

Verslaglegging informatiebijeenkomst 12 & 13 oktober 2021

-Versie 2-

Maatregelen uit het WWL-plan op de overwegen Molenstraat, Stationsstraat, Domineestraat, Holthuizerstraat en Dernhorstlaan, Twello

Op dinsdag 12 en woensdag 13 oktober hebben fysieke informatiebijeenkomsten plaatsgevonden over de weg- en spoormaatsregelen voor de Molenstraat, Stationsstraat, Domineestraat, Holthuizerstraat en Dernhorstlaan uit het Woon-, Werk- en Leefplan (WWL-plan). Tijdens en na de fysieke bijeenkomsten zijn er mogelijkheden geweest om opmerkingen, suggesties en vragen te stellen of achter te laten. In dit overzicht treft u alle vragen en opmerkingen die tijdens en na de fysieke bijeenkomsten zijn ontvangen. Alle vragen en opmerkingen zijn voorzien van een reactie namens de gemeente Voorst en ProRail en zijn geclusterd naar onderwerp:

- Molenstraat;
- Stationsstraat
- Domineestraat;
- Holthuizerstraat;
- Dernhorstlaan;
- Risico overwegen;
- WWL-plan
- Overige opmerkingen.

Molenstraat		
Nr.	Vraag/opmerking	Reactie
1	Situatie bij de DekaMarkt zou op korte termijn verkeersveiliger kunnen worden als de "groenstrook" een fietsstrook wordt en de knik voor auto's blijft bestaan.	Deze verkeerssituatie valt buiten de scope van het WWL-plan. Wij nemen de suggestie in overweging bij wegaanpassingen of groot onderhoud van dit wegvak.
2	De Molenstraat is een zeer onveilige situatie, de weg is veel te smal voor vooral vrachtverkeer. Daarom zeer wenselijk	Het plan voorziet in een vlotte en veilige route voor (vracht)verkeer om Twello. Het (vracht)verkeer in de Molenstraat neemt af als gevolg van het plan.

	z.s.m. te beginnen met een randweg voor een veilig Twello.	
3	Ik vraag mij af of een verbod voor vrachtverkeer ook gaat gelden voor landbouw voertuigen. Deze worden namelijk met het jaar groter en maken ook steeds meer lawaai. In deze maisperiode is het af en aanrijden en kunnen ze elkaar niet passeren zonder gebruik te maken van de parkeerhavens.	Het verbod voor vrachtverkeer is inclusief landbouwvoertuigen.
4	Wanneer bedrijven zoals Horesca en Mulder verplaatst worden naar Engelenburg zal het vrachtverkeer Molenstraat minder zijn. De fietsroute vanaf de spoorweg naar school binnendoor verlegd wordt is het veiliger. Dan is de Molenstraat in de spits ontlast, want overdag is het niet bijzonder druk en een weg is om te gebruiken. De grond waar bedrijven verdwijnen kunnen woningen gebouwd worden en brengt geld op voor de gemeente.	De gemeenteraad heeft op basis van een MER-studie de keuze gemaakt voor de voltooiing van de randweg om Twello in plaats van bijvoorbeeld de verplaatsing van een geheel bedrijventerrein.
5	Vraag 1: in voorgaande jaren zijn er verkeerstellingen gedaan in de Nijverheidsstraat, kunt u achterhalen hoeveel bewegingen er dagelijks waren? Vraag 2: En welk percentage van deze aantallen passeert daadwerkelijk Talamini's (maw rijdt voorbij aan de dekamarkt in beide richtingen)? Vraag 3: Hoeveel verkeersbewegingen zijn er in het verleden geteld in de Molendwarsstraat bij de toen gehouden tellingen? Vraag 4: Waarom is er een voorstel om een knip te leggen in de Nijverheidsstraat als er ook al een verbod voor vrachtverkeer passage over het spoor is?	1) Het verkeersmodel geeft voor 2018 een verkeersintensiteit van 1100 motorvoertuigen per etmaal (weekgemiddelde). 2) Het verkeersmodel geeft geen andere verkeersintensiteit voor de Nijverheidsstraat voorbij Talamini's. 3) In 2019 zijn in de Molendwarsstraat ruim 1000 motorvoertuigen per etmaal geteld. 4) Het voorstel tot een knip in de Nijverheidsstraat is gedaan om het aantal rechtsaf bewegingen vanaf de overweg Molenstraat naar de Nijverheidsstraat te verminderen. Bij deze rechtsaf beweging moet een automobilist voorrang verlenen aan rechtdoor gaande fietsers. Achteropkomend verkeer staat dan stil op de overweg en dat is een situatie die wij en ProRail willen vermijden. Door het aantal verkeersbewegingen te verminderen wordt de kans kleiner dat dit zich voordoet. Daarnaast voorkomt een knip dat vrachtverkeer alsnog via de Molenstraat of Frans Halsstraat het bedrijventerrein bezoekt of verlaat, terwijl de route via de randweg de voorkeur geniet.

	Vraag 5: Welk neveneffect zal de knip in de Nijverheidsstraat hebben voor verkeersbewegingen van bewoners uit de omliggende wijken als de randweg eenmaal gerealiseerd is? Vraag 6: In de folder/flyer onder punt 05 wordt gesproken om het vrachtverkeer te ontsluiten via de Nijverheidsstraat en vervolgens randweg. Welke rol krijgt de Molendwarsstraat hierin toebedeeld? Vraag 7: Betreft revitalisering van de industrie de Nijverheid. In hoeverre wordt daarmee begonnen voordat de knoop wordt doorgesneden betreffende de randweg en spoorweg?	5) Het is de bedoeling om bewoners en bedrijven te betrekken bij de ontsluiting van bedrijventerrein Nijverheid op de randweg en de interne verkeerscirculatie binnen het bedrijventerrein, zodra de inpassing en vormgeving van de randweg en de bestemmingsplanprocedure start. De knip wordt meegenomen in de interne verkeerscirculatie van bedrijventerrein Nijverheid. 6) Het is de bedoeling om bewoners en bedrijven te betrekken bij de ontsluiting van bedrijventerrein Nijverheid op de randweg en de interne verkeerscirculatie binnen het bedrijventerrein, zodra de inpassing en vormgeving van de randweg en de bestemmingsplanprocedure start. 7) De revitalisering van bedrijventerrein Nijverheid staat in principe los van de randweg. Ook zonder doortrekking van de randweg wordt ingezet op revitalisering van dit bedrijventerrein. Al geruime tijd zijn de ondernemers en de gemeente hierover in overleg. Met doortrekking van de randweg krijgt de revitalisering wel een impuls omdat de bereikbaarheid dan aanzienlijk verbetert.
Stationsstraat		
6	Graag uw aandacht voor de overlast (trillingen) door goederentreinen bij de overweg Stationsstraat. Ballast wijkt (direct naast het beton van de overweg) zeer snel na aanvulling. Regelmatig controleren aanvulling is vereist, zeker nu er de laatste jaren steeds meer goederenvervoer bij is gekomen. In huis verschijnen steeds meer scheuren in muren.	In de Stationsstraat ligt een zeer onderhoudsarme harmelen bevloering. Het nadeel is dat deze bevloering zich in de spoorbaan gedraagt als een hard punt terwijl een spoorbaan zich in de loop der tijd altijd wat "zet". Dat "zetten" heeft bij een harmelen bevloering de beschreven gevolgen. Bij einde levensduur van de bevloering heroverweegt ProRail de keuze voor het type bevloering en zal men waarschijnlijk kiezen voor een bevloering type Strail, zoals nu ook in de overweg in de Holthuiserstraat ligt. Dit is de gebruikelijke keuze bij overwegen alleen bedoeld voor langzaam verkeer. De Strail bevloering ligt als kunststof platen op de dwarsliggers en "zet" zo mee met de rest van de baan. De overweg is dan flexibeler en geen hard punt meer in de baan. Tot die tijd is het inderdaad regelmatig aanvullen bij de kopse kanten van de harmelen bevloering.
7	Treinreizigers afzetten aan de noordkant, zodat mogelijk ruimte is voor keergelegenheid op de Stationsstraat.	Aan de noordzijde van het station onderzoeken wij de mogelijkheden tot het

		goed en veilig brengen en halen van treinreizigers.
8	Er moet meer handhaving komen op de Kon. Julianastraat, om te hard rijden tegen te gaan.	De politie is bevoegd tot het handhaven op verkeerssnelheid.
9	Duidelijke bebording dat de Stationsstraat doodlopend is voor autoverkeer.	De Stationsstraat is geen inprikker meer naar het centrum (voor autoverkeer). Op termijn willen wij dit ook met de inrichting van de weg duidelijk maken. Tot die tijd is het belangrijk om aan te geven dat men via de Stationsstraat per auto het centrum niet kan bereiken.
10	Van de Stationsstraat een fietsstraat maken.	De Stationsstraat is geen inprikker meer naar het centrum (voor autoverkeer). Immers, de overweg wijzigt naar een overweg voor alleen langzaam verkeer. In het Programma Mobiliteit 2020 t/m 2030 is de Stationsstraat opgenomen als erftoegangsweg met een maximum snelheid van 30 km/u. Wij streven ernaar om op termijn de inrichting aan te passen naar de nieuwe functie van de weg. Een fietsstraat is een suggestie voor een dergelijke aanpassing.
11	Waarom afsluiten overweg Stationsstraat? Laat open dan zullen de Domineestraat en Molenstraat minder worden qua verkeer. De Veilingsstraat en F. Halsstraat zullen erg druk worden om dorp in te gaan. Dorp nl. één richtingsverkeer. Hulpdiensten moeten nu een omweg maken om het centrum in te komen.	Met de voltooiing van de randweg om Twello ontstaat een vlotte en veilige route voor gemotoriseerd verkeer. Daardoor neemt de verkeersintensiteit op de Molenstraat en de Domineestraat/H.W. Iordensweg in totaliteit af. Verkeer dat gebruik maakt van de Stationsstraat heeft met de randweg, Molenstraat en Domineestraat voldoende alternatieve routes. Hulpdiensten (politie, VNOG) zijn akkoord met het afsluiten van de Stationsstraat voor gemotoriseerd verkeer. Voor hen zijn er goede, vlotte alternatieve routes.
12	Voor voetgangers een loopbrug bij het station om veilig naar het andere perron te komen.	De bouw van een loopbrug over het spoor is alleen zinvol als de overweg Stationsstraat geheel opgeheven wordt. Het opheffen van de overweg is niet haalbaar, vanwege het belang van de spoorwegovergang in het fietsnetwerk. En bij het handhaven van een overweg voor langzaam verkeer naast het station, is de ervaring dat de animo om via een loopbrug het spoor te kruisen vervalst.
13	Afsluiten overweg Stationsstraat is geen reële optie. Voor mijn bedrijf betekent dit extra kilometers, die in noordelijke richting door een woonwijk gaan. Tevens moeten mijn werknemers onevenredig ver om fietsen om bij mijn bedrijf te komen. Ik suggereer een tunnel zoals in Ossenveld.	Een tunnel op de locatie van de Stationsstraat is niet mogelijk, vanwege de benodigde ruimte daarvoor. Dat zou ten koste gaan van diverse huizen of het zou vanwege een tunnelbak de bereikbaarheid van de huizen blokkeren. De overweg Stationsstraat blijft overigens beschikbaar voor fietsers en

		voetgangers. Voor autoverkeer zijn er goede, vlotte alternatieve routes. Daarnaast is het effect van een tunnel in de Stationsstraat beperkt in vergelijking met een tunnel in de randweg. Een tunnel in de Stationsstraat weegt daarom niet op tegen de benodigde investering.
14	Wij hebben een winkel aan de Stationsstraat. Wat als de winkel bevoorraad moet worden door vrachtverkeer (vanaf Rijksweg de Stationsstraat in). Waar moet de vrachtwagen dan langs om terug te rijden? Julianastraat langs het spoor is te smal en keren gaat niet en liever ook niet bij ons voor de winkel! In het verleden al te vaak de parkeerplaats kapot gedraaid door wegafsluitingen. Kosten zijn helaas altijd voor ons.	Bij de verdere uitwerking van de overwegmaatregelen aan de Stationsstraat zal verder onderzoek worden gedaan naar de bereikbaarheid van bestemmingen en de resterende verkeersroutes. Indien er geen goede keermogelijkheid gerealiseerd kan worden, dan kan incidenteel bevoorradend verkeer gebruik maken van de Koningin Julianastraat, waar bijvoorbeeld ook de vuilniswagens gebruik van maakt.
15	De overgang Stationsstraat moet voor auto's te gebruiken zijn anders is het heel onhandig en belemmerend voor het station zelf.	Het station blijft goed te bereiken via de ring rondom het centrum van Twello: de H.W. Iordensweg, Domineestraat, Oude Rijksweg/Frans Halslaan en Jupiter/Duistervoordseweg. Dat zijn prima invalswegen naar het centrum en het station. Het station blijft overigens bereikbaar voor alle verkeer vanaf zowel de noord- als de zuidzijde.
16	Het voorstel voorziet in de afsluiting van de overgang Stationsstraat voor (vracht-)autoverkeer. Als ik uw uitleg gisteravond goed begrepen heb, moet het (vracht-) autoverkeer, dat nu nog over de Stationsstraat gaat, gebruik gaan maken van de openblijvende overgangen in de Molenstraat en de Domineestraat. Aangezien de komst van de Randweg-West naar verwachting een deel van het interlokale verkeer, dat nu nog gebruik maakt van deze overgangen, zal opvangen, zou de capaciteit van deze spoorwegovergangen naar uw inschatting voldoende moeten zijn. Het voorstel bespreekt met name de impact van de spoorwegmaatregelen voor het verkeer dat het spoor kruist. Daarnaast leidt het voorstel tot afsluiting van de Stationsstraat ertoe, dat verkeer dat nu nog over de Stationsstraat gaat, parallel aan het spoor (ten noorden of ten zuiden) naar	Met de voltooiing van de randweg om Twello ontstaat een vlotte en veilige route voor gemotoriseerd- en vrachtverkeer. Voor de overweg Molenstraat is een vrachtwagenverbod beoogd. Daardoor neemt de verkeersintensiteit op de Molenstraat en de Domineestraat/H.W. Iordensweg in totaliteit af. Verkeer dat gebruik maakt van de Stationsstraat heeft met de randweg, Molenstraat en Domineestraat een goede, vlotte alternatieve route. De verwachte verkeersintensiteiten voor de wegen in Twello zijn weergegeven in de bijlage van het rapport 'Regionale kansen en effecten van het WWL-plan gemeente Voorst'.

de Domineestraat en de Molenstraat gaat. Wat de effecten van dit extra verkeer precies zullen zijn, heb ik niet in het voorstel aangetroffen. Kennelijk gaat u er vanuit dat dit zich zonder verdere maatregelen wel zal oplossen. Als buurtbewoner vraag ik uw aandacht voor de effecten van het extra-verkeer op de route Molenstraat- Frans Halsstraat - Raccordement en wel op twee punten; - De Frans Halsstraat kent alleen aan de zuidzijde een trottoir. Aan de noordzijde bevindt zich een groenstrook, die in toenemende mate wordt gebruikt als hondenuitloopgebied. Om redenen, die ik u wellicht niet hoeft te leggen, opteren de meeste hondenbaasjes er voor om lopend over de weg de honden uit te laten. De Frans Halsstraat is niet overdreven breed, dus in combinatie met fietsverkeer van en naar Twello-Centrum, geeft dit nu al regelmatig gevaarlijke situaties van (bijna) op elkaar botsende auto's, e.d. In verband met het toenemende verkeer zal het aantal gevaarlijke situaties eveneens toenemen. Daar geef ik u in overweging om bij sluiting van de Stationsstraat voor (vracht-)autoverkeer en herinrichting (verkeersluw maken) van de Molenstraat, de <i>Frans Halsstraat aan de noordzijde eveneens te voorzien van een trottoir</i> om voetgangers van het wegdek te halen. - De <i>kruising Raccordement - Frans Halsstraat/ van Spiegelstraat</i> zal door de maatregelen meer autoverkeer kennen. De oversteekbaarheid van dit kruispunt voor voetgangers is momenteel op drukke uren van de dag al een probleem, met name voor bezoekers van het Medisch Centrum, die lang niet allemaal in staat zijn kwiek tussen twee auto's	Het verkeer op de Frans Halsstraat zal als gevolg van de maatregelen niet toenemen. Het voorstel tot een voetpad langs de Frans Halsstraat nemen wij in overweging, maar buiten het WWL-plan. Het verkeer op de kruising Frans Halsstraat - Raccordement zal als gevolg van de maatregelen toenemen. De Frans Halsstraat is één van de inpridders naar het centrum van Twello en is daar ook op ingericht. In het Programma Mobiliteit 2020 t/m 2030 is een wegcategorisering opgenomen, waarbij na voltooiing van de randweg om Twello diverse wegen in het centrum kunnen worden afgewaardeerd naar 30 km/u om de verkeersintensiteit te reduceren en de
--	--

	door te glippen. De enigszins verhoogde ligging van het kruispunt is kennelijk niet voldoende om de snelheid van het autoverkeer zodanig af te remmen, dat ook minder valide personen veilig de overkant kunnen bereiken. Ik geef u daarom in overweging om de positie van voetgangers op dit kruispunt te versterken door het aanbrengen van duidelijk gemarkeerde voetgangeroversteekplaatsen.	verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Onderdeel daarvan is de afwaardering van het Raccordement. De suggestie voor veilige een voetgangersoversteekplaats nemen wij in overweging bij wegaanpassingen of groot onderhoud van deze weg.
62	Waarom gaat u de Stationsstraat niet 'ondertunnellen', zodat de totale veiligheid wordt geborgd, ook voor fietser en voetganger?	Zie antwoord 13.
Domineestraat		
17	Bij toename van het verkeer op de Domineestraat: komen er dan snelheidsremmende maatregelen of beperkingen voor vrachtverkeer? Dit om geluids- en trillingsoverlast te beperken.	Met de voltooiing van de randweg om Twello ontstaat een vlotte en veilige route voor gemotoriseerd (vracht)verkeer. Daardoor neemt het (vracht)verkeer in totaliteit af op de Domineestraat/H.W. Iordensweg.
18	Huidige overweg veroorzaakt veel trillingsoverlast, vooral bij zware goederen treinen. Zijn er nog technische maatregelen hier tegen mogelijk?	Zie antwoord op nr. 6. Ook de Domineestraat heeft een harmelen bevoering.
19	Bij toename (vracht-)verkeer op Iordensweg ontstaat een nog gevaarlijker situatie voor jongeren om over te steken bij Draaijer en op de Binnenweg richting Veilingstraat. Vrachtverkeer dat niet meer over Molenstraat mag en de rondweg niet als alternatief kiest, komt over Iordensweg en Veilingstraat naar het dorp. Fietsverkeer Veilingstraat komt onder druk. Wij denken graag mee.	Met de voltooiing van de randweg om Twello ontstaat een vlotte en veilige route voor gemotoriseerd (vracht)verkeer. Daardoor neemt de verkeersintensiteit op de Domineestraat/H.W. Iordensweg in totaliteit af. Bij de verdere uitwerking van het plan en bij toekomstige wegaanpassingen betrekken wij de samenleving. Uw opvattingen en suggesties betrekken wij daar graag bij.
20	Domineestraat verbreden, eventueel verkeerslichten plaatsen op kruising Iordenseweg – Binnenweg.	Met de voltooiing van de randweg om Twello ontstaat een vlotte en veilige route voor gemotoriseerd verkeer. Daardoor neemt de verkeersintensiteit op de Domineestraat/H.W. Iordensweg in totaliteit af. Als gevolg van de maatregelen uit het WWL-plan is er geen aanleiding om de Domineestraat te verbreden en verkeerslichten te plaatsen op de kruising Binnenweg - H.W. Iordensweg.
21	Gevaarlijker verkeerssituaties voor o.a. leerlingen Veluwsecollege.	Binnen het WWL-plan zien wij geen verbetermogelijkheden nabij de overweg

	1) van Draaijer op de Domineestraat 2) veilig weg op H.W. Iordensweg 3) Burg v.d. Feltzweg – H.W. Iordensweg.	Domineestraat, behalve het verbreden van de voetpaden. De maatregelen uit het WWL-plan zorgen voor een afname van het verkeer op onder andere de Domineestraat en H.W. Iordensweg. Dit komt de verkeersveiligheid op de genoemde locaties ten goede.
22	De afzonderlijke plannen snap ik wel, maar alles bij elkaar geloof ik niet dat er minder verkeer over de Domineestraat zal komen. Verkeers vermeerderend: afsluiting voor gemotoriseerd verkeer Stationsweg, aanpassing Holthuiserstraat, bebouwing en matige ontsluiting nieuwbouw Busseltd. Het doel om de Domineestraat verkeersveiliger te krijgen zal zodoende niet worden gehaald. Voor ons blijft een onveilige situatie en geluidsoverlast van een drukke Domineestraat.	Met de voltooiing van de randweg om Twello ontstaat een vlotte en veilige route voor gemotoriseerd verkeer. Daardoor neemt de verkeersintensiteit op de Domineestraat/H.W. Iordensweg in totaliteit af. De verwachte verkeersintensiteiten voor de wegen in Twello zijn weergegeven in de bijlage van het rapport 'Regionale kansen en effecten van het WWL-plan gemeente Voorst'.
23	Veel verkeer zal door Domineestraat gaan straks als Stationsstraat voor auto's afgesloten wordt + bouw van nieuwe woonwijken in Twello noord.	Met de voltooiing van de randweg om Twello ontstaat een vlotte en veilige route voor gemotoriseerd verkeer. Daardoor neemt de verkeersintensiteit op de Domineestraat/H.W. Iordensweg in totaliteit af.
24	Overweg Domineestraat ook voor voetgangers en scholieren straks onveilig.	Met de voltooiing van de randweg om Twello ontstaat een vlotte en veilige route voor gemotoriseerd verkeer. Daardoor neemt de verkeersintensiteit op de Domineestraat/H.W. Iordensweg in totaliteit af. Dat maakt de situatie veiliger voor fietsers en voetgangers. Daarnaast verbreden wij de voetpaden op de overweg Domineestraat.
25	Om het centrum te ontlasten en het (zwaar) gemotoriseerde verkeer te motiveren (stimuleren) om de westelijke randweg te nemen, is het ook noodzakelijk om de route vanaf de Rijksweg naar de A1 verkeersluw te maken via de Domineestraat en de HW Iordensweg. Alle verkeer vanuit het Noorden en Oosten zal de route nemen via de Domineestraat richting het centrum en/of de A1. Deze route (en overgang Domineestraat) wordt echter veelvuldig gebruikt door voetgangers en fietsers. Veel schoolgaande jeugd op de fiets richting het Veluwe College, Zone College en de Wingerd en ouderen met wandelstok, rollator en/of scoot mobiel die wonen in de seniorenwoningen aan de HW Iordensweg en directe omgeving. En dan hebben we	Met de voltooiing van de randweg om Twello ontstaat een vlotte en veilige route voor gemotoriseerd verkeer. Daardoor neemt de verkeersintensiteit op de Domineestraat/H.W. Iordensweg in totaliteit af. Met aanvullende snelheid beperkende maatregelen beogen wij de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid op de H.W. Iordensweg en Domineestraat te verbeteren.

ook nog de buitenschoolse opvang aan de Domineestraat met een buitenspeelplek voor de allerjongsten. Voor hen en de kinderen van de Wingerd vinden wij, behalve de verkeersveiligheid ook de herrie en de uitstoot van schadelijke gassen die met name het zware vrachtverkeer en de landbouwvoertuigen uitstoten een zeer ernstige kwestie die ook om heroverweging van de huidige plannen vraagt. Als de corona crisis iets heeft aangetoond is het wel de essentie van gezonde longen. Om het centrum te ontlasten en de westelijke randweg echt op prio 1 te zetten is het niet meer dan logisch om bij de overgang Domineestraat minstens dus een vrachtwagenverbod (en verbod voor landbouwvoertuigen) in te stellen. Daarnaast zou de overgang Domineestraat de kwetsbare verkeersgroepen op 1 moeten zetten: bredere voetpaden en fietspaden. In een fase 2 zou de gemeente moeten doorpakken door de HW Iordensweg verkeersluw te maken door dit als doorgaande weg te demotiveren met diverse verkeerstechnische toepassingen. Op korte termijn zou de snelheid omlaag kunnen naar 30 km/u met digitale flitspalen. Handhaving is essentieel om een gedragsverandering te realiseren. In Voorst is dit ook gelukt. Na jaren van discussie is daar een rondweg en de doorgaande weg door het dorp is verkeersluw geworden. Dat kunnen we in Twello ook en nu hebben we de kans en het momentum ervoor. Het is nu al bijna onmogelijk om als voetganger of fietser, laat staan als oudere met een verminderd reactievermogen, veilig de H.W. Iordensweg ter hoogte van het centrum over te steken. Wanneer het huidige plan voor de overweg aan de Domineestraat wordt doorgevoerd zal de leefsituatie voor bewoners qua drukte, herrie en luchtvervuiling onhoudbaar worden. Over verkeersveiligheid hoeven	Bij een vrachtwagenverbod op de Domineestraat zijn de alternatieven voor vrachtverkeer de randweg, Holthuizerstraat of de Burg. v/d Feltzweg (via Steenenkamer). Dat zijn op de randweg na onvoldoende goede alternatieven. Bij de overweg Domineestraat is ruimte nodig voor zowel fietsverkeer, voetgangers als overig verkeer. Daarnaast verbreden wij de voetpaden op de overweg Domineestraat. Na voltooiing van de randweg om Twello willen wij diverse wegen in de kern Twello afwaarderen en minder aantrekkelijk maken voor doorgaand verkeer. Er is immers een vlotte en veilige route om Twello heen. Kijk voor meer informatie in het Programma Mobiliteit 2020 t/m 2030. Met de voltooiing van de randweg om Twello ontstaat een vlotte en veilige route voor gemotoriseerd verkeer. Daardoor neemt de verkeersintensiteit op de Domineestraat/H.W. Iordensweg in totaliteit af. Dat maakt de situatie veiliger voor fietsers en voetgangers. Ook verbeteren we de leefsituatie voor bewoners aan deze weg door de weginrichting aan te passen.
--	---

	we het dan überhaupt niet meer te hebben. Aangezien uw ambitie (volgens de woorden op uw website) is om Twello verkeersluwer, veiliger en leefbaar te maken en houden, zijn de huidige plannen voor de overgang aan de Domineestraat dus onhoudbaar.	
26	Gezien mijn woonadres maak ik veel gebruik van de Domineestraat en de H.W. lordensweg en daarom maak ik mij ernstig zorgen over de (te verwachten) drukte op de genoemde wegen. • De aanpassingen aan de overwegen Domineestraat, Molenstraat en Holthuizerstraat zullen weinig tot geen invloed hebben op de verkeersdruk op de Domineestraat en de H.W. lordensweg. • De aanpassingen aan de overweg Dernhorstlaan zal leiden tot een geringe toename van de verkeersdruk op de Domineestraat en de H.W. lordensweg. Bewoners ten noorden van de overweg aan de Dernhorstlaan zullen, richting centrum en A1, bij gebruik van de auto gebruik gaan maken van de route Rijksstraatweg, Domineestraat en H.W. lordensweg. • De aanpassingen aan de overweg Stationsstraat zal leiden tot een forse toename van de verkeersdruk op de Domineestraat en de H.W. lordensweg. (zoals ook aangegeven in de brochure). • De aanname dat (met name vracht) verkeer de route van de randweg zal nemen in plaats van de route via de H.W. lordensweg en de Domineestraat roept bij mij ernstige twijfel op daar die route ca 3 KM langer is, er nog steeds een vergelijkbare afstand (Rijksstraatweg) door de bebouwde kom zal zijn en waarbij	Met de voltooiing van de randweg om Twello ontstaat een vlotte en veilige route voor gemotoriseerd verkeer. Daardoor neemt de verkeersintensiteit op de Domineestraat/H.W. lordensweg in totaliteit af. Bewoners ten noorden van de overweg aan de Dernhorstlaan zullen richting het centrum van Twello en de A1 gebruik maken van bijvoorbeeld de Rijksstraatweg, Domineestraat en de H.W. lordensweg. Alle maatregelen uit het WWL-plan zorgen in totaliteit voor een afname van het verkeer op de Domineestraat en de H.W. lordensweg. De verwachte verkeersintensiteiten voor de wegen in Twello zijn weergegeven in de bijlage van het rapport 'Regionale kansen en effecten van het WWL-plan gemeente Voorst'. Voor het vrachtverkeer richting de bedrijventerreinen of verder richting bijvoorbeeld Teuge en Apeldoorn is de randweg een vlot en veilig alternatief.

	tevens 4 extra rotondes worden gepasseerd. Voor de extra tijd die de grotere afstand oplevert kan ook het risico worden aanvaard van een eventueel gesloten overweg op de Domineestraat. De voorgenomen nieuwbouw aan de noordkant van Twello zal tevens leiden tot een toename van (auto) verkeer richting centrum en A1 via de route Domineestraat en H.W. lordensweg. Conclusie: Als er op de Domineestraat/H.W. lordensweg geen aanpassingen worden gedaan zoals bijvoorbeeld een aantal verkeersdrempels, wegversmallingen en of het sluiten van de Overweg Domineestraat voor vrachtverkeer zal naar mijn mening de verkeersdruk op de Domineestraat en de H.W. lordensweg bij de voorgenomen maatregelen eerder toenemen dan afnemen, terwijl deze route nu al zeer druk is met een school aan de lordensweg en over een groot deel fietsers op de rijbaan.	In de doorrekening van het plan is rekening gehouden met autonome groei, waaronder ook woningbouw. Samenvattend: het effect van een volledig doorgetrokken randweg zorgt voor minder (vracht)verkeer door de kern Twello en de genoemde wegen, meer ruimte voor fietsers en voetgangers en een prettiger woon- en leefomgeving.
Holthuiserstraat		
27	Oude Binnenweg Holthuiserstraat overgang zeer onoverzichtelijk.	Met de plaatsing van ontruimingslichten wordt de ontruiming beter geregeld. Verder wordt voor voetgangers een voetpad aan de oostzijde aangelegd. Beide maatregelen verbeteren het overzicht op en rond de overweg.
33	Als er een voetgangersovergang op de linkerkant van het spoor wordt gemaakt in de Holthuiserstraat, dan ook een trottoir doortrekken tot aan de Binnenweg. Nu is er vanaf het spoor tot de Binnenweg aan de linkerkant niets.	Het verder doortrekken van een voetpad valt buiten de scope van het project. Wij nemen dit mee in het toekomstige ontwerpproces van de herinrichting van de Holthuiserstraat.
63	De spoorwegovergang wordt veel gebruikt, van "normaal" verkeer is niet zoveel last, maar van landbouwverkeer, vrachtwagens en verkeer wat te hard rijdt wel. Sinds het vervangen van de houten dwarsliggers door betonnen, is de hoeveelheid trillingen enorm toegenomen. Het is niet duidelijk of er sindsdien zwaardere wagons mogen rijden of dat het door de massieve betonnen liggers komt.	De overweg Holthuiserstraat is aangepast en het vervangen van houten dwarsliggers door betonnen dwarsliggers kan mogelijk bijdragen aan het ervaren van meer trilling hinder. De overweg is geïnspecteerd en wordt in het eerste kwartaal van 2022 opnieuw geïnspecteerd. Zie verder antwoord 86.

	Er wordt in de straat nogal wat overlast ervaren van het spoor, dit is door bovenstaande al erger geworden en zal, bij sluiting van de Dernhorstlaan en na het verrijzen van een grote nieuwe woonwijk aan het eind van de straat alleen toenemen. Veel mensen hebben al bij ProRail klachten ingediend. Is er een protocol waaraan e.e.a. moet voldoen ?	
64	De overweg zal smaller worden gemaakt. Een maand of 2 geleden zat er een grote vrachtwagen (truck met oplegger) vast op het spoor, hij kwam vanaf de N344, door de Holthuiserstraat en wilde linksaf de Oude Binnenweg inrijden, maar kon de bocht niet halen omdat de bovenkant van de oplegger tegen een boom kwam (beschadiging op de boom is nog te zien). Hij is bijna 5 minuten bezig geweest om van het spoor weg te komen. Zet op z'n minst een bord neer dat vrachtwagens niet vanaf de overgang de Oude Binnenweg in mogen rijden.	Er is nu geen officieel verbod voor vrachtwagens om vanaf de overweg linksaf de Oude Binnenweg in te rijden. Wij nemen een verkeersbord met verplichte rijrichting rechtdoor (D4) met onderbord 10 meter (= voor verkeer langer dan 10 meter) in overweging. Er is namelijk een goede omrijdroute via de Burg. Van der Feltzweg beschikbaar.
Dernhorstlaan		
28	Door sluiten Dernhorstlaan moeten (toekomstige) bewoners gebruik maken van de Rijkstraatweg. Kinderen en volwassenen moeten 2x een gevaarlijke weg over en hulpdiensten worden slechter bereikbaar. In kader van veiligheid is het gewenst de overgang open te houden voor wandelaars en fietsers.	Naar aanleiding van de reacties uit de omgeving van de Dernhorstlaan en na overleg met ProRail is de maatregel voor de overweg Dernhorstlaan gewijzigd. De overweg zal niet geheel worden afgesloten, maar alleen voor gemotoriseerd verkeer. Dit betekent dat de overweg open blijft voor langzaam verkeer.
29	Fietsers en wandelaars doorgang is een goede oplossing. Rijkstraatweg fietspad niet oversteken.	De Parallelweg langs het spoor wensen wij door te trekken tot aan de Dernhorstlaan voor fietsers, voetgangers en voor hulpdiensten bij calamiteiten. De gemeente is nog geen eigenaar van het beoogde tracé. Met ProRail is de gemeente hiervoor in overleg. De maatregel voor de overweg Dernhorstlaan is gewijzigd. De overweg blijft open voor langzaam verkeer. Zie ook antwoord 28. Met de provincie Gelderland onderzoeken wij de mogelijkheden om de Dernhorstlaan veiliger op de Rijkstraatweg (N344) aan te laten sluiten. De provincie is eigenaar en beheerder van de Rijkstraatweg. Bij het onderzoek betrekken wij ook het fietsverkeer.
30	Voorkeur alleen open voor fietsers/voetgangers. Aansluiting naar	Zie antwoord 29.

	provinciale weg moet dan beter. Zuidelijk fietspad verbreden zodat je als fietser niet de Rijkstraatweg hoeft over te steken.	
31	Afsluiten Dernhorstlaan totaal onverantwoord. Mensen zouden via de Rijkstraatweg naar Twello moeten, voor kinderen levensgevaarlijk.	Zie antwoord 29.
32	Houd bij volledige afsluiting van Dernhorstlaan (met of zonder paralelweg) ook rekening met fietsverkeer naar Deventer. Het is niet gewenst dat fietsers de Rijkstraatweg over moeten steken. Hou rekening met calamiteitenverkeer in Dernhorstlaan vanaf 2 zijden.	Zie antwoord 29.
34	In grote lijnen akkoord, wat betreft de overgang Dernhorstlaan graag passage mogelijk laten voor fietsers en wandelaars.	Zie antwoord 28.
35	Als startpunt heb ik aangegeven dat er 's ochtends en 's middags bij de overweg Holthuiserstraat erg veel schoolfietsers uit richting Deventer schuin oversteken bij deze overweg en fietsen via de Verlengde Lindelaan naar school wat in mijn ogen tot zeer gevaarlijke situaties leidt op deze overweg momenteel. Dit zal in de toekomst alleen maar erger gaan worden als de nieuwbouwplannen gerealiseerd gaan worden en dus het verkeer over de Holthuiserstraat gaat toenemen. De schoolfietsers nemen allemaal in colonnes de (schuine) kortste route en geven dus heel veel druk op met name de overweg van de Holthuiserstraat. Is het niet een idee om het nu bedachte parallel fietspad bij de Denhorstlaan door te trekken naar het fietspad van de bestaande spoortunnel. De schoolfietsers uit Deventer kunnen dan via dit fietspad volledig parallel langs het spoor doorrijden en hoeven ze alleen maar bij de Domineestraat over te steken welke een veel veiliger overgang is (rechte oversteek) en naar verwachting minder druk zal worden als de rondweg in de toekomst gerealiseerd wordt welke in het totale plan gesitueerd is. Als bijkomstig voordeel van dit doorgetrokken parallel fietspad naar de	Het aanleggen van een fietspad tot aan de spoorbrug valt buiten de scope van het WWL-plan. Wij nemen de suggestie in overweging, buiten het WWL-plan.

	spoorbrug zal de weerstand van de bewoners aan de Denhorstlaan tegen volledige afsluiting ook afnemen neem ik aan. Prorail zal ook het liefste de overweg afsluiten en is misschien ook genegen om in de kosten hiervan (of Grond te schenken naast het spoor?) te anticiperen. Onder het viaduct zal over een kleine lengte een dubbelzijdig fietspad aangelegd moeten worden waar prorail dan ook erg veel baat bij heeft. Verder ligt de hele infrastructuur er al voor de fietspaden na de aanpassingen welke een aantal jaren geleden gemaakt zijn bij deze spoortunnel.	
65	Er wordt aangegeven dat het sluiten van de overgang op de Dernhorstlaan ten baten van de veiligheid is. Dit zou dan duiden op dat de huidige situatie niet veilig zou zijn. Waaruit blijkt (historische gegevens), dat de overgang bij de Dernhorstlaan nu niet veilig is?	Het spoor bij en door Twello kent zelfs voor Nederlandse maatstaven een hoge dichtheid aan relatief dicht bij elkaar gelegen overwegen. Elke gelijkvloerse overweg levert in principe risicovolle verkeerssituaties en hinder voor het treinverkeer op. Daarom is het rijksbeleid dat er zoveel mogelijk overwegen worden opgeheven of beter worden beveiligd. De Dernhorstlaan heeft een smal wegprofiel voor gemotoriseerd verkeer met beperkte manoeuvreerruimte bij de overweg. Hierdoor kunnen gevaarlijke situaties op de overweg ontstaan. Dit kan worden voorkomen door de overweg voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten. Het uitsluitend open houden van de overweg Dernhorstlaan voor fietsers en voetgangers is een verbetering van de veiligheid, omdat de overweg dan bij treinpassage volledig afgesloten is en er geen mogelijkheid tot slalommen meer is. De huidige situatie is dus niet uitzonderlijk onveilig, maar de situatie wordt door de aanpassing wel veiliger.
66	De N344 wordt in de voorstellen de enige uitgang om met de auto het gebied te verlaten/bereiken. Deze optie is gedurende spitsmomenten en problemen op de A1 bijna onmogelijk om de Dernhorstlaan te bereiken/verlaten. Op het moment dat er dus file op de N344 is, is de Dernhorstlaan nagenoeg onbereikbaar bij geen 2^e alternatief voor de auto.	Zie antwoord 29.
67	Bij de optie afsluiting spoor is de enige mogelijkheid voor de fietser om de drukke	Zie antwoord 28 en 29.

	N344 over te steken om naar het centrum van het dorp te komen.	
68	Het is desgevraagd geen eis van ProRail om de Stationsstraat en de Dernhorstlaan af te sluiten voor auto verkeer. Waarom zet u dit dan door? Is het puur voor het financiële gewin i.v.m. de spoortunnel? Zou u deze plannen voor afsluiting ook hebben gemaakt als er geen rondweg zou zijn gepland?	Met het WWL-plan beogen wij een totale verbetering van het woon-, werk en leefklimaat in Twello en omgeving. Door de aanleg van de randweg met tunnel is er een vlotte en veilige route voor (doorgaand) verkeer om Twello. Diverse wegen in de kern worden rustiger. Het afsluiten van de overwegen Stationsstraat en Dernhorstlaan voor gemotoriseerd verkeer verbetert de veiligheid op de weg en op het spoor en is mogelijk vanwege de alternatieve route via de randweg en de rustigere wegen in de nabijheid (Molenstraat en Domineestraat en Holthuiserstraat).
69	Als de Dernhorstlaan wordt afgesloten brengt u dan gelijk een wildtunnel aan? Waarom is de MER studie uit 2012 niet geactualiseerd?	Afsluiting van de Dernhorstlaan voor gemotoriseerd verkeer geeft geen beperkingen voor het wild. Een wildtunnel is daarom niet nodig. In de MER studie uit 2012 zijn alle kansrijke varianten voor doortrekking van de randweg Twello onderzocht en beschreven. In 2017 heeft de gemeenteraad een keuze gemaakt voor verdere uitwerking van de randweg Twello met spoortunnel op basis van de studie 'Verkeersveilig en leefbaar Twello' (2016). In de studie zijn de verkeersgegevens opnieuw in beeld gebracht en doorberekend. Het WWL-plan is de uitwerking van het raadsbesluit uit 2017 en gaat uit van een randweg om Twello en aanvullende maatregelen op het spoor. In de studie 'Regionale effecten en kansen Woon Werk Leef plan Gemeente Voorst' (2019)' zijn de maatregelen van het WWL-plan opnieuw doorgerekend met de meest actuele verkeersgegevens.
70	In het kader van 'veilig & bereikbaar' wordt er voor de Dernhorstlaan een oplossing gezocht voor een niet bestaand probleem. Er is momenteel een bewaakte en veilige overweg en geen enkele reden om deze te sluiten. Behalve dan dat ProRail in algemene zin minder overwegen wil en de gemeente een bijdrage van hen wil voor de randweg/tunnel. Het wel bestaande probleem van een onveilige aansluiting op de provinciale weg wordt niet opgelost.	ProRail zoekt naar mogelijkheden om de overwegveiligheid te verbeteren. Het afwaarderen van een overweg voor alle verkeer naar een overweg voor uitsluitend voetgangers en fietsers is een verbetering van de veiligheid omdat de overweg dan, bij treinpassage, volledig kan worden afgesloten. Uiteraard moet de alternatieve route voor het verkeer dat niet meer over de overweg kan ook veilig zijn. Dat is de afweging die gemaakt moet worden. Zie ook antwoord 65.
71	Van de drie varianten: opheffen, opheffen + parallelweg en langzaam verkeer overweg is de laatste (alleen voor fietsers	De maatregel op de overweg Dernhorstlaan is gewijzigd, onder andere vanwege de routes

	en wandelaars open houden) de minst slechte optie. Volledig opheffen vind ik een zeer slecht idee. Een parallelweg voor fietsers/wandelaars langs het spoor is als 'oplossing' een erg eenzijdige kijk op hoe de overweg gebruikt wordt. Het biedt namelijk alleen een alternatieve route naar het centrum van Twello, terwijl in de huidige situatie de overweg rechtdoor ook een route is naar Achter 't Holthuis, de Vermeersweg, voetbalclub Activia, landgoed het Schol en de Steenenkamer en linksaf een route naar Deventer (de Worp en fietsroute spoorbrug). Voor deze opties betekent het bij afsluiten van de overweg een heel eind omfietsen/omwandelen. De variant via de parallelweg zie ik bovendien niet snel gebeuren i.v.m. de eigendomssituatie. Als dit eenvoudig was dan was deze parallelweg in het verleden al lang doorgetrokken.	voor het langzame verkeer. Zie verder antwoord 6.
72	Het sluiten van de overweg voor autoverkeer betekent dat de Dernhorstlaan alleen nog maar via de provinciale weg ontsloten is. Deze aansluiting is onveilig. Dit verandert natuurlijk niet ten opzichte van de huidige situatie, maar nu hebben bewoners nog de keuze om via de andere kant te rijden. Ook maak ik mij zorgen over de bereikbaarheid, o.a. voor hulpdiensten, bij opheffen van de overweg. Enkele weken geleden was er een ongeluk op de A1, waardoor de snelweg was afgesloten en de provinciale weg helemaal vol stond van Twello tot aan Deventer. Op zo'n moment waren we onbereikbaar geweest als we niet via de Burg. V.d. Feltzweg hadden gekund. En ook met de werkzaamheden momenteel aan de provinciale weg merken we hoe kwetsbaar de bereikbaarheid is. Daarom nogmaals mijn oproep: kijk breder dan alleen naar de spoorwegovergangen, want het sluiten hiervan leidt tot onveiligere situaties op andere plekken.	Zie antwoord 29 en 65. Samen met de provincie Gelderland onderzoeken wij hoe de Dernhorstlaan veiliger op de Rijksstraatweg (N344) kan aansluiten. Daarnaast wensen wij de Parallelweg langs het spoor door te trekken tot aan de Dernhorstlaan voor langzaam verkeer én hulpdiensten bij calamiteiten.
Risico overwegen		
36	Ik vind alle overwegen met de halve bomen gevaarlijk. Ik zie de fietsers diagonaal oversteken terwijl de trein er aan komt.	De Ahob bij overwegen voor alle verkeer heeft inderdaad een open zijde om autoverkeer te allen tijde de mogelijkheid te bieden de overweg tijdig te kunnen verlaten. Er zijn meerdere proeven uitgevoerd met

		automatische overwegbeveiligingsinstallaties die de overweg voor alle verkeer bij treinpassages volledig afsluiten. Helaas leveren die meer problemen op en wordt daar daarom verder van afgezien. Overwegen voor alleen fietsers en voetgangers, zoals bij de Dernhorstlaan en de Stationsstraat, krijgen bij een volledige afsluiting wel hele overwegbomen.
WWL-plan		
37	Domineestraat zal het kind van de rekening worden, met de nieuwbouwplannen van de gemeente met ca. 300 woningen. Oplossing zou zijn om, behalve de tunnel, de aansluiting bij Teuge op de A-50 weer te realiseren. Hierdoor zal veel verkeer niet door de Domineestraat maar naar de snelweg gaan en zorgt daardoor voor betere afdoen van verkeer.	In de doorrekening van het plan is rekening gehouden met autonome groei, waaronder ook woningbouw. Vanwege de korte afstanden tot de op- en afritten ten noorden en zuiden van de N344 (afrit Apeldoorn Noord en afrit Zutphen) is een nieuwe aansluiting op de A50 hier niet wenselijk. Daarnaast heeft een nieuwe aansluiting op de snelweg A50 ook een verkeer aantrekkende werking.
38	Sluiting spoorwegovergangen i.c.m. randweg en 't Hartelaar is een hoogst ongelukkig geheel. De aanleg van en veilige tunnel met weg door het Hartelaar is het punt waar alles dood loopt. Kijk daarom verder vooruit en leg een tunnelbak voorbij 't Hartelaar aan. Zo blijft daar alles 100% bespaart en stomen we Twello klaar voor de toekomst, met het oog op woningbouw. Nu zijn er veel discussies over groene veldjes in het dorp. Die kunnen dan blijven en we kunnen ruimschoots groeien op Twello West, met een tunnel die meer en meer gebruikt zal worden. Zoals het plan nu ligt blijft het 'nee' voor de meesten.	De randweg met tunnel ter hoogte van het Hartelaar is een alternatief in de nabijheid van de kern Twello en de daarbij horende bedrijventerreinen. Daarmee zorgen we voor een vlot en veilig alternatief voor verkeer dat nu nog gebruik maakt van de Molenstraat en de H.W. Iordensweg. Een tunnel voorbij het Hartelaar is minder effectief voor de verkeersveiligheidsproblemen op de wegen in Twello en voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen Nijverheid en 't Belt. Hoe verder de randweg ten opzichte van de kern Twello wordt aangelegd, hoe meer verkeer er door de kern blijft rijden.
39	Hoeveel wordt centrum Twello verkeersluwer door aanleg randweg? Afsluiting Stationsstraat creëert extra verkeer op Domineestraat en Iordensweg. Gevaarlijker wordt situatie Domineestraat/Veilingstraat bij Veluws College en kruising Domineestraat/Burg. v.d. Feltzweg. Extra verkeer vanaf Domineestraat naar veilingstraat naar centrum en van Molenstraat via Frans Halsstraat naar centrum. In hoeverre is financieel leidend m.b.t. te verstrekken subsidies? Bij calamiteiten in centrum kan dit plan problemen opleveren voor hulpdiensten.	Met de voltooiing van de randweg om Twello ontstaat een vlotte en veilige route voor gemotoriseerd verkeer. Daardoor neemt de verkeersintensiteit op de Domineestraat/H.W. Iordensweg in totaliteit af. De verwachte verkeersintensiteiten voor de wegen in Twello zijn weergegeven in de bijlage van het rapport 'Regionale kansen en effecten van het WWL-plan gemeente Voorst'. Hulpdiensten (politie, VNOG) zijn akkoord met het afsluiten van de Stationsstraat voor

	Hoeveel geld heeft de gemeente hiervoor. Het wordt alleen maar duurder. Maak eerst de lopende projecten af met bijkomende kosten, zoals gemeentehuis.	gemotoriseerd verkeer. Voor hen zijn er voldoende goede, vlotte alternatieve routes. De hulpverlening komt niet in gevaar.
40	Hoe komen wandelaars die nu vanaf het Wezenveld komen en het Hartelaar willen vervolgen en dan via de omloop of Molendwarsstaat hun weg willen vervolgen – gaat dat dan überhaupt nog? Of is het Hartelaar onbereikbaar?	Wandelaars vanaf het Wezenveld kunnen via de Molenstraat hun weg vervolgen richting de Omloop of de Molendwarsstraat, maar ook verder richting het Hartelaar. Ter hoogte van de aansluiting van bedrijventerrein Nijverheid op de randweg Twello is een fiets- en voetgangersoversteek beoogd.
41	Ik vind het vreemd dat de oplossing voor het sluiten van de overwegen niet wordt belicht terwijl je dat niet los van elkaar kan zien. Ook zou ik graag willen weten hoe jullie tot het beantwoorden van de vragen van de bijeenkomst 15/16 juni zijn gekomen. Een aantal antwoorden begrijp in wel.	De vragen, opmerkingen en suggesties van 15 en 16 juni 2021 en 12 en 13 oktober 2021 zijn door de gemeente Voorst en ProRail behandeld. Gezamenlijk bepalen wij of vragen, opmerkingen en suggesties leiden tot verbeteringen of aanpassingen van het plan. Hierbij kijken ProRail en gemeente naar elke overweg op zich als ook naar het totale beeld van spoor en weg.
42	De randweg zal voor de omwonenden voor veel onheil aanrichten. Toename van fijnstof, CO2, lawaai aanliggende woning, A50, A1 Zuid Broek. Stop met dit plan.	Eerder is er een MER-onderzoek gedaan naar alle (milieu)effecten van een randweg. Hieruit is gebleken dat de randweg uitvoerbaar is. Doel van de randweg is juist om de overlast van verkeer in de kern van Twello te verminderen, fietsers en voetgangers meer ruimte te bieden en het woon- en leefklimaat te verbeteren.
43	Overweg die je afsluit krijg je in geen 100 jaar meer terug. De spoorweg deelt het dorp in tweeën. Dat wordt alleen maar erger als je overwegen verwijderd. Het dorp breidt uit naar het noorden. Dus verkeer binnen het dorp krijgt met meer inwoners te maken. Wandelen in de omgeving is al stuk teruggedrongen op de route naar Teuge.	Dat klopt. Een eenmaal gesloten overweg wordt in de praktijk niet meer heropend. Met de aanleg van een ongelijkvloerse overweg (tunnel) in de randweg kan gemotoriseerd verkeer altijd het spoor ongelijkvloers kruisen. Met de maatregelen in de kern Twello blijven alle overwegen voor fietsers en voetgangers open en beter toegankelijk door kleine aanpassingen, zoals verbreding en doortrekking van trottoirs.
44	Hoe is de bereikbaarheid/veiligheid van de zuiderlaan (VHC/SV Twello)? De bereikbaarheid van het centrum moet goed geborgd blijven.	De veiligheid en bereikbaarheid van de Zuiderlaan verslechtert niet. Nabij de sportaccommodaties is een veilige oversteek bij de rotonde, waar de snelheid van het verkeer lager is.
45	Staat of valt het plan met aanleg van de randweg?	Het WWL-plan is een totaalplan met maatregelen aan het spoor en aan de weg. De randweg is daar een belangrijk onderdeel van, omdat de randweg geldt als alternatieve vlotte en veilige route voor andere overwegen. Maatregelen op de Molenstraat en Stationsstraat vinden geen doorgang zonder voltooiing van de randweg.

46	In hoeverre is de situatie van Twello Noord mee genomen in het verkeersplan? -In het Onderzoeksrapport MER randweg wordt het niet benoemd. Zelfs niet als derde woon-winkelcentrum. Conclusie niet meegenomen? -Ook wordt er niets benoemd over de sluiproute vanaf Terwoldseweg-Hunderensweg, Reuekampsweg-Wilhelminastraat, van oudsher berucht, recent nog bij werkzaamheden Rijksstraatweg. - Hoe ziet een veilige verbinding van Twello Noord met het centrum eruit? Afgelopen 30 jaar is het oversteken van de Rijksstraatweg vanaf Parkelerweg onveranderd moeizaam. Voor fietsers geen maatregel. Wandelaars kunnen met risico gebruik maken van 1 zebrapad (nog steeds gevaarlijk oversteken).	Ten tijde van het MER-rapport waren de plannen voor woningbouw in Twello Noord niet bekend. Wel is toen in de verkeerscijfers rekening gehouden met de autonome ontwikkelingen en verwachtingen van dat moment, waaronder nieuwbouw van woningen. In de doorrekening van het plan is in 2019 rekening gehouden met de autonome groei, waaronder ook woningbouw in Twello Noord. De meest actuele verwachte verkeersintensiteiten voor de wegen in Twello zijn weergegeven in de bijlage van het rapport 'Regionale kansen en effecten van het WWL-plan gemeente Voorst'. De voorgestelde maatregelen uit het WWL-plan hebben geen invloed op de benoemde sluiproute. Bij de verdere uitwerking van het woningbouwplan wordt de benoemde sluiproute nader bekeken. Als gevolg van de maatregelen uit het WWL-plan neemt de verkeersdruk op de Rijksstraatweg (N344) af. Daarmee verbetert de oversteekbaarheid van de Rijksstraatweg voor fietsers en voetgangers. Uw suggestie nemen wij separaat ook mee bij onze overleggen met de provincie Gelderland, eigenaar en wegbeheerder van de Rijksstraatweg in Twello.
47	In de plannen nieuwbouw en overwegen ervaar ik tegenstrijdigheden: -In de plannen voor de nieuwbouw wordt de Hunderensweg als ontsluitingsweg gezien. Terwijl in MER rapport de Rijksstraatweg als zodanig is gezien. -de Reuekampsweg is een gecombineerde weg voor wandel-fiets-auto-vrachtverkeer. Hoezo veilig? Vraag is Reuekampsweg ontsluitingsweg en/of woonweg? -op welke veiligheidsmaatregelen kunnen we rekenen Twello Noord/Reuekampsweg?? -oversteken bij Rijksstraatweg Parkelerweg zal toenemen, en gebruik overweg Stationsstraat ook, per fiets, wandel en auto. Deze centrale overweg sluiten voor vracht/auto/verkeer lijkt dan ook geenszins	Via de randweg, Molenstraat en Domineestraat zijn voor het gemotoriseerd voldoende alternatieve routes voor verkeer vanuit de geplande nieuwbouw in Twello Noord. Voor het langzaam verkeer is en blijft de directe route via de Stationsstraat beschikbaar. De Hunderensweg geldt als ontsluiting van de nieuwe woonbuurt. Verkeerstechnisch is en blijft de Hunderensweg een zogeheten erftoegangsweg (ETW) en is bijvoorbeeld de Rijksstraatweg een gebiedsontsluitingsweg (GOW). De vragen met betrekking tot de Reuekampsweg vallen niet binnen de scope van het WWL-plan. De voorgestelde maatregelen uit het WWL-plan hebben geen invloed op de benoemde wegen. Bij de verdere uitwerking van het woningbouwplan worden de benoemde wegen wel nader bekeken.

	logische keuze. De getroffen veiligheidsmaatregelen enkele jaren terug in combinatie met niet een NABO-overweg zijn, zijn in mijn optiek redenen voor open houden.	
48	Hoe is het gesteld met de veiligheid voor 'overstekende fietsers'? Naast het spoor wordt namelijk een doorgaande weg voor lokaal bestemmingsverkeer/gemotoriseerd verkeer gecreëerd. vanaf Horesca tot aan Iordensweg. Hoe veilig is dat?	Bedrijventerrein Nijverheid wordt in de toekomst ontsloten rechtstreeks op de randweg. Daarmee ontzien we wegen in de kern van onder andere vrachtverkeer. Dat vergroot de veiligheid voor fietsers en voetgangers in de kern.
49	Hoe is de bereikbaarheid van het station voor met name ouderen/minder validen via de weg? bereikbaarheid dorp via OV/bus?	Het autoverkeer kan zowel aan de noord- als de zuidzijde het station bereiken. Voor het openbaar vervoer volgen alternatieve routes via de randweg, Molenstraat of Domineestraat.
50	Ik zie nog niet dat het doortrekken van de randweg een voordeel is voor Twello centrum	Een goede bereikbaarheid van de kern en een veilige en leefbare woonomgeving zijn belangrijk voor een aantrekkelijk Twello.
51	Zijn de verkeersstromen van met name fietsers en voetgangers wel eens gemeten? Ik denk daarbij vooral aan de scholieren die met grote aantallen naar Twello komen. Kan de verkeerssituatie niet opgelost worden door enkele bedrijven (Horesca Lieferink en dergelijke) te verplaatsen naar bv Engelenburg?	Op enkele plekken zijn de aantallen fietsers in beeld gebracht. Daarnaast is er een goed beeld van de fietsroutes naar de (middelbare) scholen. De gemeenteraad heeft op basis van een MER-studie de keuze gemaakt voor de voltooiing van de randweg om Twello in plaats van bijvoorbeeld de verplaatsing van een geheel bedrijventerrein.
52	Het doortrekken van de randweg zal leiden tot een flinke toename van de verkeersdruk op de Zuiderlaan waardoor de veiligheidssituatie bij de rotonde voor de toegang tot de sportvelden aan de Zuiderlaan er niet beter op wordt. Denk hierbij met name aan de vele kinderen die met de fiets de rotonde passeren voor het deelnemen aan de sportactiviteiten op de velden en in de sporthal.	Het doortrekken van de randweg zorgt voor meer verkeer op de Zuiderlaan. Nabij de sportaccommodaties is een veilige oversteek bij de rotonde, waar de snelheid van het verkeer lager is.
53	1) Door de verminderde doorstroom mogelijkheden in de Molenstraat en de Holthuiserstraat zal, in tegenspraak met wat werd aangegeven, de verkeersintensiteit in de Domineestraat toenemen i.p.v. afnemen. 2) Ook omdat het centrum van Twello niet meer te bereiken is via de Stationsstraat (opheffing voor autoverkeer) 3) Tevens zal het doorgaande verkeer van Terwolde via de Domineestraat of Holthuiserstraat richting A1 gaan.	Met de voltooiing van de randweg om Twello ontstaat een vlotte en veilige route voor gemotoriseerd verkeer. Daardoor neemt de verkeersintensiteit op de Domineestraat/H.W. Iordensweg in totaliteit af. De verwachte verkeersintensiteiten voor de wegen in Twello zijn weergegeven in de bijlage van het rapport 'Regionale kansen en effecten van het WWL-plan gemeente Voorst'. Het doorgaande verkeer vanaf Terwolde heeft routekeuzes via de A50 en via de kern Twello.

	In het nieuwbouwplan Nieuw Basselt en Fliertlanden voor Twello Noord is niet de verkeerstoename prognose meegenomen. (Programma mobiliteit 2020-2030) De Rijksstraatweg zal door realisatie rondweg-aansluiting ook drukker worden i.v.m. doorgaand verkeer en woon-werkverkeer naar de A1. De aanslag op de ruimte van het Landgoed Hartelaar en kappen van bomen is een aantasting van het milieu door het grotere aanbod van verkeer via de rondweg. Er zal bij doorgang van W.W.L. compenserend groen c.q. boomaanplant nodig zijn.	Echter zijn deze verkeersaantallen van beperkte omvang. In de doorrekening van het plan is rekening gehouden met autonome groei, waaronder ook woningbouw. Dat klopt. Voor iedere boom die we kappen, planten we een nieuwe boom. Daarnaast willen we de randweg goed inpassen in het landschap en waar mogelijk het landschap versterken door bijvoorbeeld extra aanplant.
73	Het verhaal gaat over "veilig spoor", maar gaat het niet om meer dan alleen maar het spoor? Ik snap dat voor ProRail/NS minder overwegen ook minder onderhoud, minder kans op problemen, minder obstakels, minder geld nodig betekent, maar voor de algehele veiligheid lijkt me een rustige overweg veel minder gevaarlijk dan een drukke overweg waar lange rijen staan te wachten. Verder zal, als bijvoorbeeld de Dernhorstlaan dicht gaat, fietsverkeer vanuit de Dernhorstlaan (inclusief de nieuwbouwwijk daar) 2 keer de N344 moeten oversteken en 1x een overweg om in het centrum (bij school) te komen. Dat lijkt me gevaarlijker dan 1 maal over een bewaakte overweg. Ik heb sterke twijfels of er ook naar de integrale veiligheid is gekeken.	Het WWL-plan gaat om een veilig en bereikbaar Twello en omgeving. Zowel op het spoor als op de weg. Een randweg met tunnel biedt een vlot en veilig alternatief voor (doorgaand) verkeer, zonder wachttijden bij het spoor. De overige wegen in en om Twello worden rustiger, wanneer een deel van het verkeer gebruik maakt van de randweg. De rijen bij de spoorwegovergangen worden zo minder lang. Voor de Dernhorstlaan is de maatregel op de overweg gewijzigd in het voordeel van het langzame verkeer. Zie verder antwoorden 28, 29 en 65.
74	Na de aanleg van de randweg met tunnel worden de andere overwegen ontlast. Waar is dat op gebaseerd? De gemiddelde autogebruiker zoekt zijn weg tegenwoordig via GoogleMaps. Als de weg via de randweg ongunstiger is dan een andere weg, stuurt Google je gewoon door de woonwijk.	In het rapport 'Regionale effecten en kansen Woon Werk Leef plan' is het plan verkeerskundig doorgerekend. De route via de randweg, met weinig oponthoud, is voor veel verkeer een gunstige route. Daarnaast wordt de route door Twello op diverse plekken minder aantrekkelijk, bijvoorbeeld door een lagere snelheidslimiet. Zie daarvoor ook het Programma Mobiliteit 2020 t/m 2030, waarin naast het verkeersbeleid ook een wegcategorisering is opgenomen.
75	Regelmatig wordt er aan het spoor gewerkt, de spullen hiervoor worden enkele dagen vooraf neergelegd bij een spoorwegovergang. Voor werkzaamheden	Helaas is enige overlast bij werkzaamheden aan het spoor nooit helemaal te voorkomen. Het streven en de inzet is altijd om de overlast zoveel mogelijk te beperken. Op dit moment

	richting Deventer, is dat vaak de Dernhorstlaan, voor werkzaamheden vlakbij de Holthuiserstraat, is dat de Holthuiserstraat. Als er geen autoverkeer mogelijk is bij de Dernhorstlaan overgang, zal alles wat richting Deventer gaat bij de Holthuiserstraat worden neergezet. Dit geeft in de nacht van onderhoud veel overlast.	wordt nog bekeken of de Dernhorstlaan een zogeheten rail inzet plaats (RIP) kan blijven, zodat ook vanaf de Dernhorstlaan bouwmaterieel het spoor op kan bij werkzaamheden aan en op het spoor.
76	Ik begrijp niet dat een gemeente die groeiende is, een deel van de bestaande infrastructuur opgeeft om uiteindelijk alleen maar een randweg met een tunnel over te houden.	Met doortrekking van de randweg wordt het hoofdwegennet van Twello uitgebreid. Het WWL-plan bevat het opheffen van de Stationsstraat en Dernhorstlaan voor gemotoriseerd verkeer en de Molenstraat voor alleen vrachtverkeer. Met de randweg met tunnel is er een vlot en veilig alternatief. Voor het langzame verkeer vervallen er geen mogelijkheden om het spoor te kruisen.
77	Het doortrekken van de Zuiderlaan en ondertunnellen bij de spoorlijn heeft grote gevolgen voor de Molendwarsstraat, als hier een afsplitsing komt naar het industriegebied. Hier wordt totaal niet over gesproken. Wij vinden dat ons woongenot gigantisch wordt verminderd. Het verkeer gaat zeker niet vanuit de H.W. Iordensweg gebruik maken van de Zuiderlaan als ze in het dorp moeten zijn. De problemen worden nu alleen maar verlegd. Hierdoor zullen ook levensgevaarlijke situaties ontstaan in de Molendwarsstraat en omgeving.	Het is de bedoeling om bewoners en bedrijven te betrekken bij de ontsluiting van bedrijventerrein Nijverheid op de randweg en de interne verkeerscirculatie binnen het bedrijventerrein, zodra de inpassing en vormgeving van de randweg en de bestemmingsplanprocedure start.
78	Bij elke keuze waar deels en of gehele overwegafsluiting een optie is, mis ik de mogelijkheid om grote vrachtwagens te laten keren. Door de huidige werkzaamheden aan de Rijksweg hebben we al 2x gezien dat op het moment er een grote vrachtwagen de straat inrijdt en dus niet kan doorrijden, deze volledig achteruit moet rijden met veel risico's en gevaar. Een heeft zelfs geprobeerd om te keren op een gras voetpad en is vastgelopen.	In de Dernhorstlaan realiseren wij een keermogelijkheid aan de noordzijde van het spoor. Bij de Stationsstraat kan incidenteel vrachtverkeer gebruikmaken van de Koningin Julianastraat, waar bijvoorbeeld ook de vuilniswagen al gebruik van maakt, wanneer er geen goede keermogelijkheid gerealiseerd kan worden. Zie ook antwoord 14.
79	Bij elke keuze waar deels of gehele spoorafsluiting een optie is, mis ik de 2^{de} toegangsroute voor hulpdiensten (zoals te lezen is in de aankomende nieuwbouwplannen is dit een noodzaak).	Dit geldt alleen voor de Dernhorstlaan. Wij wensen de Parallelweg langs het spoor door te trekken tot aan de Dernhorstlaan voor fietsers en voetgangers en voor hulpdiensten bij calamiteiten. De gemeente is nog geen

		eigenaar van het beoogde tracé, maar is hiervoor wel in overleg met ProRail.
80	Waarom actualiseert u niet de verkeersgegevens en komt u niet met een overall plan waarbij de provincie en de gemeente Apeldoorn (ontsluiting van woningbouw Apeldoorn richting Twello) ook financieel bij gaan dragen?	De verkeersgegevens zijn in 2020 geactualiseerd en zijn terug te lezen in het rapport 'Regionale effecten en kansen Woon Werk Leef plan'.
81	Waarom zet u zich in het beleid en de daarmee samenhangende plannen niet verder in om industrie te verplaatsen naar de Engelenburg om op die manier het dorp te ontzien, voor wat betreft de verkeersbewegingen?	In de MER-studie in 2012 is verplaatsing van het bedrijventerrein onderzocht. De gemeenteraad heeft niet gekozen voor het verplaatsen van het bedrijventerrein, maar voor de aanleg van een randweg met tunnel.
82	De WWL beschrijving is achterhaald. Waarom een nog beter vestigingsklimaat en meer bedrijvigheid creëren ten koste van natuur, milieu, gezondheid, veiligheid en leefbaarheid?	Het WWL-plan gaat niet alleen uit van een beter vestigingsklimaat en meer bedrijvigheid, maar ook van een gezonder woonklimaat in Twello en omgeving. Het afwaarderen van wegen in de kern en het weren van vrachtverkeer, zorgt voor een gezonder woonklimaat, meer veiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers en meer ruimte voor groen en water.
83	Kunt u met feiten inzichtelijk maken op basis van actuele verkeerscijfers hoe het verkeer zich zal gedragen bij afsluiting van de spoorovergangen? Alternatieve routes?	De verkeersgegevens zijn in 2020 geactualiseerd en zijn terug te lezen in het rapport 'Regionale effecten en kansen Woon Werk Leef plan'.
84	Hoe ziet uw oplossing eruit t.a.v. de ontsluiting van industriegebied Nijverheid?	Zie antwoord 77.
85	Waarom besteedt u geen aandacht aan dorpsdistributie concepten i.v.m. bevoorrading winkels?	In binnensteden is dit concept in opkomst, daar waar het voornamelijk voetgangersgebieden betreft. In Twello is het centrum voor auto en vrachtverkeer goed bereikbaar en is momenteel onvoldoende noodzaak en draagvlak hier verandering in te brengen.
86	Waarom dringt u niet aan bij Prorail op reductie van het aantal treinen per etmaal; vooral het goederenvervoer zorgt voor excessieve trillingen en geluid. Tevens dient dit de algehele veiligheid.	<u>Toename goederenvervoer:</u> Het is de wens van de overheid om meer goederen over het spoor te laten vervoeren: dit stimuleert de economie. Vanuit deze wens heeft ProRail de opdracht gekregen om het goederenvervoer op het spoor in te plannen, zo lang daar ruimte voor is. <u>Handhaving:</u> ProRail heeft geen handhavende taken voor het goederenvervoer. Handhaving op bijvoorbeeld de snelheid, de belading en de staat van het materieel wordt verzorgd door de handhavende tak van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

		Als u van mening bent dat er een overtreding plaatsvindt op één van deze zaken kunt u contact opnemen met de ILT. De contactgegevens vindt u op https://www.ilent.nl/contact/.
87	Waarom besteedt u niet meer aandacht aan de voetganger en de fietser. Veilige oversteekplaatsen nu o.a. bij de Zuiderlaan en de H.W. Iordensweg (school). Reductie van snelheid naar 30 km. Waarom kan op smalle z.g. erftoegangswegen A nog 60 km worden gereden nabij of door woonwijken.	Het Programma Mobiliteit 2020 t/m 2030 bevat het verkeersbeleid voor de gemeente Voorst en geeft prioriteit aan fietsers en voetgangers. De aanleg van een randweg met tunnel zorgt voor een vlotte en veilige route voor (doorgaand) verkeer, waarbij fietser en voetgangers in de kern Twello meer ruimte en aandacht krijgen. Dat gebeurt onder meer door het afwaarderen van wegen en het bieden van veiligere oversteekplaatsen. Binnen de bebouwde kom geldt een maximum snelheid van 50 (of 70) km/u op zogeheten gebiedsontsluitingswegen en 30 km/u op zogeheten erftoegangswegen. De maximum snelheid van 60 km/u geldt op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Kijk voor meer informatie naar de wegcategorisering in het Programma Mobiliteit 2020 t/m 2030.
88	Waarom pleegt u geen echte pro actieve participatie in een zeer vroeg stadium (schetsontwerp)? Op de inloopavond zag alles er zeer gedetailleerd uit terwijl de beantwoording van vragen algemeen en nietszeggend was. Ook beantwoording van de vragen van half juni geeft daar aanleiding toe. Ingenieursbureau Arcadis was aanwezig maar liet zijn gezicht niet zien. Het lijkt erop dat er wel beslissingen worden genomen, maar nog heel veel moet worden uitgewerkt. Waarom nu die haast ten koste van zorgvuldigheid? Hierbij vraag ik u nadrukkelijk de plannen te heroverwegen.	Tijdens de participatiemomenten hebben wij benadrukt dat het WWL-plan nog niet in beton is gegoten. De reacties en inbreng uit de omgeving geven ons inzicht in het draagvlak voor de beoogde maatregelen. In juni 2021 zijn tijdens de digitale informatiebijeenkomsten de beoogde maatregelen benoemd, zonder een (gedetailleerde) ontwerptekening te tonen. Alle inbreng is vervolgens verzameld en meegenomen bij de informatiebijeenkomsten in oktober 2021, waarbij wel ontwerptekeningen zijn getoond.
89	Dus al het verkeer moet via de randweg, ook het verkeer vanaf de H.W. Iordensweg/Domineestraat, is er ooit een meting gedaan wat de bestemming is van het (vracht)verkeer?	De randweg met tunnel is een vlot en veilig alternatief voor veel (doorgaand) verkeer, bijvoorbeeld het vrachtverkeer dat op de bedrijventerreinen Nijverheid en 't Belt moet zijn. De route H.W. Iordensweg/Domineestraat blijft beschikbaar, maar die route is wel minder aantrekkelijk vanwege de lagere maximum snelheid en de mogelijke vertraging bij de spoorwegovergang.

90	Omdat het plan rond aanpassing overwegen gekoppeld is aan de randweg vraag ik mij wederom af waarom verkeer richting de Rijksstraatweg wordt gestuurd wanneer de Wilhelminaburg al vol is en er geen industriegebied in Apeldoorn ligt bij de Rijksstraatweg, waarom niet de ontsluiting richting A1 verbeteren?	De aansluiting op de A1 wordt verbeterd door het verkeer van onder andere de industrieterreinen Nijverheid, 't Belt en Engelenburg via de randweg en Zuiderlaan van en naar de A1 te geleiden.
91	Ik vraag mij telkens af waarom de gemeente halsstarrig vasthoudt aan het rondweg plan in plaats van het verplaatsen van de Nijverheid / 't Belt en hier woningen bouwen in plaats van groen opofferen met de bouw van woningen in Twello Noord. In het "heilige" MER rapport van 2012 werd verplaatsing van Nijverheid/'t Belt ook als een goede optie beschouwd.	Zie antwoord 81.

Overige opmerkingen

54	Fietspad vanaf Holthuizerstraat over Parallel weg, dan Dernhorstlaan oversteken en langs spoor naar fietspad bij spoorviaduct lang Rijksstraatweg. Fietspad doortrekken van Prins Bernardstraat langs het spoor naar de tunnel van de randweg, dan door de tunnel naar aansluiting op de Hartelaar.	Het aanleggen van een fietspad tot aan de spoorbrug valt buiten de scope van het WWL-plan. Wij nemen de suggestie in overweging, buiten het WWL-plan. Er is direct aan de noordzijde van het spoor geen ruimte om een fietspad parallel aan het spoor door te trekken naar de te bouwen onderdoorgang.
55	Bedrijvenpark naar A1	De gemeenteraad heeft op basis van een MER-studie de keuze gemaakt voor de voltooiing van de randweg om Twello in plaats van bijvoorbeeld de verplaatsing van een geheel bedrijventerrein.
56	Aandacht voor de scholen de Wingerd en het Veluws College. Domineestraat is nu al erg druk. Is de uitbreiding van Twello Noord in de berekeningen meegenomen? Extra drukte bij spoorwegovergangen doordat de spoorbomen te lang gesloten zijn. Wellicht is ook een oplossing bij Teuge de op- en afritten weer te realiseren. Sluiting stationsstraat is een goed besluit.	In de doorrekening van het plan is rekening gehouden met autonome groei, waaronder ook woningbouw. Binnen het plan is er aandacht voor de dichtligtijden van overwegen. Daarnaast neemt de drukte bij de overwegen met spoorbomen af, omdat er een vlot en veilig alternatief is via de randweg met tunnel. Vanwege de korte afstanden tot de op- en afritten ten noorden en zuiden van de N344 (afrit Apeldoorn Noord en afrit Zutphen) is een nieuwe aansluiting op de A50 hier niet wenselijk. Daarnaast heeft een nieuwe aansluiting op de snelweg A50 ook een verkeer aantrekkende werking.
57	Veel treinen (goederen vervoer) zijn veel te zwaar. De locomotieven zijn buitenlanders, de wagons hel erg lang en zwaar. Vooral in	Zie antwoord 6. ProRail neemt de opmerkingen over trillingen mee in verder onderzoek en verbeteringen aan het spoor.

	het weekend en wat voor materiaal wanneer vervoert. We liggen geregeld te trillen in bed en het glas weer rommelend in de kant. Hopelijk werkt de gemeente mee, want die moet toestemming geven voor wat pro-rail doet.	
58	Sinds de grote spoorwerkzaamheden aug 2020 hebben we heel veel trillingen. Eerst de rails, nu de huizen. Vooral boven, vooral bij goederentreinen. Verwarmingen rammelen aan de muur. Volgens ons zit het in een las op de zuid/west rail.	Zie antwoord bij nr. 6.
59	De informatieavond was licht teleurstellend, er miste een centrale toelichting met duidelijke terugkoppeling v/d digitale bijeenkomst.	Op de website www.voorst.nl/westelijke-randweg-twello is een verslag gepubliceerd met alle vragen, opmerkingen en suggesties die wij hebben ontvangen tijdens de bijeenkomsten in juni 2021, voorzien van een reactie namens ProRail en de gemeente Voorst. Op deze site staat ook alle overige relevante informatie over dit onderwerp. De bijeenkomsten in oktober waren op verzoek van de gemeenteraad grotendeels een herhaling van en een vervolg op de bijeenkomsten van juni 2021.
60	Zware vrachtgoederentrein 's nachts veroorzaakt lawaai en trillingen, ook scheuren in muren.	Zie antwoord bij nr. 6.
61	Veel overlast in de Stationsstraat door veel & zware trein- en goederenverkeer.	Zie antwoord bij nr. 6.
92	U schetst 5 incidenten in de afgelopen 36 jaar bij spoorovergangen met autoverkeer. Hoe verhoudt zich dat tot de overige verkeersincidenten? Indien geen cijfers bekend zijn, waarom niet?	Het aantal verkeersincidenten en ongevallen op overwegen is niet de belangrijkste invalshoek bij het bepalen of een overweg moet worden opgeheven of veiliger gemaakt moet worden. ProRail gaat ervoor incidenten juist te voorkomen en niet pas in actie te komen nadat er veel incidenten zijn geweest. Daartoe heeft ProRail een systeem ontwikkeld, waarin de eigenschappen van alle overwegen en de directe omgeving in kaart zijn gebracht en waaruit het risicoprofiel van alle overwegen kan worden berekend. Het kan dus zo zijn dat een overweg een hoog risicoprofiel heeft, terwijl er nog weinig of geen incidenten hebben plaatsgevonden.
93	De gewenste uitrit van de firma Profish op de N344 is steeds gekoppeld aan de uitvoering van de westelijke rondweg. Nu de vroegere aula omgebouwd wordt tot kinderen opvang lijkt het mij zeer verstandig deze koppeling los te laten en de uitrit zo snel mogelijk te realiseren, om	De suggestie voor een alternatieve aansluiting van ProFish op de Rijksstraatweg (N344) is reeds besproken met de provincie Gelderland, eigenaar en beheerder van de Rijksstraatweg (N344). Daarbij is geen koppeling gemaakt met de randweg. Tot op heden is er geen

	gevaarlijke situaties na opening te voorkomen.	directe aansluiting op de Rijksstraatweg (N344) mogelijk gebleken.
94	Worden de bewoners van de Gemeente Voorst correct geïnformeerd?	Bewoners van de gemeente Voorst worden correct geïnformeerd.
95	Is er contact geweest met de ondernemers alvorens deze plannen te ontwerpen, bijvoorbeeld Hubo en DEKA en ondernemers in het centrum over het sluiten van de (over)wegen; het maken van eenrichtingsverkeer staat niet in de brochure.	Ja, de Voorster Kring van Werkgevers en direct belanghebbende individuele ondernemers worden geïnformeerd. De uitnodigingen voor de informatiebijeenkomsten zijn daarnaast breed verspreid. Eenieder was welkom bij de bijeenkomsten om kennis te nemen van de voorstellen. Daarnaast is alle beschikbare informatie gedeeld en te raadplegen op de website van de gemeente Voorst. Ook is het mogelijk om een afspraak te maken voor een toelichting op het plan.
96	Tijdens de sessie in juni 2021 zijn er veel goede suggesties gedaan, maar blijkbaar gebeurt daar dan vervolgens helemaal niets mee, of het is in ieder geval niet zichtbaar in een bijgewerkte versie van de uitwerking.	Tijdens en na de sessie van juni 2021 zijn veel suggesties gedaan, vragen gesteld en opmerkingen gemaakt. Deze zijn meegenomen bij de verdere uitwerking van de maatregelen en hebben er mede voor gezorgd dat bij voorbeeld de maatregel bij de Dernhorstlaan is gewijzigd (zie ook antwoord 67).
97	Ik mis in de folder de aanvullende maatregelen die wel genoemd worden om overwegen verkeersveiliger te maken. Mondeling wordt daar dan wel over gesproken tijdens de info sessie (zoals bijv. het verbreden van de stoep voor voetgangers of versmallen van de wegen om het verkeer af te remmen. Maar dit is nergens te lezen in een document, dus er kan ook nooit op teruggevallen worden dat dat genoemd is. Dat verbaasd me echt. Op deze wijze lijkt het dat de sessies echt alleen georganiseerd worden omdat het moet, niet omdat het de bedoeling is om door middel van de informatie en vragensessies de plannen beter te maken. Het voelt nu een beetje alsof de digitale sessie van afgelopen zomer helemaal niet plaats hadden hoeven vinden, want met alle input van afgelopen zomer is niets zichtbaars gedaan. Nu vragen jullie wederom om reacties, maar wie zegt me dat er nu wel een evaluatie van alle geleverde input plaatsvindt? Hoe kan ik straks zien welke verschillende reactie er binnen zijn gekomen en wat er vervolgens	De fysieke folder was een brochure met informatie van het oorspronkelijke WWL-plan op hoofdlijnen. Het plan is daarna verder uitgewerkt, waarbij ook voorstellen zijn gedaan om overwegen te verbeteren en te optimaliseren met bijvoorbeeld relatief kleine ingrepen. In het presentatiemateriaal van de informatiebijeenkomsten zijn die verbetervoorstellen terug te vinden. Het presentatiemateriaal staat op de website van de gemeente Voorst. Tijdens de bijeenkomsten in juni 2021 zijn veel suggesties gedaan, vragen gesteld en opmerkingen gemaakt. Deze zijn meegenomen bij de verdere uitwerking van de maatregelen en hebben er mede voor gezorgd dat bij voorbeeld de maatregel bij de Dernhorstlaan is gewijzigd (zie antwoord 6). Van zowel de bijeenkomsten in juni 2021 als in oktober 2021 is een verslag gemaakt van alle vragen, opmerkingen en suggesties, voorzien van een beantwoording door de gemeente en door ProRail. Die beantwoording kan gaan over de wijze waarop een suggestie heeft geleid tot aanpassing van het plan.

	mee gedaan is om de plannen daadwerkelijk te verbeteren?	
98	Door sluiting van een aantal overwegen worden de fietsende kinderen en ouderen onevenredig hard getroffen. De oplossing die wordt gekozen t.a.v. de Stationsstraat is niet te begrijpen. Voor de overstekende voetgangers en fietsers wordt het veiliger, maar automobilisten die naar de parkeerplaats moeten zullen om moeten rijden en zorgen daarmee voor extra drukte op Raccordement, Frans Halsstraat, Veilingstraat en H.W. Iordensweg/Domineestraat. Hier zijn drukke gebieden waar kwetsbare groepen het medisch centrum bezoeken en kinderen naar de scholen fietsen. Omdat het veelal bestemmingsverkeer is dat daar ter plekke moet zijn en het aantal “prikpunten” om het centrum van Twello te bereiken gelijk blijft, zal het verkeer niet afnemen als gevolg van andere maatregelen. Wij hopen dat u daarover na wilt denken. De veiligheid van de “zwakke” weggebruiker staat voorop en lokaal verkeer blijft en gaat niet weg met een randweg.	De randweg met tunnel zorgt voor een vlot en veilig alternatief voor (doorgaand) verkeer. Daardoor neemt de verkeersintensiteit op diverse wegen aanzienlijk af. Op enkele wegen blijft de verkeersintensiteit nagenoeg gelijk of neemt deze enigszins toe. Op die wegen waar de verkeersintensiteit nagenoeg gelijk blijft of enigszins toeneemt, zijn de wegen daarop ingericht. Na voltooiing van de randweg Twello willen wij diverse wegen in de kern Twello afwaarderen. Een lagere snelheid op diverse wegen en meer ruimte voor fietsers en voetgangers zorgt voor een veiligere woon- en leefomgeving, bijvoorbeeld voor bezoekers van het Medisch Centrum en scholieren op weg naar school. Kijk voor meer informatie naar het wegcategoriseringsplan in het Programma Mobiliteit 2020 t/m 2030.
99	In de uitgewerkte modellen missen we een goede onderbouwing van de situatie Nijverheid en Molenstraat. De ontsluiting van dit gebied gaat op de voorgestelde manier niet lukken en zal voor grote problemen gaan zorgen. De Molenstraat en Molendwarstraat zijn ongeschikt om al het verkeer te verwerken. Door de geplande afsluiting van de Nijverheidstraat (richting Molenstraat) wordt de Molendwarsstraat een toegangsweg voor o.a. het grote vrachtverkeer. Deze situatie is niet in de plannen meegenomen en wij dringen nadrukkelijk aan (nu het nog kan) op een gedegen onderzoek naar de gevolgen.	Zie antwoord 77.
100	De maatregelen zoals ze nu worden voorgesteld zorgen voor meer problemen en meer onveilige situaties. Dat geldt dus ook voor de sluiting van de overweg aan de Dernhorstlaan, waar nu meer verkeer via de drukke Rijksstraatweg moet worden afgewikkeld (waaronder jongeren die naar de scholen moeten).	Zie antwoorden 66 en 67.

101	De maatregelen die moeten worden getroffen aan de spoorwegovergangen en aan de weg zullen kosten met zich meebrengen. Gezien de financiële situatie van de gemeente Voorst (zie Stentor 28-10-2021) lijkt het ons een vereiste om eerst die extra kosten te bepalen voor de belastingbetaler in de gemeente Voorst. Daarna kan pas worden bepaald wat wel en niet wenselijk en haalbaar is. We zien daar nog niets van terug in de plannen.	Uitvoering van de plannen is geraamd op 17 tot 20 miljoen euro. De gemeenteraad heeft in januari 2021 besloten om de gemeentelijke bijdrage te verhogen van maximaal 5 miljoen euro naar maximaal 8 miljoen euro. Deze bijdrage is reeds verwerkt in de gemeentelijke begroting.
------------	---	--

Opmerkingen n.a.v. verslaglegging 15 en 16 juni 2021

A	Vraag 4 en 4A van het verslag 15 juni 2021: t.a.v. de vraag of de route naar het centrum risicovoller wordt. Uw antwoord: Dit is een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de maatregelen.	Vraag 4 ging over het afsluiten van de overweg Dernhorstlaan en het gevolg dat bewoners gedwongen worden om van de drukke N344 gebruik te maken. In antwoord 28 en 29 van dit verslag staat hoe wij hier mee omgaan.
B	Vraag 6 van het verslag 15 juni 2021: t.a.v. de vraag over afsluiting/verbinding tussen het Schol en Dijkhof c.q. Hunderen. Uw antwoord: Dit is een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking.	Vraag 6 ging over het niet openhouden van de Dernhorstlaan voor fietsers en voetgangers. In antwoord 28 van dit verslag staat dat de Dernhorstlaan open blijft voor langzaam verkeer.
C	Vraag 8 van het verslag 15 juni 2021: De vraag over impact van de schoolgaande kinderen. Uw antwoord: Voor kinderen en andere fietsers ZAL een veilige route via andere overwegen worden geboden.	Vraag 8 ging over de impact op schoolgaande kinderen die nu verder moeten fietsen door afsluiting van de Dernhorstlaan. In antwoorden 28 en 29 van dit verslag staat dat de Dernhorstlaan open blijft voor langzaam verkeer én dat we werken aan het doortrekken van de Parallelweg langs het spoor tot aan de Dernhorstlaan.
D	Vraag 9 uit het verslag van 15 juni 2021: t.a.v. de vraag keren op de Dernhorstlaan. Uw antwoord: Bij verdere uitwerking hebben wij hier aandacht voor.	Vraag 9 ging over de keermogelijkheid op de Dernhorstlaan voor voertuigen. In antwoord 78 van dit verslag staat dat wij op de Dernhorstlaan aan de noordzijde van het spoor een keermogelijkheid realiseren.
E	Vraag 19 uit het verslag van 15 juni 2021: t.a.v. de vraag over het verhuizen van de industrieterreinen. Uw antwoord: dit is onderzocht in het verleden.	Vraag 19 ging over waarom er niet gekozen wordt voor het verplaatsen van de industrieterreinen. In onder andere antwoorden 4 en 81 van dit verslag geven wij aan dat als gevolg van de MER-studie de gemeenteraad heeft besloten tot de doortrekking van de randweg met tunnel.
F	Vraag 24 uit het verslag van 15 juni 2021: t.a.v. de vraag veiligheid ontsluiting Rijksstraatweg. Uw antwoord: Dit is een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de maatregelen. Wel is het zo dat juist	Vraag 24 ging over hoe veilig straks de ontsluiting van de Dernhorstlaan op de Rijksstraatweg wordt. In antwoord 28 en 29 van dit verslag staat hoe wij hier mee omgaan.

	met het WWL-plan wordt bereikt dat verkeer wordt afgewend via de randweg om Twello om ook de drukte op de Rijksstraatweg te verminderen.	
G	Vraag 28 uit het verslag van 15 juni 2021: t.a.v. de vraag over de doorgang van de randweg en het WWL-plan. Uw antwoord: Het WWL-plan is een totaalplan met overwegmaatregelen en een randweg om Twello en wordt ook als zodanig beoordeeld. Zonder randweg zijn bepaalde overwegmaatregelen niet mogelijk. Het opheffen van niet actief bewaakte overwegen (NABO's/rijksbeleid) gaat wel door.	Vraag 28 ging over het wel of niet doorgaan van het WWL-plan, wanneer doortrekking van de randweg niet doorgaat. Wij verwijzen u naar de beantwoording van vraag 28 uit het verslag van 15 juni 2021.
H	Vraag 35 uit het verslag van 15 juni 2021: t.a.v. de verkeersdrukte. Uw antwoord: Alle maatregelen uit het WWL-plan zorgen in totaliteit voor een afname op diverse wegen in de bebouwde kom van Twello en op de Rijksstraatweg (N344) in Twello en tussen Twello en Deventer.	Vraag 35 ging over de minder verkeersdrukte in de bebouwde kom van Twello richting Deventer door aanleg van de randweg. In onder andere antwoorden 11, 16, 17, 19 t/m 26, 39, 52, 72 en 98 geven wij uitleg over rustigere wegen in de kern Twello als gevolg van de voltooiing van de randweg om Twello. De verkeersgegevens zijn in 2020 geactualiseerd en zijn terug te lezen in het rapport 'Regionale effecten en kansen Woon Werk Leef plan'.
I	Vraag 1 uit het verslag van 16 juni 2021: t.a.v. het openhouden van overweg Domineestraat. Uw antwoord: Het integrale plan zorgt ervoor dat ook de overweg Domineestraat minder druk wordt, aangezien doorgaand verkeer (waaronder vrachtverkeer) gebruik zal maken van alternatieve routes.	Vraag 1 ging over het accepteren dat de overweg Domineestraat in de Top-100 risicolijst overwegen blijft staan. Als gevolg van alle maatregelen uit het WWL-plan, waaronder de doortrekking van de randweg om Twello, neemt de verkeersdrukte op de Domineestraat af. De risico's op de overweg Domineestraat nemen daarmee ook af.
J	Vraag 2 uit het verslag van 16 juni 2021: t.a.v. de afsluiting van de Stationsstraat. Uw antwoord: Het doel van het WWL-plan is om doorgaand verkeer om Twello heen te leiden. Het verkeersplan van Voorst, het Programma Mobiliteit (2020), gaat uit van vier inprikkers naar het centrum, namelijk via de H.W. Iordensweg, de Domineestraat, de Oude Rijksstraatweg/Frans Halslaan (via overweg Molenstraat) en Jupiter/Hietweideweg. Daarnaast is de verkeersintensiteit op de Stationsstraat veel lager dan op de Molenstraat en Domineestraat.	Vraag 2 ging over de verwachting dat het afsluiten van de Stationsstraat voor gemotoriseerd verkeer voor meer verkeer op de overige wegen in de kern en het centrum van Twello zorgt. Zie antwoord H en de verwijzingen naar antwoorden 11, 16, 17, 19 t/m 26, 39, 52, 72 en 98, maar vooral de geactualiseerde verkeersgegevens (2020), terug te lezen in het rapport 'Regionale effecten en kansen Woon Werk Leef plan'.
K	Vraag 3 uit het verslag van 16 juni 2021:	Vraag 3 ging over de toename van het verkeer op de overige overwegen, bij gedeeltelijke

	t.a.v de belasting van de overige overwegen. Uw antwoord: Als gevolg van alle maatregelen uit het WWL- plan ontstaan er juist mogelijkheden om het verkeer op een andere manier in en uit Twello te leiden en wegen in de kern aan te passen naar een andere weginrichting en/of maximum snelheid.	sluiting van de overwegen Molenstraat (vrachtverkeer), Stationsstraat en Dernhorstlaan (gemotoriseerd verkeer). De voltooide randweg om Twello is een vlot en veilig alternatief om Twello. Daarmee neemt de verkeersintensiteit op veel wegen in de kern Twello af. Zie ook antwoord H.
L	Vraag 4 uit het verslag van 16 juni 2021: t.a.v. de vraag over de bereikbaarheid van het centrum voor gemotoriseerd verkeer. Uw antwoord: Met het afsluiten van de Stationsstraat verdwijnt er een toegang tot het centrum voor gemotoriseerd verkeer. Voor het langzaam verkeer verandert de bereikbaarheid van het centrum niet. Daarnaast zorgt het totaal aan maatregelen ervoor dat het doorgaande verkeer om Twello heen kan rijden, waardoor het minder druk is op de wegen richting het centrum van Twello.	Vraag 4 ging over het slechter bereikbaar worden van het centrum als de overweg Stationsstraat wordt gesloten voor gemotoriseerd verkeer. Het totaal aan maatregelen zorgt voor een goede en veilige bereikbaarheid van Twello. Zowel de bedrijventerreinen, woongebieden als het centrum.
M	Vraag 6 uit het verslag van 16 juni 2021: t.a.v. de bevoorrading van de supermarkten. Uw antwoord: Bevoorrading van de supermarkten in Twello kan plaatsvinden via de alternatieve inprickers naar het centrum, namelijk via de Domineestraat, H.W. Iordensweg of Jupiter/Hietweideweg. Soms kan het helaas gebeuren dat een alternatieve route voor bestemmingsverkeer langer is in de nieuwe situatie.	Vraag 6 ging over hoe de bevoorrading van de supermarkten wordt geregeld, als de Molenstraat wordt afgesloten voor zwaar (vracht)verkeer. Onder andere de supermarkten kunnen bevoorrad worden via de routes naar het centrum via de H.W. Iordensweg, Domineestraat of Jupiter. Bevoorrading van de Dekamarkt kan mogelijk plaatsvinden via de Nijverheidsstraat. Bedrijventerrein Nijverheid krijgt een rechtstreekse aansluiting op de randweg. In antwoord 77 van dit verslag leest u hier meer over.
N	Vraag 9 uit het verslag van 16 juni 2021: t.a.v. de ontsluiting Nijverheidstraat. Uw antwoord: Met de aanleg van de randweg zoeken wij naar een zo optimaal mogelijke oplossing voor de Molendwarsstraat ten aanzien van de ontsluiting van industriegebied Nijverheid.	Vraag 9 ging over hoe de gemeente denkt om te gaan met vrachtverkeer op de Molendwarsstraat, als vrachtverkeer op bedrijventerrein Nijverheid wordt ontsloten via de Nijverheidsstraat en de Molendwarsstraat. In antwoord 77 van dit verslag leest u hier meer over.
O	Vraag 11 uit het verslag van 16 juni 2021: t.a.v. de risico's van de overwegen. Uw antwoord: Er zijn veel aspecten die worden bekeken om het risico van overwegen te bepalen, zoals: - Drukke op de weg en het spoor; - Nabijheid en hoeveelheid van zijwegen bij de overweg;	Vraag 11 ging over de aspecten waarop de benoemde overwegen risicovol zijn. In antwoord 92 van dit verslag leest u meer over het voorkomen van dergelijke incidenten op overwegen.

	- Het aantal voetgangers dat van de overweg gebruik maakt en het gedrag van voetgangers Vanaf 1985 hebben incidenten plaatsgevonden op: - Molenstraat (2x); - Domineestraat (1x); - Stationsstraat (1x); - Dernhorstlaan (1x). Op één na allen met dodelijke afloop. Dit zijn cijfers van ongevallen, niet van suïcides.	
P	Vraag 28 uit het verslag van 16 juni 2021: t.a.v. het landgoed. Uw antwoord: De gemeente bekijkt het algemeen belang en probeert bij de verdere uitwerking van het plan zo goed mogelijk rekening te houden met alle betrokken partijen.	Vraag 28 ging over waarom er door de gemeente niet meer rekening gehouden wordt met het landgoed bij de plannen voor de nieuwe randweg. Wij proberen bij dit proces en de verdere uitwerking van de randweg zo veel en zo goed mogelijk rekening te houden met het landgoed.