en het westelijk N733 - tracé? Dan graag ook zo verduidelijken/aangeven in het gehele rapport.	Het betreft hier puur de benaming van het alternatief, dat grotendeels een tracé in de directe nabijheid van het oude spoortracé volgt. Dit wordt verduidelijkt in de rapportage.	31-03-2020
5	Tonnie Wensing / Iris Heikens (Prins Bernhardpark)	22	Figuur 14; Waarom is er bij dit tracé een fietsstraat achter de zoutloods aangegeven? Van dit deel hoeven immers geen voertuigen/auto's gebruik te maken.	De F35 kan hier eventueel als ontsluiting van de omliggende percelen gelden. Het is niet strikt noodzakelijk dit deel als fietsstraat in te richten. Qua maatvoering (impact) heeft dit echter geen andere consequenties.	31-03-2020
6	Tonnie Wensing / Iris Heikens (Prins Bernhardpark)	22/23 en 82	Figuur 15 en pagina 82; De voorkeur ligt bij de opstellers hier heel duidelijk voor westelijk langs de N733 en oostelijk langs Pr. Bernhardpark 1 en 2. Het spoortracé heeft duidelijk geen voorkeur bij de opstellers en is onacceptabel voor ons, de bewoners, gebruikers en grondeigenaren. Waarom wordt er in het voorkeurstracé hiervoor dan nog een voorbehoud gemaakt?	De inpassing van de F35 t.h.v. het Prins Bernhardpark is mede afhankelijk van de locatie en vormgeving van de onderdoorgang. Qua ruimtelijke inpassing is (deels) gebruik van de parallelweg logisch (impact op groen etc.), qua grondposities is het gebruik en opwaardering van de bestaande fietsinfra logisch. De inpassing op/nabij het Prins Bernhardpark is om meerdere redenen een nadere ontwerpopgave. Daarom is geen expliciete voorkeur uitgesproken.	31-03-2020
7	Tonnie Wensing / Iris Heikens (Prins Bernhardpark)	24	Figuur 18; De voorkeur lijkt hier heel duidelijk voor een groter uitbuiging, ook vanwege grotere voertuigen (agrariërs, pakketdiensten, afvalophaaldiensten) die vanuit de percelen Prins Bernhardpark op de N733 moeten aansluiten. Dit levert ruimtelijk nauwelijks problemen op. Waarom is dit niet nu al aangegeven in het rapport?	Het ontwerp geeft een eerste indicatie van het ruimtelijke beslag van de F35, het kunnen maken van een afweging in varianten en de vervolgopgaven die er liggen. Dit geldt onder andere voor het kruisen van de F35 met diverse zijwegen. De uitwerking hiervan volgt in de volgende fase.	31-03-2020

#	Naam vraagsteller	Paginanr.	Vraag	Reactie provincie, gemeente	Verwerkt
8	Tonnie Wensing / Iris Heikens (Prins Bernhardpark)	50 / 80-82 / 92	In de beoordeling onder § 3.4.1 nabij item D figuur 56 en § 6.1.1 Bouwsteen 1 Hanzepoort-Prins Bernhardpark op pagina 80 t/m 82 en in de eindbeoordeling bij Bouwsteen 1 op pagina 92 ontbreekt bij de bespreking van “spoortracé” en “N733 west” het knelpunt van de te handhaven inrit t.h.v. hectometerpaal 4,5 t.b.v. agrariërs, afvaldiensten en percelen Oldenzaalsestraat 1151-1157 en agrarische percelen hierachter.  Deze inrit handhaven is verkeerstechnisch en van rechtswege noodzakelijk. Dit kan door de onderdoorgang zo te positioneren als op onderstaande / bijgevoegde kaart is aangegeven. Kunt u het rapport op dit punt aanpassen? 	Dit is een terechte opmerking. Ook voor dit punt geldt dat het een nadere ontwerpogave is om dit punt goed (verkeersveilig) op te lossen. Aandachtspunt wordt aan de nota toegevoegd. De locatie van de onderdoorgang is nog niet exact bepaald. De onderstaande suggestie nemen wij mee in de verdere uitwerking.	

#	Naam vraagsteller	Paginanr.	Vraag	Reactie provincie, gemeente	Verwerkt
9	Tonnie Wensing / Iris Heikens (Prins Bernhardpark)	23-25	Zie ook figuur 19. De uitbuiging vanaf spoorbaan achter café Halfweg om zsm voor Pr. Bernhardpark 2 naar de Oldenzaalsestraat te buigen wordt niet besproken. Dit hoeft toch niet <u>vlak</u> voor woonhuis nr 2 plaats te vinden? Tevens wordt niet ingegaan op maatregelen die genomen moeten worden om de inbreuk op geluid en privacy van Prins Bernhardpark 1 & 2 te minimaliseren. Graag meenemen in de studie c.q. voorkeurstracé.	De exacte vormgeving van de 'uitbuiging' naar het spoortracé is onderdeel van de nadere uitwerking. Een meer vloeiende overgang is zeer goed denkbaar.	31-03-2020
10	Tonnie Wensing / Iris Heikens (Prins Bernhardpark)	71-73 / 80-82	Er wordt bij de behandeling van tracés westelijk van N733 niet ingegaan op (het herstel van de) groenstrook tussen woningen Prins Bernhardpark en F35 en de waterlopen die parallel en ook haaks op de N733 aansluiten, die een belangrijke functie in de waterafvoer vanaf Lonnekerberg hebben. Hoe wordt dit opgelost?	In de nadere uitwerking moet dit worden meegenomen. Uiteraard moet worden voldaan aan de eisen vanuit o.a. waterschap (compensatie en afvoer) en gemeente/provincie m.b.t. compensatie van groen.	31-03-2020
11	Martin Minnegal (Witte Huuske)	-	OP 26 maart 2020 na contact met Bert Zandvoort is aangegeven dat er geen opmerkingen zijn op de Nota Voorkeursvariant	Geen nadere actie vereist	31-03-2020
12	Bjorn Baveld (Halfweg)	-	OP 26 maart 2020 na contact met Bert Zandvoort is aangegeven dat er geen opmerkingen zijn op de Nota Voorkeursvariant	Geen nadere actie vereist	31-03-2020
13	Marc Brorens (Sybrook)	-	OP 26 maart 2020 na contact met Bert Zandvoort is aangegeven dat er geen opmerkingen zijn op de Nota Voorkeursvariant	Geen nadere actie vereist	31-03-2020
14	Sarine Inckel (STIL)		Allereerst wil ik jullie complimenteren voor jullie gedegen werk en de goede wisselwerking met de mensen van de klankbordgroep.	Dank hiervoor!	31-03-2020
15	Sarine Inckel (STIL)	108	Een opmerking over de Das "raakvlakken met leefgebied zijn in potentie alleen te verwachten als er gekozen wordt voor een variant die door het NNN loopt".	Het koppelen van faunamaatregelen aan de realisatie van de F35 is een kans die in de nadere uitwerking nader wordt onderzocht.	31-03-2020

#	Naam vraagsteller	Paginanr.	Vraag	Reactie provincie, gemeente	Verwerkt
			Hieruit kan worden geconcludeerd dat de soort niet wordt aangetast als er geen aantasting van het NNN plaatsvindt en dat er dan dus niets hoeft te gebeuren... Bekend is dat er dassen wonen en foerageren op de Lonnekerberg en dat er dassen wonen en foerageren in het "Haagse bos", achter de golfbaan. Er vindt regelmatig uitwisseling plaats tussen deze dassenfamilies, de dassenwissels zijn aan beide kanten van de N733 zichtbaar. Er zijn waarschijnlijk ook familiebanden en beide gebieden worden als foerageergebied beschouwd. Dit heeft er alleen al in 2019 gezorgd voor tenminste 4 aangereden, dode, dassen. De mortaliteit is daarmee groter dan de aanwas. De voorkeursvariant biedt een mooie kans om dit knelpunt op te lossen.		
16	Sarine Inckel (STIL)		Wat betreft vleermuizen is bekend dat er 11 verschillende soorten vleermuizen met mistnetonderzoek zijn aangetroffen op de Lonnekerberg. Uit zenderonderzoek is vervolgens gebleken dat deze soorten ook foerageren in het Haagse Bos, waaronder de Grootoorvleermuis en de zeldzame Vale vleermuis. Daarbij wordt de N733 diverse keren per nacht door vleermuizen overgestoken (vliegend). Deze soorten zijn (net als andere nachtactieve soorten en insecten) zeer gevoelig voor kunstlicht, vandaar ook de wens om -als er verlichting nodig is- amberkleurige verlichting te gebruiken, zeker in het buitengebied. Beide punten zijn al eerder aan de orde gesteld, maar zijn m.i. relevant bij alle varianten (niet alleen bij de varianten die door het NNN gaan).	Toepassen van amberkleurige verlichting is eveneens een kans die in de vervolgitwerking wordt meegenomen.	31-03-2020
17	Robbert Blijleven (Landschap Overijssel)		Wat betreft de landschappelijke inpassing en boscompensatie: op terrein van Landschap Overijssel en daarbuiten zal gekapt moeten worden voor het VKA. Dat is natuurlijk jammer maar begrijpelijk voor een maatschappelijke opgave als de F35. We hebben dus een positieve grondhouding om daaraan mee te werken. Echter: voor de beeldvorming naar buiten (in ons belang, maar zeker ook voor het F35-projectbelang) is het belangrijk om met een heel goed plan te komen om die kap te compenseren. Zoek	Dank voor de constructieve opstelling. Uiteraard moet compensatie plaatsvinden op een logische locatie, waarbij het versterken van het landschap de voorkeur geniet. De ondersteuning vanuit Landschap Overijssel in de nadere uitwerking wordt op prijs gesteld.	31-03-2020

#	Naam vraagsteller	Paginanr.	Vraag	Reactie provincie, gemeente	Verwerkt
			hierbij naar kansen die echt iets toevoegen aan natuur en landschap. Dus niet een stukje bos ergens bij aanplakken maar landschapselementen aanleggen/herstellen. Gezien onze directe betrokkenheid zou ik het voorstel willen doen dat onze lokale veldadviseur hierin gaat ondersteunen, bijvoorbeeld door een compensatieplan te maken.		
18	Robbert Blijleven (Landschap Overijssel)		Mogelijk kunnen we de F35 ook koppelen aan andere opgaven in het Landelijk Gebied. Yvon Weusink, gemeente Enschede, werkt aan de Visie Buitengebied. Ik begreep van haar dat er rond het ZALO terrein een boer zit die graag wil extensiveren. Zou een mooie koppeling met grondverwerving F35 kunnen zijn. Daarnaast hoorde ik dat er in Lonneker een lokale groep met landschap aan de slag wil gaan. Ook interessant lijkt me. Ik hoop met deze mail wat ideeën voor dwarsverbanden te leggen.	Dank voor het aandragen van deze kans voor nadere uitwerking.	31-03-2020
19	Robbert Blijleven (Landschap Overijssel)		Er liggen prachtige kansen om het lijnvormige element van de F35 te verbinden met biodiversiteit en landschapsversterking. Daarmee ontstaan er ook mooie kansen om het publiek meer te betrekken. Denk aan boomplantdag, schoolklassen betrekken etc. Zie Honey Highway ter inspiratie.	Het concept van de Honey Highway spreekt aan. In de Nota Duurzaamheid, als onderdeel van het onderzoek naar de F35 is deze kans opgenomen voor verdere uitwerking.	31-03-2020
20	Iris Heikens (Prins Bernhard Park)		De bomen, maar ook de struiken verdwijnen tussen de aanwonenden en het fietspad. Er komt daardoor echt meer geluidsoverlast. De struiken nemen in de zomer een groot stuk geluid weg, ook doen de eiken dat misschien in mindere mate	De invloed van bomen en bosschages op het geluidsniveau is doorgaans zeer klein. De inpassing van de F35 en de impact op het groen (bomen / bosschages) zijn een belangrijk aandachtspunt in de nadere uitwerking van de F35. Waar mogelijk is groenbehoud het uitgangspunt. Bij de inpassing van de F35 wordt ook gekeken naar de landschappelijke kwaliteit (behoud/versterken) en effect op omgeving. Compensatie vindt plaats waar nodig en mogelijk in samenhang en afstemming met de omgeving, evenals de overige aandachtspunten op/nabij het Prins Bernhardpark.	31-03-2020
21	Iris Heikens (Prins Bernhard Park)		Hoe en waar wordt gecompenseerd voor het verdwijnen van al deze bomen? Het zou mooi zijn, als we dat op het park terug zien		
22	Iris Heikens (Prins Bernhard Park)		Het fietspad wordt bij de uitrit van het Prins Bernhardpark met een bocht richting tennisbaan gelegd. Dit geeft weer overlast op het park zelf, voor de mensen, die daar tennissen, maar ook de auto's, die dan op twee plekken opstoppen hebben. Dit lijkt geen goeie oplossing.	De inpassing is een nadere ontwerpogave die gezamenlijk moet worden vormgegeven. Het is echter denkbaar dat de uitbuiging van de F35 op gemeentelijke gronden en daarmee de parallelweg nog iets verder westwaarts zal plaatsvinden om een goede aan-/ontsluiting (voldoende opstelruimte tussen N733 en F35) met N733 te borgen. Dit betreft maatwerk en zal in de navolgende fase worden uitgewerkt	31-03-2020

#	Naam vraagsteller	Paginanr.	Vraag	Reactie provincie, gemeente	Verwerkt
23	Iris Heikens (Prins Bernhard Park)		Aanleg fietstunnel: er moeten cameras komen! De burgemeester en Kees kunnen hoog en laag springen onbewaakt is dit geen goeie optie!!! Er zijn heel veel systemen, die beelden maar 24 uur opslaan, of zo, als men het ingesteld wil hebben. Laat er nou niet eerst wat gebeuren, om dan weer groot geschreeuw te hebben en achteraf actie te moeten nemen.	Het beleid is om maatregelen te nemen die in verhouding staan tot het probleem. Naar aanleiding van enkele recente voorvallen bij 2 fietstunnels in Enschede Zuid is er veel publiciteit gekomen door pers en social media. De gevaarstelling lijkt daardoor veel zwaarder dan deze objectief is. Een motie van enkele raadsfracties voor een pilot om flexibele camera's te plaatsen is door de burgemeester, in overleg met het Openbaar Ministerie en politie, ontraden onder andere omdat de maatregel disproportioneel wordt geacht en daarmee geen grond heeft in de wet. Een goede sociale veiligheid is wel nadrukkelijk een ontwerpopgave voor de vormgeving van de tunnel.	31-03-2020
24	Iris Heikens (Prins Bernhard Park)		hoe wordt de inkijk in de huizen beperkt, waar het fietspad direct langs de woonkamer of keuken gaat lopen?	Dit betreft maatwerk en is onderdeel van de nadere uitwerking. Er is een kans aanwezig dat dit niet op iedere locatie zondermeer volledig oplosbaar is.	31-03-2020
25	Fietzersbond Paul Hofstee		Bij de beoordeling van de hoofddoelen F35 (aspecten: samenhang, directheid, comfort, verkeersveiligheid, aantrekkelijkheid) en omgevingscriteria (aspecten: natuurwaarden, draagvlak, verkeersveiligheid, ruimtelijke kwaliteit) is er in de rapportage geen sprake van kwantificering. De weging van de aspecten is daardoor onzichtbaar en verborgen voor de klankbordgroep. Dit is een serieuze tekortkoming voor het proces.	Er heeft geen weging van aspecten plaatsgevonden. In deze fase is gekeken naar F35-doelcriteria zoals door u genoemd en naar gevolgcriteria / onmogelijkheden (zeer ongewenste inpassing) zoals de doorsnijdingen van NNN, sociale (on)veiligheid, of fysieke beperkingen. Voorts is een logische redenering gevolgd, die is verwoord in de rapportage. Voor deze fase om te komen tot een VKV is dat voldoende diepgang en volstaat dit; diepgaander onderzoek leidt naar onze mening niet tot grote nieuwe inzichten, betere besluitinformatie mbt deze fase en tot significant andere uitkomsten	31-03-2020
26	Fietzersbond Paul Hofstee		In het beoordelingssysteem ontbreekt de menging van fiets en bromfiets als apart aspect. Dit is een ernstige tekortkoming bij de weging van aspecten.	Bij de omgevingsaspecten is de mogelijkheid voor ontmenging opgenomen als criterium. Dus is dit aspect meegewogen	31-03-2020
27	Fietzersbond Paul Hofstee		De inleiding van de studie vermeldt terecht het kader en de hoofddoelstellingen van de F35: - De F35 moet herkenbaar zijn en staat garant voor een bepaald kwaliteitsniveau voor de fietser. - DE F35 verbindt en geeft fietsers de mogelijkheid om makkelijk (snel) en veilig door te fietsen tussen belangrijke herkomsten en bestemmingen. - De F35 is onderdeel van het Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente. Het HFT bestaat uit een	Daar valt over te twisten. Het Masterplantracé scoort goed op directheid en samenhang, echter kent ook een aantal belangrijke knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en draagvlak. O.a. in het noorden van Lonneker zijn de zichtlijnen niet goed bij de oversteken en is er midden in Lonneker een drukker verkeersbeeld (diverse elkaar op volgende kruispunten) die zorgen voor een minder overzichtelijke situatie voor fiets en automobilist. Op deze onderdelen scoort het MP-tracé minder goed.	31-03-2020

#	Naam vraagsteller	Paginanr.	Vraag	Reactie provincie, gemeente	Verwerkt
			netwerk van regionale hoofdroutes, waar de F35 een centrale ruggengraat vormt. In de Bouwsteen 3 voldoet uitsluitend het Masterplantracé (het tracé van de oude spoorlijn) aan deze hoofddoelstelling.		
28	Fietsersbond Paul Hofstee	74 75	Andere cultuurhistorische waarden zijn bijvoorbeeld het voormalige spoortracé Enschede – Oldenzaal. Door dat te gebruiken voor een fietsroute wordt het object wel aangetast, maar het kan ook de aandacht vestigen op de geschiedenis van het gebied. Cultuurhistorie: (N733 spoortracé): Aantasting van cultuurhistorische waarden: het oorspronkelijke spoortracé. Dit laatste is strijdig met de teneur van p. 74.. Binnen de Stichting Historische Sociëteit Enschede - Lonneker wordt dit juist gezien als behoud en versterking van de cultuurhistorische waarde.	De aanleg van de F35 op het spoortracé tast enerzijds het cultuurhistorische element zelf aan. Anderzijds kan hiermee wel de beleving van de cultuur historie worden versterkt. Dit zijn twee verschillende aspecten die verschillend zijn beoordeeld. Bij de beleving van de route scoort dit onderdeel positief. Bij (aantasting van) cultuurhistorische elementen echter licht negatief.	31-03-2020
29	Matthie Kroezen Dorpsraad Lonneker		De dorpsraad kan niet akkoord gaan met de fietssnelweg door woonstraten in Lonneker, tenzij de bewoners in meerderheid zelf akkoord gaan met de voorgestelde variant.	Dit is ons inziens een onmogelijk standpunt want er zullen altijd tegenstanders zijn, zeker bij aanwonenden van een variant. De vraag is: wat is objectief de beste variant, welke knelpunten zijn er dan nog, hoe lossen we die in gezamenlijkheid het beste op. Bij de keuze en het redelijk en acceptabel oplossen van de knelpunten willen we de dorpsraad en bewoners nauw betrekken	31-03-2020
30	Matthie Kroezen Dorpsraad Lonneker		De door de dorpsraad voorgestelde variant achter de ijsbaan, LSV en TCL langs dient alsnog onderzocht te worden.	Dat is inderdaad toegezegd. Voor wat betreft de door de Dorpsraad voorgestelde variant wordt aanvullend onderzoek uitgevoerd op alle thema's zoals ook in de variantenstudie gebeurd is en wordt beoordeeld t.o.v. de andere varianten in Lonneker, eveneens zoals in de variantenstudie gebeurd is. Dit wordt uitgewerkt en opgenomen in een oplegnotitie, op basis waarvan duidelijk wordt welke variant of varianten het beste scoren. Zodra de oplegnotitie gereed is, wordt met de Dorpsraad in overleg getreden over het vervolgproces / -aanpak in Lonneker, inclusief de rol van de Dorpsraad hierin	31-03-2020
31	Matthie Kroezen Dorpsraad Lonneker		Er dient uitstel te komen van het keuzemoment tot een goede directe inspraakprocedure met fysieke bijeenkomsten ivm corona weer mogelijk is. De procedure kan niet digitaal of schriftelijk worden afgedaan.	De informele inspraakprocedure is gekoppeld aan het (ontwerp)plan in Hoofdlijnen. Het Ontwerpplan in Hoofdlijnen wordt na besluitvorming door GS en B&W ter inzage gelegd waarna eenieder een inspraakreactie kan geven, zoals bekend wordt dan ook een inloop georganiseerd. Inspraakreacties worden gebundeld in reactienota, die besluitvormers betrekken bij hun beslissing naar def. besluit). Zodra het zover is, informeren wij jullie en omgeving daarover meer in detail in.	31-03-2020

#	Naam vraagsteller	Paginanr.	Vraag	Reactie provincie, gemeente	Verwerkt
				De formele inspraakprocedure is gekoppeld aan het bestemmingsplan (en indien nodig vergunningen). Eenieder kan dan na besluitvorming door B&W over ontwerpbestemmingsplan tijdens tervisielegging van 6 weken een zienswijze indienen (ook hier wordt, zoals eerder toegelicht, wederom een inloop georganiseerd), zienswijzen worden gebundeld in zienswijzennota en door besluitvormers betrokken bij besluitvorming over (definitief) bestemmingsplan. Indien gewenst kunnen belanghebbenden beroep tegen het definitieve besluit aantekenen bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Zodra het zover is, informeren wij jullie en omgeving daarover meer in detail in. Tav Nota variantenstudie, waarvan resultaten toegelicht zijn in KBG2 van 5 maart 2020. Covid-19 legt ons nu beperkingen op voor een onbekende duur. Aangezien we de Nota variantenstudie reeds gereed hebben en toegelicht hebben, vinden wij het een acceptabele werkwijze om de behandeling hiervan (eigenlijk KBG3) per mail te doen, wij reageren op de vragen. Voor wat betreft de komende inloopbijeenkomst tav voorkeursvariant (VKV). Dit is een aanvullende bijeenkomst die niet gekoppeld is aan een bestuurlijk besluit. We hebben in dit proces voor een aanvullende inloop gekozen, omdat het ons inziens goed en nodig is om de (brede) omgeving te informeren over het VKV en dat niet pas bij het Ontwerpplan in Hoofdpijnen te doen, zoals gebruikelijk is. Onze uitdrukkelijke voorkeur gaat uit naar een fysieke bijeenkomst. Maar we zitten in een bijzondere tijd. Niemand weet momenteel exact hoe lang de beperkingen agv Covid-19 gaan duren, dus moeten we ons ook voorbereiden op alternatieven en creatief zijn, want de brede omgeving moet op een gegeven moment, juist vanuit zorgvuldigheid, wél meegenomen worden in het proces, stand van zaken en de keuzes. Dat is niet raar, maar logisch en noodzakelijk gezien de situatie. En daar zijn wij niet uniek in, dat gebeurt inmiddels op veel plekken in den lande. Vooropgesteld: we gaan voor fysiek, maar mocht de situatie daarom vragen, bijvoorbeeld als de beperkingen nog veel langer duren, gaan we toch de brede omgeving informeren. De	

#	Naam vraagsteller	Paginanr.	Vraag	Reactie provincie, gemeente	Verwerkt
				uitdaging daarbij is dat eenieder op een juist niveau en vorm (digitaal / analoog) wordt geïnformeerd en dat men tijd heeft en vragen kan stellen. Over die vorm denken we komende tijd veiligheidshalve na. Sowieso geldt waarmee we begonnen: ook later in het proces zijn er nog voldoende mogelijkheden tot (informele en formele) inspraak inclusief inloopbijeenkomsten.	

Provincie Overijssel

T.a.v de heer B. Zandvoort

Geachte heer Zandvoort,

Gedurende de afgelopen weken heeft u bewoners van de Oldenzaalsestraat, tussen de huisnummers 1100 en 1200 en het Prins Bernhardpark te Enschede, bijgepraat over het tracé van de fietssnelweg F35 die tussen Oldenzaal en Enschede moet worden aangelegd. Daarbij zijn meerdere varianten besproken.

Wij, de bewoners van de Oldenzaalsestraat en het Prins Bernhardpark aan de westzijde van Oldenzaalsestraat, grofweg tussen café Halfweg en wegzoutopslag Vije, willen u het volgende ter overweging meegeven:

In de bijlage zijn de drie besproken tracés (in een satellietopname) ingetekend.

- 1) tracé 1 rood; westzijde Oldenzaalsestraat over voormalige spoorbaan en over parallelweg Prins Bernhardpark/Oldenzaalsestraat en westelijk langs de zoutopslag;
- 2) tracé 2 blauw; westzijde Oldenzaalsestraat vanaf de voormalige spoorbaan ruim voor Prins Bernhardpark nummer 2 parallel aan de Oldenzaalse en oostelijk langs de zoutopslag;
- 3) tracé 3 roze; oostzijde Oldenzaalsestraat met (gestippeld) het alternatief oostelijk achter Oldenzaalsestraat nummer 1200 en 1160 langs.

Tracé 1 is voor ons onbespreekbaar. Dit tracé loopt door meerdere percelen (met 8 (acht) verschillende eigenaren) en zeer dicht langs de woonhuizen en bewoners die aan beide zijden van het tracé grondeigendom hebben, dat bereikbaar moet blijven voor de bewoners/eigenaren. Hier is sprake van een zeer versnipperd grondeigendom. Ook loopt dit tracé door de tuinen van meerdere woningen. Dit veroorzaakt een enorme inbreuk op de privacy van de bewoners, denk aan inkijk en het gevoel van sociale onveiligheid. Ook geeft dit lichtvervuiling, de hele nacht door blijft het fietspad verlicht.

Met een voor de hand liggende oplossing als een "fietsstraat met auto te gast" levert dit grote verkeersconflicten op voor tientallen bewoners van Prins Bernhardpark, Oldenzaalsestraat en de agrariërs, die hier hun land moeten kunnen bereiken.

Bij het verlaten van hun percelen komen de perceeleigenaren (vaak achterwaarts rijdend) gelijk op de F35, waar de fietsers voorrang hebben en de perceeleigenaren slechts te gast zijn. Dit zal voor de gebruikers van de F35 én voor de perceeleigenaren een grote mate van onveiligheid betekenen, daar de fietsers (mogelijk) geen rekening zullen houden met andere weggebruikers dan zichzelf. Zij hebben immers voorrang! De perceeleigenaren kunnen mogelijk niet alle fietsers zien aankomen, mede omdat het inschatten van snelheden van

fietsers steeds moeilijker is geworden (speedpedalics). Ook de snelheden van brom- en snorfietsen is moeilijk in te schatten. Deze voertuigen rijden vaak (veel) sneller dan de voor hun categorie voertuigen toegestane maximum snelheid.

Ook zal het verkeer dat vanaf de Oldenzaalsestraat de percelen en de daarachter gelegen landbouw- en weidegronden moet bereiken grote problemen gaan ondervinden. Ook hulpdiensten, bezorgingsdiensten en de vuilophaaldiensten zullen van deze fietsstraat (als gast!) gebruik moeten maken, waarbij dikwijls achterwaarts wordt gereden. Wij vrezen dat dit veel onveilige situaties zal opleveren.

Tracé 2 geeft ook problemen. Ook dit tracé gaat verkeersconflicten voor zowel de fietsers als de bewoners van de westzijde van de Oldenzaalsestraat opleveren. De aansluiting van de woonwijk op de Oldenzaalsestraat is ook dan voor beide partijen zeer problematisch en onveilig. De fietsstraat moet worden overgestoken door het afslaande verkeer (zeker tientallen voertuigen per dag). In de huidige situatie leidt dit al vaak tot opstoppingen, daar er geen opstelruimte is voor het afslaande verkeer vanuit Oldenzaal. Met name grotere (landbouw)voertuigen zullen hierdoor in de problemen komen of deze veroorzaken. Zeker als deze voertuigen moeten wachten op fietsverkeer uit beide richtingen zal het gevaar van (ernstige) ongevallen, zowel op de F35 als op de Oldenzaalsestraat toenemen.

Tracé 3 levert ons inziens de minste knelpunten op ten aanzien van verkeersveiligheid, zowel voor de fietsers, als voor de bewoners en hulpdiensten, bezorgdiensten en vuilophaaldiensten die met hun voertuigen op de Oldenzaalsestraat willen aansluiten. Tevens zijn de verschillen in eigendomsverhoudingen eenvoudiger (lees: met minder belanghebbenden) te slechten. Derhalve is onze suggestie om tracé 3 verder uit te werken.

Tijdens de gesprekken kwam ook naar voren, dat veel mensen die dagelijks de route Oldenzaal-Enschede fietsen, een tracé met gescheiden rijbanen aan weerszijden van de Oldenzaalsestraat prefereren. Daarbij is er geen gevaar voor frontale botsingen zoals bij een dubbel fietspad. Door de snelheid van speed-pedalics en bromfietsen is het risico van zwaar letsel levensgroot aanwezig. Ook waar het tracé buiten de bebouwde kom verder van bestaande wegen loopt, geeft dit met name voor vrouwen een onveilig gevoel. Zeker in het donker als het fietspad dan verlicht is, en de bermen donker zijn.

Misschien is het te overwegen om dit gedeelte van de F35 uit te voeren als het traject F35 Enschede-Haaksbergen? Een fietssnelweg met gescheiden rijbanen aan beide zijden langs de hoofdweg. In de huidige situatie heeft het fietsverkeer vanaf de Hanzepoort in Oldenzaal tot aan Enschede overal voorrang en het is bovendien de kortste en de snelste verbinding. De bestaande fietspaden verbreden en verlichten levert minder gevaarlijke situaties en kosten en bomenkap op.

Met vriendelijke groeten,

Bewoners/perceeleigenaren van:

Prins Bernhardpark 1	Naam: R. Schuijt
Prins Bernhardpark 2	Naam: J. Puntman
Prins Bernhardpark 9	Naam: L. Bloem
Prins Bernhardpark 22A	Naam: L. de Lange
Prins Bernhardpark 22B	Naam: M.W. Florijn
Prins Bernhardpark 24A	Naam: J.W.G. Gerritsen
Prins Bernhardpark 24B	Naam: P. Pieters
Prins Bernhardpark 38	Naam: I. Heikens
Oldenzaalsestraat 1151	Naam: A. Wensing
Oldenzaalsestraat 1151a	Naam: A. Wensing
Oldenzaalsestraat 1153	Naam: H. Beermink
Oldenzaalsestraat 1155	Naam: A. Meijerink
Oldenzaalsestraat 1157	Naam: R. Arends
Weerseloseweg 275	Naam: E. Voogd
Voortmansweg 76	Naam: D. Meierink
Veldmaten 2 Losser	Naam: J. Roesthuis voor de percelen Lonneker Y173, Y174 en Y175

Bijlage: Tracékaart

