

60 km/uur en fietsveilige inrichting Enterweg/Wierdenseweg (Enter/Ypelo)

Reactienota

Uitvoeringsproject Mobiliteitsplan

Informatiepagina

2

Titel: 60 km/uur en fietsveilige inrichting
Enterweg/Wierdenseweg (Enter/Ypelo)
Reactienota

Status Definitief

Datum: Juli 2025

Opgesteld door: Afdeling Ruimtelijk Beheer en Realisatie
Cluster Verkeer en Mobiliteit

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1. Aanleiding	4
1.2. Wat is het plan in hoofdlijnen?	4
1.3. Wat staat er in deze reactienota?	4
2. Beantwoording reacties/vragen	5
3. Wijzigingen op het ontwerp	16

1. Inleiding

4

1.1. Aanleiding

Op dinsdag 6 mei is een informatiebijeenkomst gehouden over de herinrichtingsplannen voor de Enterweg/Wierdenseweg (Enter/Ypelo). Het gaat hierbij om het deel tussen de N350 (Rijssensestraat) en de Witmoesdijk (Enter). Tijdens deze informatiebijeenkomst hebben omwonenden, belanghebbenden, belangenorganisaties (onder andere VVN, ouderenbonden) en geïnteresseerden kennis kunnen nemen van het plan.

1.2. Wat is het plan in hoofdlijnen?

Wat is het plan in hoofdlijnen?

- Het aanbrengen van brede rode fietsstroken
- Het realiseren van nieuwe en het herprofiëren van bestaande snelheidsremmende maatregelen op de kruispunten:
 - Enterweg – Kippershoekweg
 - Enterweg – Ypeloschoolweg
 - Enterweg – 1^e Nieuwstadsweg
 - Enterweg – Sluizendijk
 - Enterweg – Keizersweg
 - Wierdenseweg – Nijenhorst
 - Wierdenseweg - Witmoesdijk

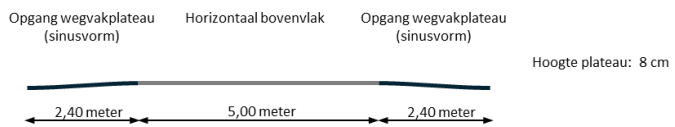
- Het realiseren van nieuwe en het herprofiëren van bestaande plateaus op de volgende wegvakken:
 - Tussen huisnummer 5 en 8
 - Ten zuiden van huisnummer 17/17a
 - Ter hoogte van oversteek fietspad langs de Regge
 - Ten zuiden van huisnummer 21
 - Tussen de Nijenhorst en de Witmoesdijk
 - Ter vervanging van de van de bestaande versmalling/drempel bij de bebouwde komgrens van Enter
- Het opheffen van de voorrangsregeling op kruispunten (verkeer van rechts heeft voorrang)
 - Het gelijkwaardig inrichten van het kruispunt Wierdenseweg - Eversdijk
- Het verplaatsen van de bebouwde komgrens naar de locatie net ten noorden van het kruispunt Wierdenseweg – Nijenhorst
 - Op het wegvak tussen de Nijenhorst en de Witmoesdijk een snelheidsregime van 30 km/uur in te stellen.

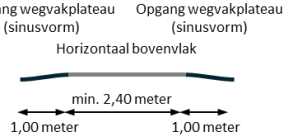
1.3. Wat staat er in deze reactienota?

Tijdens (en na) de informatiebijeenkomst konden reacties worden gegeven op het plan. Al deze reacties zijn verzameld en beoordeeld. In deze reactienota is op alle reacties een antwoord geformuleerd en aangegeven of dit heeft geleid tot een wijziging van het plan.

2. Beantwoording reacties/vragen

In onderstaande tabel zijn de reacties beschreven die tijdens de informatie-avond zijn gegeven. Daarnaast hebben wij ons antwoord daarop beschreven en of de reactie hebben geleid tot wijzigingen van het plan.

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
Snelheidsremmende maatregelen - Algemeen			
1	Hoogte drempels max 6-8cm en afritten vloeiend laten verlopen, bijvoorbeeld 5m - 15m - 5m. Dit geeft landbouwverkeer meer comfort.	De drempels buiten de bebouwde kom worden uitgevoerd volgens de landelijke We passen wegvakplateaus toe. Dit betekent dat we een horizontaal bovenvlak toepassen. Dit is comfortabeler voor landbouwvoertuigen en vrachtverkeer. Op de kruispunten is het horizontale bovenvlak groter. De (wegvak)plateaus worden uitgevoerd volgens de landelijke richtlijnen. We passen een passeersnelheid van 50 km/uur toe. Voor het wegvakplateau hanteren we een horizontaal bovenvlak van 5 meter. Landbouwvoertuigen ondervinden bij het passeren van 8 cm hoge plateaus nauwelijks problemen, in tegenstelling tot bij 12 cm hoge plateaus.  Opgang wegvakplateau (sinusvorm) Horizontaal bovenvlak Opgang wegvakplateau (sinusvorm) 2,40 meter 5,00 meter 2,40 meter Hoogte plateau: 8 cm Figuur: Lengteprofiel (wegvak)plateau (passeersnelheid 50 km/uur)	Nee
2	Maatregelen voor snelheidsbeperking is prima, maar mensen die zich keurig aan de snelheid houden zouden niet gestraft moeten worden door gebruik van te scherpe drempels.	De (wegvak)plateaus worden uitgevoerd volgens de landelijke richtlijnen. We passen een passeersnelheid van 50 km/uur toe. Als bestuurders zich aan de maximumsnelheid houden (en enigszins gas loslaten) kunnen zij de wegvakplateau comfortabel passeren.	Nee

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
3	En de drempels niet te hoog i.v.m. gezondheidsklachten.	De (wegvak)plateaus binnen de bebouwde kom worden uitgevoerd volgens de landelijke richtlijnen. De passeersnelheid van 30 km/uur is passende bij de (nieuwe) maximumsnelheid. Een gelijksoortig plateau ligt op het kruispunt Wierdenseweg – Leemhorst.  Figuur: Lengteprofiel (wegvak)plateau (30 km/uur)	Nee
4	Wegversmallingen met doorgang voor één voertuig (wel zodat vrachtverkeer er doorheen kan)	Wegversmallingen kunnen bijdragen aan het verlagen van de snelheid. Hierbij is het wel nodig dat verkeer elkaar regelmatig tegenkomt (op dezelfde plek; de plek van de wegversmalling), waardoor men op elkaar moet wachten. De hoeveelheid verkeer op de Goor-seweg is niet zo hoog. Voornamelijk buiten de spitsperiodes is de kans op tegenliggers klein. Hierdoor kunnen bestuurders zonder snelheid te minderen door de versmalling rijden. Daarom denken wij dat wegversmallingen onvoldoende bijdragen. Bij aanleg van eventuele slingers moet ook rekening worden gehouden met vracht- en landbouwverkeer. In het algemeen geldt dat het voor het overige verkeer de slingers dan nog met ruime snelheden kunnen worden gepasseerd.	Nee
5	Ze rijden allemaal zo asociaal hard waar je Enter uit komt tot aan de manage 't Leijerweerd. Dit is precies bij ons voor het huis langs. Er is tevens al meerdere keren een ongeluk gebeurd t.h.v. de versmalling op de brug over de Entergraven die langs ons huis loopt. We zouden graag een nog vriendelijkere weg zien met meer snelheidsbeperkende maatregelen ook met het oog op de kinderen die straks met de fiets naar school moeten.	De snelheden op de Enterweg zijn hoog. Daarom nemen we snelheidsremmende maatregelen in combinatie met brede rode fietsstroken. Om een snelheidsregime van 60 km/uur redelijkerwijs geloofwaardig te laten zijn 'moet' er ongeveer om de 500 meter een snelheidsremmende maatregel aanwezig zijn. Bij het ontwerpen van het plan hebben we een integrale afweging gemaakt tussen het verkeersveilig inrichten voor fietsers, het (structureel) verminderen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het gebruik door landbouwverkeer. Wij denken dat we met het voorliggende ontwerp een evenwichtig maatregelenpakket hebben opgesteld. Ter hoogte van de brug over de Entergraven zullen de fietsstroken worden verbreed. Hierdoor houden fietsers op de brug hun 'zichtbare' positie op de weg.	Ja
6	Rammelstroken of ribbelmarkeringen aanbrengen in combinatie met extra verkeersborden en extra aanduidingen zoals smileyborden.	Rammelstroken of ribbelmarkeringen laten we bewust achterwege. Rammelstroken in de vorm van bijvoorbeeld grasbetonstroken langs de rijbaan, kunnen de weg juist ook visueel breder laten lijken. Hierdoor kan de snelheid van het verkeer juist toenemen. We	Nee

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
		passen rammelstroken alleen toe op locaties waar (door beperkte ruimte) de kans aanwezig dat bestuurders te dicht op de rand van de rijbaan rijden. Smileys (snelheidsinformatiedisplays) kunnen we bepaalde perioden (tijdelijk) plaatsen. Dit helpt om bestuurders meer bewust te worden van hun gereden snelheid. Bij het permanent plaatsen van dergelijke displays gaat de attentiewaarde vaak verloren.	
7	Allereerst bedankt dat er eindelijk iets aan de snelheid wordt gedaan op de Enterweg, maar deze aanpassing zal veel lawaai teweegbrengen, denk bv aan het vrachtverkeer van bv firma Wolves. de "verhogingen" zullen na verloop van tijd niet meer worden opgemerkt door het verkeer. een betere oplossing zou zijn verhoging en een weg versmalling (palen enz...).	We proberen er zoveel mogelijk rekening mee te houden om plateaus niet precies 'voor de deur' plaatsen. Om een snelheidsregime van 60 km/uur redelijkerwijs geloofwaardig te laten zijn 'moet' er ongeveer om de 500 meter een snelheidsremmende maatregel aanwezig zijn. Het is hierbij wenselijk om op de kruispunten in elk geval een snelheidsremmende maatregel te nemen, zodat de snelheid ter plekke lager komt te liggen.	Nee
8	Eerst wil ik mededelen dat wij ontzettend blij zijn met deze vernieuwing van de enterweg. Er wordt hier ontzettend hard gereden. Maar als direct omwonenden willen wij graag een alternatief voorstellen: een chicane (wegversmalling met as-verspringing). Deze maatregel kan effectiever zijn in het verlagen van de snelheid en het verminderen van geluidsoverlast, met name van het vrachtverkeer van bergingsbedrijf Wolves, dat regelmatig langs ons huis rijdt. Deze vrachtwagens zijn voorzien van rijplaten, deze rijplaten hoor je flink lawaai maken in de vrachtwagen wanneer ze over een verhoging heen rijden. Wij ondervinden hier al ontzettend veel hinder van wanneer Wolves langs ons huis rijdt over de kippershoekweg.	Wegversmallingen kunnen bijdragen aan het verlagen van de snelheid. Hierbij is het wel nodig dat verkeer elkaar regelmatig tegenkomt (op dezelfde plek; de plek van de wegversmalling), waardoor men op elkaar moet wachten. De hoeveelheid verkeer op de Goor-seweg is niet zo hoog. Voornamelijk buiten de spitsperiodes is de kans op tegenliggers klein. Hierdoor kunnen bestuurders zonder snelheid te minderen door de versmalling rijden. Daarom denken wij dat wegversmallingen onvoldoende bijdragen. De wens voor de verlaging van de snelheid geldt voor het vrachtverkeer van en naar de Wolves. Wij zijn ons ervan bewust dat drempels en plateaus geluidsoverlast kunnen veroorzaken. Dit zal echter beperkt zijn wanneer de snelheid van het verkeer daadwerkelijk minder is. Dit hebben we ook besproken met Wolves. We passen wegvakplateaus toe. Dit betekent dat we een horizontaal bovenvlak toepassen. Dit is comfortabeler voor landbouwvoertuigen en vrachtverkeer. Dit geeft ook minder overlast voor omwonenden.	
9	Drempels en plateau's niet bij de aanwonenden "voor de deur"		
Snelheidsremmende maatregelen – Locatie specifiek			
10	De drempel/wegplateau tussen Enterweg 5 en 8 graag verplaatsen naar ongeveer het zandpad tussen Enterweg 4 en 6 en om de volgende 2 redenen: er zijn nu 2 dicht bij elkaar gepland en deze 2 geven beide veel geluidsoverlast i.v.m. vrachtwagens van Wolves.	De wens voor de verlaging van de snelheid geldt voor het vrachtverkeer van en naar de Wolves. Wij zijn ons ervan bewust dat drempels en plateaus geluidsoverlast kunnen veroorzaken. Dit zal echter beperkt zijn wanneer de snelheid van het verkeer daadwerkelijk minder is. Dit hebben we ook besproken met Wolves. We passen wegvakplateaus toe. Dit betekent dat we een horizontaal bovenvlak toepassen. Dit is comfortabeler voor landbouwvoertuigen en vrachtverkeer. Dit geeft ook minder overlast voor omwonenden.	Ja
11	Drempel tussen nr. 8 en nr. 5 ongewenst!! Veel lawaai en gerammel van met name vrachtwagens. (autotransport)		
12	Verzoek verkeersdrempel bij uitrit 6a/b. Dit is ongeveer halverwege een lang stuk rechte weg, waar het belangrijk is het te hoge tempo van auto's te beperken. Onze uitrit is door de hoge snelheid gevaarlijk.		



Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
13	Ik zou wegplateau tussen nr. 5 en 8 liever niet zien i.v.m. vrachtauto's van Wolves. Deze hebben rammelende rijplaten op hun auto's. Dit zou verergerd worden. Kan deze verplaatst worden naar zandpad richting Wierden.	Naar aanleiding van de reacties hebben wij het wegvakplateau verplaatst. De nieuwe locatie is tussen de huisnummers 5 en 6. Hierdoor ontstaat ook een betere verdeling over de totale weg.	
14	De drempel tussen de nrs 5 en 8 verplaatsen naar de andere kant van de bocht aan de Wierdense kant, dan haal je vanuit Wierden de snelheid voor de bocht er goed uit. vanuit Enter gezien heb je al een plateau bij de Kippershoekweg, daar is de snelheid er dan toch al wel uit.		
15	Drempel A verplaatsen tussen huisnr. 1 en 6 ter hoogte van zandpad of tussen huisnr. 6/5.		
16	Graag extra drempel tussen Enterweg 14 en Enterweg 11. Dit is een stuk waar heel vaak wordt ingehaald. En waar zeer hard wordt gereden.	De locatie tussen de huisnummers 11 en 14 ligt op korte afstand van het kruispunt met de Ypeloschoolweg. Hier ligt aan een bestaand kruispuntplateau (welke wordt geherprofileerd). Ook wordt op relatief korte afstand ten zuiden van de Ypeloschoolweg op het kruispunt met de 1 ^e Nieuwstadsweg een plateau gerealiseerd. Dit zou betekenen dat er 3 snelheidsremmende maatregelen op kortere afstand van elkaar worden gerealiseerd. Dit resulteert volgens ons in een onevenwichtige samenhang van maatregelen.	Nee
17	Eventueel extra drempel tussen nr. 14 en nr. 11 om snelheidsopbouw tegen te gaan voor verkeer vanuit Enter.		
18	Zo mogelijk plateau's combineren (zie Wolves - 1e Nieuwstadsweg).	Het is niet wenselijk om de plateaus op de kruispunten met de Ypeloschoolweg en de 1 ^e Nieuwstadsweg te combineren. De tussenliggende afstand is ongeveer 100 meter. Bij deze afstand hebben bestuurders voldoende gelegenheid om hun snelheid tussentijds op te voeren. Bovendien bestaat bij één lang plateau het risico dat weggebruikers het tweede kruispunt niet als zodanig herkennen en op dit kruispunt het verkeer over het hoofd zien. Daarnaast is het zicht op en rondom het kruispunt met de 1 ^e Nieuwstadsweg beperkter. Het is daarom meer wenselijk om bij kruispunten van een apart plateau te voorzien.	Nee
19	Waarom komen er 2 plateau's bij de Ypeloschoolweg en 1e Nieuwstadsweg. Volgens ons dit, vooral i.v.m. de overlast voor vrachtauto's en trekkers, niet nodig. Geeft veel ergernis terwijl het effect minimaal is, kan volgens ons ook een visueel plateau, of 1 aaneengesloten plateau zijn.		
20	Daarnaast plateau Enterweg/Kippershoekweg graag visueel plateau (of andere oplossing) van maken i.v.m. geluidsoverlast van de rijplaten van de vrachtwagens die over een drempel stuiten. Dit is zeer storend.	We proberen er zoveel mogelijk rekening mee te houden om plateaus niet precies 'voor de deur' plaatsen. Om een snelheidsregime van 60 km/uur redelijkerwijs geloofwaardig te laten zijn 'moet' er ongeveer om de 500 meter een snelheidsremmende maatregel aanwezig zijn. Het is hierbij wenselijk om op de kruispunten in elk geval een snelheidsremmende maatregel te nemen, zodat de snelheid ter plekke lager komt te liggen. Wegversmallingen kunnen bijdragen aan het verlagen van de snelheid. Hierbij is het wel nodig dat verkeer elkaar regelmatig tegenkomt (op dezelfde plek; de plek van de wegversmalling), waardoor men op elkaar moet wachten. De hoeveelheid verkeer op de Goor-seweg is niet zo hoog. Voornamelijk buiten de spitsperiodes is de kans op tegenliggers klein. Hierdoor kunnen bestuurders zonder snelheid te minderen door de versmalling rijden. Daarom denken wij dat wegversmallingen onvoldoende bijdragen.	Nee
21	Drempel 1e Nieuwstadsweg/Enterweg gaat dezelfde overlast veroorzaken als drempel Enterweg/Ypeloschoolweg. Veel geluidsoverlast en rotzooi en verlaagt de snelheid niet.		
22	Graag drempel Ypeloschoolweg/Wolves vervangen door wegversmallingen. Deze drempel geeft overlast door lawaai en rotzooi wat van de aanhangers valt. Deze drempel remt absoluut de snelheid niet af.		

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
		De wens voor de verlaging van de snelheid geldt voor het vrachtverkeer van en naar de Wolves. Wij zijn ons ervan bewust dat drempels en plateaus geluidsoverlast kunnen veroorzaken. Dit zal echter beperkt zijn wanneer de snelheid van het verkeer daadwerkelijk minder is. Dit hebben we ook besproken met Wolves. We passen wegvakplateaus toe. Dit betekent dat we een horizontaal bovenvlak toepassen. Dit is comfortabeler voor landbouwvoertuigen en vrachtverkeer. Dit geeft ook minder overlast voor omwonenden.	
23	Enterweg ter hoogte van huisnr. 20 een drempel.	Er is een wegvakplateau gepland ten zuiden van huisnummer 17/17a. De locatie ten noorden of ter hoogte van huisnummer 20 (kinderdagverblijf) ligt op relatief korte afstand van het kruispunt Enterweg – Sluizendijk. Ter hoogte van de bocht zijn bestuurders van nature eerder geneigd om hun snelheid te minderen. In deze specifieke situatie is er sprake van beperkt zicht in de bochten. De nieuwe wegingdeling met brede rode fietsstroken draagt naar verwachting ook bij aan een lagere snelheid van het verkeer in de bochten.	Nee
24	Situatie 4, Enterweg 20a Kinderdagverblijf. Zou de drempel die voor nummer 17 gepland staat verder naar Wierden kunnen tot ergens tussen 20 en 15. Dit i.v.m. grote snelheid en slecht zicht vanaf Wierden. Het rechte stuk voor 17 is goed te overzien. Vanaf Wierden niet door bochten en bosschage.		
25	Graag bij de manege Wierdenseweg 31 een hogere drempel om snelheid te verminderen. Alle maatregelen die de snelheid uit de Wierdenseweg halen zijn meer dan welkom. Op zich goede plannen.	Ten zuiden van de manege 't Leijerweerd ligt een bestaande drempel. Deze wordt gehet profileerd en aangelegd als wegvakplateau. De (wegvak)plateaus worden uitgevoerd volgens de landelijke richtlijnen. We passen een passeersnelheid van 50 km/uur toe. Wij vinden het niet wenselijk om extra snelheidsremmende maatregelen te realiseren. Bij het ontwerpen van het plan hebben we een integrale afweging gemaakt tussen het verkeersveilig inrichten voor fietsers, het (structureel) verminderen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het gebruik door landbouwverkeer. Wij denken dat we met het voorliggende ontwerp een evenwichtig maatregelenpakket hebben opgesteld.	Nee
26	Snelheidsbeperkende maatregelen aanbrengen tussen Baby Spa Twente (beek Entergraven) en nieuw te plaatsen bebouwde kom bord ter hoogte van Dalhorst II, d.m.v. bijvoorbeeld een chicane. Extra uitrit maken voor Dalhorst II voor calamiteiten voertuigen. Dit kan gerealiseerd worden door het verbindingspad tussen Kleihorst (Dalhorst II) en Leemhorst (Dalhorst 1) te voorzien van een calamiteitenpaaltje.	Wij vinden het niet wenselijk om extra snelheidsremmende maatregelen te realiseren. Bij het ontwerpen van het plan hebben we een integrale afweging gemaakt tussen het verkeersveilig inrichten voor fietsers, het (structureel) verminderen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het gebruik door landbouwverkeer. Wij denken dat we met het voorliggende ontwerp een evenwichtig maatregelenpakket hebben opgesteld. De bebouwde komgrens van Enter wordt verplaatst naar net ten noorden van het kruispunt Wierdenseweg – Nijenhorst. Hiermee wordt bij de entree van het gelijk een snelheidsremmende voorziening aangelegd. De overige vragen rondom extra (calamiteiten)uitritten voor de Berghorst fase 2 maken geen onderdeel uit van dit project. Vanuit het ontwikkelingsplan de Berghorst fase 2 zal een fietsdoorsteek met (verwijderbaar) paaltje worden geplaatst tussen de Kleihorst en de Leemhorst.	Nee

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
27	Bebouwde kom vanaf ongeveer huisnr. 27a. Wegversmalling vanaf manege. Meer snelheidsbeperkende maatregelen.	De bebouwde komgrens van Enter wordt verplaatst naar net ten noorden van het kruispunt Wierdenseweg – Nijenhorst. Hiermee wordt bij de entree van het gelijk een snelheidsremmende voorziening aangelegd. Het verder naar het noorden verplaatsen van de bebouwde komgrens wordt op dit moment niet gedaan. Om een weg binnen de bebouwde kom te laten liggen moet zowel de weg als de directe omgeving ook als zodanig ‘aanvoelen’. Hierbij wordt vooral gekeken naar bebouwingsdichtheid. Op het gedeelte tussen de Nijenhorst en de Entergraven is op dit moment geen sprake van het ‘gevoel’ van een bebouwde kom.	Nee
28	Verzoek om drempel K op te schuiven richting J. Meer centreren J en L	Het wegvakplateau tussen de Eversdijk en de Witmoesdijk zal worden verplaatst naar ongeveer het midden van het wegvak. Dit zal een verschuiving van ongeveer 5 meter zijn.	Ja
Voorrangssituatie			
29	Gewijzigde voorrang Enterweg/1e Nieuwstadsweg gevaarlijk door onoverzichtelijke situatie. Potentieel veel ongelukken.	Op erftoegangswegen (in het buitengebied) in het gebruikelijk om geen voorrangssituatie in te stellen op de kruispunten. Hiermee worden automobilisten ‘bewust’ gedwongen om rond de kruispunten hun snelheid te verminderen. Door de combinatie met de plateaus op de kruispunten wordt het afremmen ook fysiek ‘afgedwongen’. Daarnaast is de eenduidigheid in het land, de regio en gemeente hierbij belangrijk. Op alle wegen met een snelheidsregime van 60 km/uur geldt in principe dat verkeer van rechts voorrang heeft. We begrijpen dat bestuurders aan de nieuwe voorrangssituatie moeten wennen. Tijdelijk zullen we daarom de borden 'Let op voorrangssituatie gewijzigd' plaatsen.	
30	Tot slot willen wij aandacht vragen voor het zandpad tegenover onze woning (ook de Kippershoekweg). Ons verzoek is om ook hiervan een gelijkwaardige T-splitsing te maken. Hierdoor ontstaat er nog een snelheidsverlagende factor i.v.m. verkeer van recht. Om deze T-splitsing gelijkwaardig te maken dienen de laatste meters verhard te worden. Een voor ons zeer positieve bijkomstigheid is het verminderen van stofoverlast. In droge periodes veroorzaakt dit pad aanzienlijke stofoverlast. Wij zouden het zeer op prijs stellen als een gedeelte van dit pad verhard kan worden om de stofoverlast te verminderen.	Op kruispunten tussen verharde wegen en (gedeeltelijke) zandpaden, zoals de Kippershoekweg, passen we geen gelijkwaardige voorrangssituatie toe. We denken dat de zandweg voor veel bestuurders op de Enterweg als de 'ondergeschikt' aanvoelt, vanwege de weginrichting als de beperkte hoeveelheid verkeer. Bestuurders op de Enterweg houden hierdoor onvoldoende rekening met bestuurders op de zandweg Klippershoekweg.	

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
Fiets, algemeen			
31	In het Mobiliteitsplan Veilig op weg dd. mei 2024 wordt de Wierdenseweg aangeduid als een "erftoegangsweg 2" (blz. 33). Op blz. 37 staat de hierbij behorende inrichting met fietsstroken. Op de gepresenteerde tekeningen (6 mei 2025, inloopbijeenkomst) staan echter fietssuggestiestroken. Waarom deze aanpassing van het Mobiliteitsplan?	We leggen rode fietsstroken aan. Deze hebben een breedte van 1,70 meter. Dit is volgens de inrichtingsprincipes uit het mobiliteitsplan voor een "erftoegangsweg 2". Op de gepresenteerde tekeningen heeft de markering van het fietssymbool op de rode fietsstroken niet gestaan. Deze worden wel geplaatst. Het verschil tussen een fietssuggestiestrook en een fietsstrook is dat, wanneer er een fietssymbool is aangebracht, er niet langs der rijbaan mag worden geparkeerd. Voertuigen mogen met een bepaald doel wel gebruikmaken van een fietsstrook. Bijvoorbeeld voor het passeren van tegemoetkomend verkeer. Qua ontwerprichtlijnen wordt geadviseerd om een fietssuggestiestrook vorm te geven zonder markering en geen fietssymbool en geen rode kleur toe te passen. Een fietssuggestiestrook heeft dus het liefst een afwijkende kleur verharding (niet zijnde rood) en geen markering.	Nee
32	Bij de brug over de Entergraven staan op tekening de fietsstroken "gewoon" rechtdoor getekend. Daardoor wordt de fietsstrook duidelijk versmald en de "rijbaan voor de auto" behoudt dezelfde breedte. De aanwezigheid van de brug wordt hiermee duidelijk visueel ontkent welk tot gevaarlijke situaties kan leiden. Daarnaast dient de fietsstrook te allen tijde 1m70 breed te zijn (als beschreven in de actualisatie van het mobiliteitsplan 2024-2030 waar de weg wordt aangeduid als een erftoegangsweg 2).	Ter hoogte van de brug over de Entergraven zullen de fietsstroken worden verbreed. Hierdoor houden fietsers op de brug hun 'zichtbare' positie op de weg.	Ja
Vrijliggende fietspaden			
33	Om de veiligheid voor fietsers (zoals jongelui die naar Wierden op school gaan) te vergroten, is het wenselijker om aparte fietspaden aan te leggen zoals bij de Ypeloweg. De manier waarop de gemeente nu de fietsstroken wil aanbrengen, spreekt van een schijn veiligheid.	De Enterweg/Wierdenseweg is een weg met een verbindende functie in het buitengebied. De combinatie van de hoeveelheid autoverkeer/landbouwverkeer en fietsverkeer vragen wel om aanvullende maatregelen. Dit doen we door brede rode fietssuggestiestroken aan te brengen. Er is geen ruimte voor een vrijliggend fietspad. Hiervoor zullen veel gronden moeten worden aangekocht en de aanlegkosten zijn erg hoog. Hiervoor zijn geen financiën beschikbaar.	Nee
34	Onze dochter gaat dagelijks op de fiets van Enter naar Wierden via de Wierdenseweg/Enterweg. We vinden het jammer dat er langs deze weg geen afgescheiden fietspad is zoals bijv. bij de Ypeloweg). Het valt ons en haar verder op dat er soms best hard gereden wordt op deze weg.		
35	Ik rij regelmatig naar de manege het Leijerweerd aan de Wierdenseweg. vanuit enter wordt er dagelijks gefietst naar de manege, het mij verstandig tot de manege een losstaand fietspad aan te leggen		

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
36	Ik hoop dat er vrij liggende fietspaden komen langs de weg voor onder andere alle schooljeugd die naar de Passie gaat. Richting Almelo is dat zo mooi geworden, hopelijk nu ook richting Wierden.		
Verlichting			
37	In de winter fietsen scholieren daar 's morgens in het donker. De straatverlichting kan voor ons gevoel beter.	In het buitengebied hebben we het beleid dat er alleen oriëntatieverlichting aanwezig is op de kruispunten. Dat is in de huidige situatie ook zo. De bestaande verlichting wordt nagekeken en waar nodig gerepareerd of vernieuwd.	Nee
38	Verder zie ik ook regelmatig wandelaars lopen op deze weg. Een betere verlichting tot de manege zou een goede optie zijn.		
39	Graag ook goed verlicht, ik zou mijn kind niet over het fietspad door alle weilanden laten fietsen op de donkere winterse ochtenden/namiddagen, dan liever op een vrijliggend fietspad naast de weg.		
Overzichtelijkheid – Groen			
40	Situatie 4, Enterweg 20a Kinderdagverblijf. Zou de drempel die voor nummer 17 gepland staat verder naar Wierden kunnen tot ergens tussen 20 en 15. Dit i.v.m. grote snelheid en slecht zicht vanaf Wierden. Het rechte stuk voor 17 is goed te overzien. Vanaf Wierden niet door bochten en bosschage.	Er is een wegvakplateau gepland ten zuiden van huisnummer 17/17a. De locatie ten noorden of ter hoogte van huisnummer 20 (kinderdagverblijf) ligt op relatief korte afstand van het kruispunt Enterweg – Sluizendijk. Ter hoogte van de bocht zijn bestuurders van nature eerder geneigd om hun snelheid te minderen. In deze specifieke situatie is er sprake van beperkt zicht in de bochten. De nieuwe wegingdeling met brede rode fietsstroken draagt naar verwachting ook bij aan een lagere snelheid van het verkeer in de bochten. Wel besteden we extra aandacht aan het onderhoud van het groen in de bocht van de Enterweg ter hoogte van de Sluizendijk.	Nee
41	Dat er in de bocht in situatie 3 de rode bocht die is heel smal en je kunt niet goed zien wat er aan komt. Dat daar misschien wat aan gedaan kan worden.	Ter hoogte van een bocht zijn bestuurders van nature eerder geneigd om hun snelheid te minderen. In deze specifieke situatie is er sprake van beperkt zicht in de bochten. De nieuwe wegingdeling met brede rode fietsstroken draagt naar verwachting ook bij aan een lagere snelheid van het verkeer in de bochten. We besteden extra aandacht aan het onderhoud van het groen in de bocht van de Enterweg ter hoogte van de Sluizendijk. Het is echter lastig om een volledig vrij zicht te realiseren.	Nee
43	Maar het belangrijkste verbeterpunt qua veiligheid is wat ons betreft de scherpe bocht waar de Enterweg de Sluizendijk kruist. Doordat er aan beide kanten bomen staan is het zich daar erg slecht. Wanneer er van beide kanten auto's naderen en er tegelijk ook scholieren in die bocht fietsen hoe er weinig mis te gaan of je hebt een botsing met grote gevolgen, met name voor de fietsende scholieren. Want ons betreft zo minimaal het zich in deze bocht verbeterd moeten worden door de bomen aan weerskanten weg te kappen. Beter nog zou zijn de weg zelf verlegd zou kunnen worden over het perceel aan de oostkant zodat de bocht veel minder scherp wordt.		

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
Ontsluiting Berghorst			
43	Graag aandacht voor ontsluiting Berghorst 2 tijdens de uitvoering van de werkzaamheden. Berghorst 2 heeft nu maar 1 ontsluiting. Wens voor 2 ontsluitingen. Wens voor verplaatsing komgrens richting Entergraven.	Tijdens de werkzaamheden op en rond het kruispunt Wierdenseweg – Nijenhorst zal worden gezorgd voor een tijdelijke ontsluiting. De bebouwde komgrens van Enter wordt verplaatst naar net ten noorden van het kruispunt Wierdenseweg – Nijenhorst. Hiermee wordt bij de entree van het gelijk een snelheidsremmende voorziening aangelegd. Het verder naar het noorden verplaatsen van de bebouwde komgrens wordt op dit moment niet gedaan. Om een weg binnen de bebouwde kom te laten liggen moet zowel de weg als de directe omgeving ook als zodanig ‘aanvoelen’. Hierbij wordt vooral gekeken naar bebouwingsdichtheid. Op het gedeelte tussen de Nijenhorst en de Entergraven is op dit moment geen sprake van het ‘gevoel’ van een bebouwde kom. De overige vragen rondom extra (calamiteiten)uitritten voor de Berghorst fase 2 maken geen onderdeel uit van dit project. Vanuit het ontwikkelingsplan de Berghorst fase 2 zal een fietsdoorsteek met (verwijderbaar) paaltje worden geplaatst tussen de Kleihorst en de Leemhorst. Plannen voor een eventuele tweede ontsluiting voor de Berghorst II zijn er op dit moment niet.	
44	Snelheidsmaatregelen Berghorst 2: drempels, bloembakken, passeerhavens. Tijdelijke ontsluiting Berghorst 2 bij Wierdenseweg inrit fase 1 of bij de rioolbuizen.	Er zijn geen plannen voor aanvullende snelheidsremmende maatregelen binnen het plan de Berghorst II. Een deel van het plan heeft op dit moment ook nog niet de definitieve inrichting, maar is voorzien van tijdelijke bestrating. Tijdens de werkzaamheden op en rond het kruispunt Wierdenseweg – Nijenhorst zal worden gezorgd voor een tijdelijke ontsluiting.	
Overige			
45	Kruising Wierdenseweg wordt nu een plateau! met de Witmoesdijk. Ik had verwacht dat er wat aan gedaan zou worden en dat er een rotonde!! geplaatst zou worden! Het is er weinig ruimte dat je uit de Witmoesdijk komt en er komt iemand uit Enter, dan kan deze er niet in omdat ik er sta. Zo smal!! is deze straat. Jammer gemiste kans.	Rotondes worden aangelegd op locaties waar drukkere wegen elkaar kruisen, waardoor de verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer anders een probleem zou zijn. Op het kruispunt Wierdenseweg - Witmoesdijk kiezen we voor een plateau. De aansluithoek van deze wegen is klein/scherp. Hierdoor lijkt de situatie ook ‘nauw’. Dit zorgt echter wel voor een lage snelheid van het verkeer. Een gelijksoortig plateau ligt op het kruispunt Wierdenseweg – Leemhorst.	

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
46	Mooie ideeën, jammer om te zien dat de Witmoesdijk tot kruising Achteresweg hier niet in mee is genomen. Wens: Verleggen bebouwde kom tot aan kruising zodat het stuk 30km/h wordt zou mooi zijn en de weg met rode klinkers in straten zodat het duidelijk binnen de bebouwde kom wordt.	Dit project betreft het fietsveilig inrichten van de Enterweg/Wierdenseweg en het verbeteren van de 60 km/uur inrichting. In het mobiliteitsplan zijn (door de gemeenteraad) prioriteiten gesteld. Daarbij is ook gesteld dat de projecten uit het oude mobiliteitsplan als eerste worden opgepakt. In de uitvoeringsagenda voor 2025 en 2026 is het deel van de Witmoesdijk niet opgenomen. Dit wegvak heeft prioriteit '3'. Medio 2026 wordt bepaald welke projecten in 2027 en 2028 worden uitgevoerd.	
47	Graag word ik op de hoogte gehouden van de planning i.v.m. de gasten van vakantiebungalow de Dakhaas.	Aanwonenden worden geïnformeerd over de uitvoering van de werkzaamheden.	Nee
48	Vragen Berghorst en verkeersveiligheid op het plan i.v.m. snelheid. Graag een afspraak om mee te denken.	De opmerking/vraag heeft geen betrekking op het herinrichten van de Enterweg/Wierdenseweg. Er zijn geen plannen voor aanvullende snelheidsremmende maatregelen binnen het plan de Berghorst II. Een deel van het plan heeft op dit moment ook nog niet de definitieve inrichting, maar is voorzien van tijdelijke bestrating.	Nee
49	Slecht idee om bij de Eversdijk/Wierdenseweg van klinkers te maken. Asfalt is beter. Landbouwverkeer moet over haaks om.	Het kruispunt Eversdijk – Wierdenseweg komt straks binnen de bebouwde kom te liggen. De bebouwde komgrens van Enter wordt verplaatst naar net ten noorden van het kruispunt Wierdenseweg – Nijenhorst. Hier wordt een plateau aangelegd. Hiermee wordt bij de entree van het gelijk een snelheidsremmende voorziening aangelegd. De overige kruispunten van de Wierdenseweg binnen de bebouwde kom zijn ingericht als gelijkwaardige kruispunten. Hier is de gehele verharding uitgevoerd in klinkers. Voor de eenduidigheid om de gelijkwaardigheid te benadrukken richten we het kruispunt Eversdijk – Wierdenseweg ook met klinkers in. Op de Eversdijk leggen we grasbetonstroken aan. Deze zorgen voor voldoende manoeuvreerruimte voor grote voertuigen.	Nee
50	Mooi dat jullie dit oppakken. Gaarne trottoir door trekken van uit Enter tot de hoek met de Nijenhorst. Wellicht ook de gemeentegrens verplaatsen naar hoek Nijenhorst/Wierdenseweg zodat verkeer snelheid verminderd?	Het trottoir langs de Wierdenseweg wordt (voorsnog) niet doorgetrokken. Vanaf de Wierdenseweg hebben voetgangers via het pad naast huisnummer 22 toegang tot de wijk Berghorst II. De bebouwde komgrens van Enter wordt verplaatst naar net ten noorden van het kruispunt Wierdenseweg – Nijenhorst. Hier wordt een plateau aangelegd. Hiermee wordt bij de entree van het gelijk een snelheidsremmende voorziening aangelegd.	Nee

Nr.	Vraag/Reactie	Antwoord	Geleid tot wijzigingen?
51	Het grootste punt is wel de aansluiting van de Sluizendijk op de Enterweg, hier werd door meerdere personen aangegeven dat de opstelruimte voor landbouwverkeer vanaf de Sluizendijk niet groot genoeg is. Wanneer er een vrachtauto of trekker voor de weg staat te wachten moet het vanuit Enter komende verkeer hierop wachten omdat de bocht anders te krap is. Men kan er dan niet omheen, en staat dan stil op de Enterweg waar door het slecht zicht in de bocht (is volledig dichtgegroeid) veel kan is op aanrijdingen. Een idee zou zijn het deel asfalt dat verwijderd wordt op te vullen met grasbetonstenen, of bermbeton waar normale auto's en fietsers dan niet overheen gaan.	We kiezen er bewust voor om het kruispunt Enterweg – Sluizendijk te verkleinen. In de huidige situatie is het kruispunt zo groot dat de snelheden op en rond dit kruispunt erg hoog liggen. In de bochten leggen we extra grasbetonstroken aan. Deze zorgen voor voldoende opstelruimte voor grote voertuigen en maken het passeren gemakkelijker.	Nee

3. Wijzigingen op het ontwerp

De reacties zijn allemaal beoordeeld. Een aantal opmerkingen hebben geleid tot wijzigingen in het ontwerp. Hieronder volgt een korte toelichting op de wijzigingen. Een aantal onderdelen zullen in de uitvoering verdere aandacht hebben.

Meer of minder snelheidsremmende maatregelen

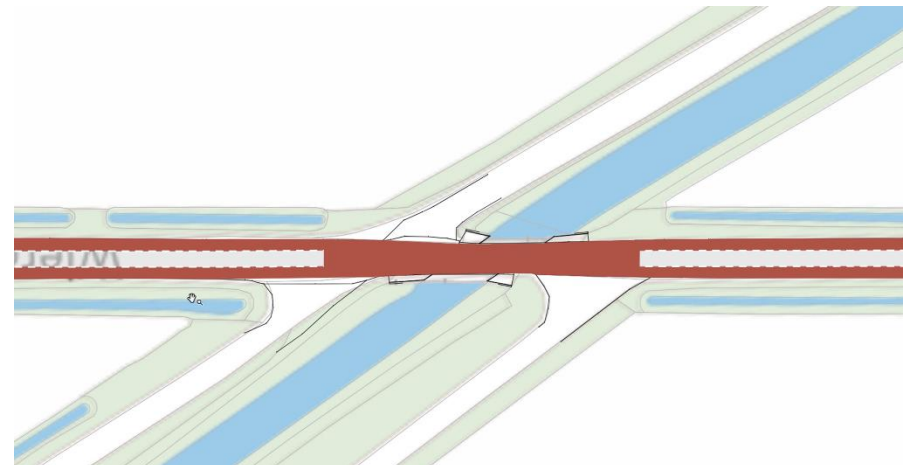
Bij het ontwerpen van het plan hebben we een integrale afweging gemaakt tussen het verkeersveilig inrichten voor fietsers, het (structureel) verminderen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het gebruik door landbouwverkeer. Wij denken dat we met het voorliggende ontwerp een evenwichtig maatregelenpakket hebben opgesteld.

Verplaatsten wegvakplateau naar de locatie tussen huisnummer 5 en 6

We hadden op het wegvak tussen huisnummers 5 en 8 een wegvakplateau gepland. Naar aanleiding van de reacties hebben wij het wegvakplateau verplaatst. De nieuwe locatie is tussen de huisnummers 5 en 6. Hierdoor ontstaat ook een betere verdeling over de totale weg.

Fietsstroken op juiste breedte doortrekken bij brug over Entergraven

Ter hoogte van de brug over de Entergraven zullen we de groot rood 'attentievlak' maken. Hiermee attentederen we de weggebruikers dat de situatie of op de brug anders is. Door een geheel rood vlak te maken houden fietsers op de brug hun 'zichtbare' positie op de weg.

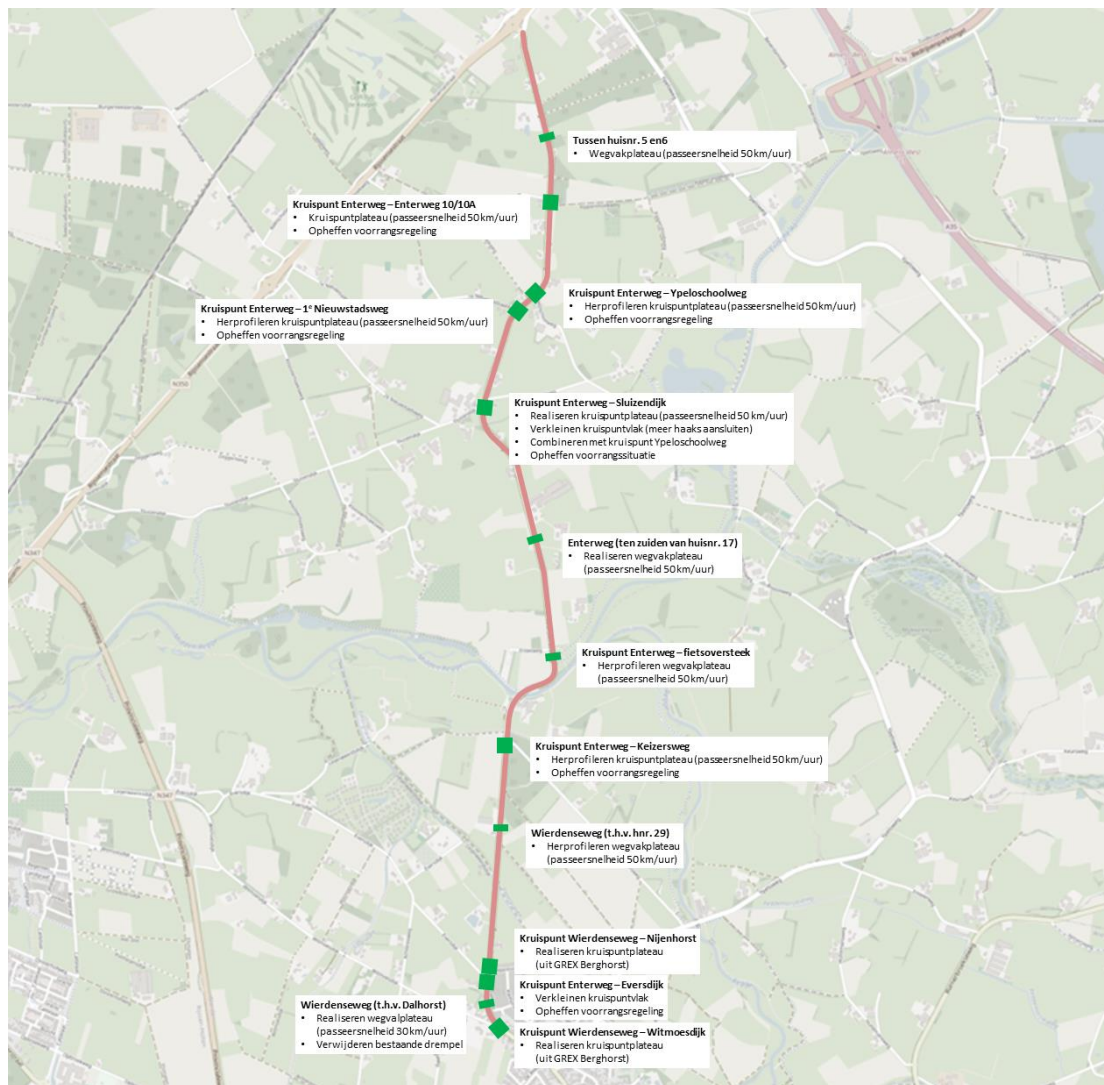


Figuur 1: Aanpassing bij brug over Entergraven

Verplaatsen wegvakplateau tussen Nijenhorst en Witmoesdijk

Het wegvakplateau tussen de Eversdijk en de Witmoesdijk zal worden verplaatst naar ongeveer het midden van het wegvak. Dit zal een verschuiving van ongeveer 5 à 10 meter zijn.

In de volgende afbeelding zijn de maatregelen op kaart weergegeven.



Figuur 3: Overzicht maatregelen t.b.v. 60 km/uur en fietsveilige inrichting Enterweg/Wierdenseweg

