

HERINRICHTING KUIPERSTRAAT TERWOLDE.

Op 19 november 2025 is er een inloopavond geweest om het eerste ontwerp van de herinrichting Kuiperstraat in Terwolde te presenteren.

De volgende opmerkingen en reacties hebben wij ontvangen:

Algemeen		
	Gelet op de ligging van de Kuiperstraat en de verkeersfunctie die deze vervult, acht de gemeente het noodzakelijk om fysieke maatregelen te treffen. Een passende weginrichting in combinatie met effectieve snelheidsremmende voorzieningen wordt gezien als de meest doeltreffende manier om de gereden snelheid te verlagen en structureel te handhaven. Bij het ontwerp en de uitvoering van deze maatregelen wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met het gebruik van de weg door landbouwverkeer en vrachtverkeer. We treffen fysieke snelheid remmende maatregelen op kruisingen omdat dit conflictpunten zijn. Op deze punten gebeuren meer ongelukken en zijn de gevolgen daarvan vaak ernstiger. De uitvoeringsaspecten van de drempels zijn: de hoogte is maximaal 8 cm en de opgangen zijn vloeiend. Trillings- en geluidsoverlast wordt hierdoor verder beperkt.	
#	Opmerking / suggestie	Reactie Gemeente Voorst
1.	De stoep wordt 90cm breed. Jullie passen overrijdbare banden toe. Er komt dus geen inritconstructie zoals zichtbaar op referentiebeeld van de Pr. Hendriksstraat?	Klopt, er worden oploophanden toegepast en geen inritconstructie.
2.	Ons oprit loopt nu af naar de straat. Wij gaan ervan uit dat de nieuwe stoep ook lager komt te liggen zodat het water richting de straat loopt en de oprit wordt aangeheeld.	Wij houden rekening mee dat de stoep niet hoger komt te liggen dan de straat nu, het water kan naar de weg aflopen.
3.	Mooi dat jullie ook aan verkeersremmende maatregelen nemen in de vorm van plantenbakken en drempels. Wat ons betreft mogen de plantenbakken nog wel iets royaler, met name in de lengte. Dit biedt wellicht ook de mogelijkheid om in de gecombineerde versie met een drempel te kiezen voor een trapeze drempel in plaats van een sinusdrempel. Dit haalt de snelheid er nog beter uit.	We hebben ervoor gekozen om busdrempels toe te passen, zodat het grotere verkeer geen extra overlast veroorzaakt. De wegversmallingen kunnen niet verder worden verlengd, aangezien rekening moet worden gehouden met de aanwezige inritten.
4.	Het is nog niet bekend welke beplanting jullie willen toepassen. Onze voorkeur gaat uit naar vaste planten in combinatie met heesters zodat er het jaar rond een fraai beeld geeft. Wellicht is het ook een idee om een bloemen of kruidenmengsel in de groenstrook aan de zijde van het weiland te realiseren. Dit voorkomt wellicht het parkeren in deze groenstrook en doet wat voor de biodiversiteit.	We nemen uw opmerking mee bij het groen ontwerp.
5.	Kunnen jullie ook wat doen aan het Hogevelpad. Deze ligt lager dan de huidige weg. Wij begrijpen dat hier het riool moet worden aangepast. Wellicht een mooi gelegenheid om ook hier een stoep te maken (tussen Hogevelpad 1. - Kuiperstraat) en de aan te sluiten op de nieuwe stoep aan de Kuiperstraat. Het	Het pad zal niet worden voorzien van bestrating; in plaats daarvan wordt gekozen voor de toepassing van halfverharding Achterhoeks Padvast.

	Hogeveldpad wordt nu vaak gebruikt als fietsdoorgang vanaf de Deventerstraat.	
6.	Wij hebben daar al eigen beplanting, bomen en een duidelijke erfafscheiding met hek. Wij steken veel tijd in het onderhoud van onze tuin. Wij staan daarom niet achter het plaatsen van een nieuwe groenstrook op die plek en zijn hier duidelijk tegen! Er is al wel een groenstrook aanwezig bij de wildkamp.	We gaan het groenvak verplaatsen naar de overkant van de weg.
7.	Kan de gemeente kijken of bij het Hogeveldpad een groenstrook kan worden aangelegd, zodat dit gevaarlijke punt voor fietsers veiliger wordt en de omgeving een meer landelijk en aantrekkelijk aanzicht krijgt, in plaats van de huidige verkeersdrempels	Het Hogeveldpad betreft een voetpad, er zal geen groenvak worden aangelegd. Met de aanleg van de stoep langs de Kuiperstraat ontstaat voor voetgangers de mogelijkheid om op de stoep te wachten alvorens zij de verkeerssituatie beoordelen en oversteken.
8.	Geen drempels, dit i.v.m. het remmen voor, het geluid over de drempel en het weer optrekken na de drempel.	Zie antwoord bij kop algemeen.
9.	Wel wegversmalling en deze vullen met een heester(bijv. Cornus of een andere soort met vaste planten) i.p.v. beukenblokken.	We nemen uw opmerking mee bij het groen ontwerp.
10.	Indien mogelijk graag kijken naar vitaliteit van de huidige sierperen en indien nodig vervangen.	We nemen dit mee in het groen ontwerp en gaan kijken naar de mogelijkheden.
11.	1x verkeersdrempel bij begin van de straat ter hoogte van de Wildkamp en 1x verkeersdrempel aan het eind van de straat lijkt ons voldoende. De wegversmallingen middels plantenbakken zorgen voor voldoende snelheidsbeperking. meer aanduiding middels borden dat de Kuiperstraat een 30 km zone is middels een bord aanduiding bij het Hogeveldpad : pas op overstekende wandelaars en fietsers	Zie antwoord bij kop algemeen.
12.	Klinkers kunnen helaas door de randjes die er aan zitten veel geluid maken door Autobanden. In Rotterdam Overschie zijn testen gedaan met stille straat klinkers. Ik voeg het artikel toe. Graag reactie op dit voorstel. Geluidsreductie en duurzaamheid gaan hier samen.	Geluid reducerende betonstraatstenen werkt als de snelheid hoger ligt dan 30km/h. We hebben gekeken naar deze mogelijkheden met een leverancier.
13.	Graag asfalt met SMA deklaag	Volgens het geldende beleid wordt een erftoegangsweg ingericht als een 30 km/uur-weg, waarbij de verharding wordt uitgevoerd in elementenverharding.
14.	Eierautomaat liever geen drempel ivm parkeren auto's	We gaan de drempel en groenvak verschuiven zodat tussen de drempel en de inrit een auto geparkeerd kan worden.
15.	Wat betreft de keuze voor de verharding begrijp ik dat de gemeente een type bestrating wil toepassen dat beter aansluit bij het karakter van een	De elementen verharding kan dit type verkeer aan.

	woonstraat. Gezien het intensieve gebruik door vrachtverkeer heb ik echter twijfels over de duurzaamheid van deze oplossing. Ik vraag mij af in hoeverre deze bestrating op de lange termijn netjes en functioneel zal blijven. Vanuit dat oogpunt lijkt een gesloten verharding een duurzamere en beter bestand zijnde keuze.	
16.	Tot slot de bocht aan het einde van de straat. Die is onoverzichtelijk. Wat op zich al een verlaging van de snelheid met zich mee zou moeten brengen, laten we eerlijk zijn. Echter er is daar wel spraken van een 5 tal uitritten en het Hogeveldepad. Enige vorm om weggebruikers ook daadwerkelijk hier voorzigtiger te rijden zou wenselijk zijn. Dat zie ik in het ontwerp niet terug. Die drempel ter hoogte van de Wildkamp gaat daar niet voor zorgen. Wellicht is het een (creatief) idee dat deel van de Kuiperstraat (van 29A tot net voor de kruising) in zijn geheel te verlagen en qua verharding te kiezen voor iets dat afsteek te gen de rest van de Kuiperstraat als attentie maatregel. De verlaging zou je dan ook nog kunnen combineren met het opvangen en infiltreren van regenwater.	Voor de uitstraling van de straat hechten wij waarde aan een uniform straatbeeld over de gehele lengte van de straat. Daarnaast is het doel dat de drempel daadwerkelijk bijdraagt aan het verlagen van de snelheid, in combinatie met de bochten in de weg.
17.	Uit het concept ontwerp kan ik niet afleiden of de gemeente zich realiseert hoeveel vrachtverkeer er door de straat komt. Het ontwerp leidt meer uit te gaan van een woonstraat maar de Kuiperstraat is meer dan dat. Het opnemen van verspringende verhoogde plantvakken is wellicht een goed idee maar drempels zal er niet toeleiden dat de toegestane 30km/uur wordt afgedwongen. Het zijn voornamelijk de motorrijders en automobilisten die te hard rijden. Een deel daarvan zullen we straks weer kwijt zijn als het zuidelijke deel van de Bandijk weer open is. Maar het vrachtverkeer zal blijven. Ik zou er dan ook voor willen pleiten de verkeersdrempels uit het ontwerp te halen.	Zie algemeen, we hebben ervoor gekozen om busdrempels toe te passen, zodat het grotere verkeer minder overlast veroorzaakt.
18.	Uit de enquête onder een groot deel van de bewoners van de Kuiperstraat is gebleken dat het terugbrengen van de snelheid van verkeersdeelnemers in de Kuiperstraat erg belangrijk wordt gevonden. Tevens geven de bewoners aan als maatregel daarvoor liever geen verkeersdrempels te zien verschijnen. Dat lijkt een tegenstrijdigheid want verkeersdrempels zijn ondanks dat ze lelijk en slecht voor schokbrekers zijn wel een doeltreffend middel om de snelheid van verkeer te minderen. Verder is bekend dat verkeersdrempels leiden tot remmende en optrekkende auto's en dat is niet prettig wanneer je er precies een voor je deur hebt liggen. Is er dan geen ander middel dan de verkeersdrempel om de snelheid te reduceren ?	zie algemeen, we hebben ervoor gekozen om busdrempels toe te passen, zodat het grotere verkeer minder overlast veroorzaakt.
19.	De middelste verkeersdrempel kan vervallen door in het resterende traject van de Kuiperstraat de opeenvolgende plantenperken iets dichter op elkaar te laten volgen. Voor verkeersdeelnemers werkt het psychologisch het sterkst wanneer ze de "zwaarste"	Voor de verdeling van de verkeersremmende maatregelen laten we de drempels liggen op de plek zoals aangegeven in het ontwerp.

	barrière als eerste ontmoeten. De eerste verkeersdrempel vanaf de kruising met de Twelloseweg moet dan ook veel eerder geplaatst worden, dus bv omwisselen met het eerste plantenperk.	
--	--	--