

Nummer	Reactie	Antwoord
1.1	Verzoek om rekening te houden met de schaalsprong in de regio. Zo zijn er plannen voor een verbinding Apeldoorn-Noord met Deventer Noord. Een rondweg tussen deze verbinding en de A1 kan de backbone van Twello worden en het centrum verkeersluwer maken.	In de Koersnota is rekening gehouden met vaststaande ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Voorst en de regio tot 2040. De schaalsprong in de regio kent een tijdspad tot 2050 en is overigens nog geen vaststaand beleid. Onduidelijk is de omvang, het tijdspad en de locaties voor eventuele nieuwe woningbouw of bedrijvigheid. Te zijner tijd moet worden beoordeeld of dat aanleiding geeft om een rondweg te heroverwegen.
2.1	Op de Duistervoordseweg ter hoogte van de Aldi is onvoldoende aangegeven dat het een 30 km weg betreft. Handhaving en aanpassing van de weginrichting is nodig.	In de verdere uitwerking van de Koersnota naar een concreet Verkeersplan bepalen wij welke maatregelen, projecten, mijlpalen, etc. nodig zijn om het eindbeeld voor Twello te bereiken.
3.1	Wordt de parkeercapaciteit bij het trein- en busstation vergroot? Overdag vrijwel 100% bezetting.	In de Koerstota stellen wij voor om het parkeren in en rondom het centrum te reguleren, zodat de parkeerplekken op een goede wijze worden benut. In de verdere uitwerking naar een concreet Verkeersplan krijgt dit meer vorm in samenwerking met Twello centrum en in samenhang met de op te stellen ruimtelijke en economische visie voor Twello centrum. Daaruit moet blijken in hoeverre de huidige parkeercapaciteit rondom het station voldoet.
4.1	Aandacht voor de scholen bij en aan de H.W. Iordensweg. Zowel oversteek nabij de Wingerd als nabij het Veluws College. En ook de oversteeksituaties op de H.W. Iordensweg en de locatie Michiel de Ruyterstraat - Duistervoordseweg.	Eén van de bouwstenen in de Koersnota is het verbeteren en vermeerderen van veilige oversteeklocaties op met name onze hoofdwegen. Daarbij komt dat de verlaging van de maximum snelheid naar 30 km/u bijdraagt aan een betere oversteekbaarheid.
5.1	Ook de Leigraaf opnemen als weg waar fiets en auto gebruikmaakt van dezelfde rijbaan en 30 km/u het voorstel is.	De Leigraaf is een van onze invalswegen van Twello met momenteel een snelheidslimiet van 50 km/u. De Koersnota gaat uit van het afwaarderen van wegen naar 30 km/u, daar waar fiets en auto gebruikmaken van dezelfde rijbaan. Voor een deel van de Leigraaf is dit inderdaad het geval.
5.2	De Leigraaf is een sluiproute voor verkeer van en naar de snelwegen.	Zie antwoord 5.1
5.3	Realiseer bij een rondweg een wal met begroeiing als afscheiding tussen enerzijds woongebied en anderzijds rondweg en industrie.	De Koersnota beperkt zich tot keuzes op hoofdlijnen. Bij de verdere uitwerking van maatregelen kijken wij bijvoorbeeld naar wegontwerp en inpassing.
6.1	Het regio-winkel-karakter van Twello zal worden aangetast door de 'strengere' parkeer- en eenrichtingsacties.	Zie antwoord 3.1
6.2	Realiseer randwegen ook om voorbereid te zijn op toekomstige woningbouw.	Zie antwoord 1.1
7.1	Fiets en auto scheiden op doorgaande wegen.	Daar waar mogelijk proberen wij dit ook. Echter is niet overal voldoende ruimte beschikbaar. Op die wegen waar geen mogelijkheid is tot het scheiden van fiets en auto brengen wij de snelheid omlaag naar 30 km/u om daarmee de veiligheid te verbeteren.

7.2	Optisch bredere fietspaden waar scheiding auto en fiets niet haalbaar is.	Naast het verlagen van de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u waar fiets en auto gebruikmaken van dezelfde rijbaan, is het voorstel de fiets ook meer ruimte te geven met bredere fietsstroken.
7.3	Verplaats verkeer aantrekkende bedrijven zoals Horesca van Nijverheid.	Parallel aan het Verkeersplan werken wij ook aan een visie voor Nijverheid en 't Belt. Bij de verdere uitwerking tot een concreet Verkeersplan leggen wij de verbinding met deze visie. Kijk voor meer informatie op www.voorst.nl/nijverheid-belt
8.1	Vrachtverkeer is een grote onveilige factor op de H.W. Iordensweg en Domineestraat. Wat is de herkomst en bestemming van het vrachtverkeer?	De herkomst en bestemming van vrachtverkeer is niet exact inzichtelijk. Wel is in de Inventarisatienota een indicatie gegeven van doorgaand- en bestemmingsverkeer. Het aandeel doorgaand vrachtverkeer (zonder herkomst of bestemming in Twello) is relatief beperkt.
8.2	Stel een verbod voor vrachtverkeer in op de H.W. Iordensweg en Domineestraat binnen bepaalde tijdsvakken.	De Koersnota beschrijft maatregelen op hoofdlijnen. Dergelijke voorstellen gaan over de verdere uitwerking tot een concreet Verkeersplan. In de Koersnota is overigens geen verbod (met of zonder tijdsvenster) opgenomen. Er blijft vrachtverkeer naar bijvoorbeeld het winkelcentrum en kiest bij een verbod mogelijk andere, meer ongewenste routes.
8.3	Aandacht voor veiligheid op rotonde Rijksstraatweg (N344) - Domineestraat - Basseltlaan.	Zie antwoord 5.3
9.1	Breng de maximum snelheid terug naar 30 km/u inclusief doorgaande wegen als de H.W. Iordensweg, Domineestraat en Rijksstraatweg.	Zie antwoord 5.1
9.2	Leg randwegen aan om Twello te ontzien en voorbereid te zijn op huidige en toekomstige woningbouwplannen.	Zie antwoord 1.1
9.3	Verplaats bedrijvigheid Twello-Noord naar Engelenburg.	Zie antwoord 7.3
10.1	De verkeersberekeningen zullen in praktijk niet overeenkomen met de theorie. Betaald parkeren of een blauwe zone weerhoudt mensen er niet van om bij regen of 'veel boodschappen' de auto te gebruiken.	De modelberekeningen geven een indicatie van het effect van de beoogde maatregelen. Wij denken dat de modellen voldoende inzicht bieden in de effecten om daar de keuzes op te baseren.
10.2	Een rondweg zorgt ervoor dat het doorgaande (vracht)verkeer niet meer door het dorp rijdt, evenals verkeer naar de industrieterreinen Nijverheid en 't Belt.	Een rondweg biedt een alternatief voor doorgaand (vracht)verkeer. Echter, het aandeel doorgaand verkeer is relatief beperkt en er blijft vrachtverkeer rijden naar bijvoorbeeld het centrum, de weekmarkt of naar supermarkten.
10.3	Een rondweg houdt rekening met de onvermijdelijke 3e IJsselbrug van Deventer.	Zie antwoord 1.1
11.1	Genoemde maatregelen op bijvoorbeeld de Zuiderlaan maken de Maarten Tromplaan en Beethovenlaan relatief aantrekkelijker, terwijl hier ook veel	De snelheidsverlaging van 50 km/u naar 30 km/u geldt ook voor de Maarten Tromplaan en Beethovenlaan evenals de inzet op meer en veiligere oversteekvoorzieningen.

	fietzers en voetgangers oversteken. Heb hier aandacht voor.	
11.2	ProRail accepteert geen nieuwe gelijkvloerse overweg. Mijn voorstel is de overgang te verplaatsen naar de bestaande overweg Hartelaar.	In de variant met ringweg aan de westzijde van Twello is de overweg in plaats van de bestaande overweg in de Molenstraat.
12.1	Bij het Medisch Centrum is onvoldoende parkeergelegenheid, met name voor mindervaliden.	Zie antwoord 3.1
12.2	Beperk het vrachtverkeer op bijvoorbeeld de Molenstraat door in samenwerking met routeplanners andere routes voor te stellen.	In de Koersnota stellen wij voor om het vrachtverkeer door de kern waar mogelijk te verminderen, maar vrachtverkeer blijft onvermijdelijk (zie antwoord 10.2). Zowel op de Molenstraat als op andere wegen.
13.1	Het lijkt alsof de fiets niet op één staat, omdat vooral de auto en het aantal autobewegingen de boventoon voeren.	De Koersnota bevat bouwstenen die de fiets op één zet. Bij de beoordeling van de varianten is de verkeersintensiteit (autobewegingen) mede bepalend voor een goede afweging welke maatregelen bijdragen aan minder verkeer en meer fietsgebruik en -gemak.
13.2	Veilige oversteekplekken op de H.W. Iordensweg zijn nodig.	Zie antwoord 4.1
13.3	Laat in alles het STOMP-principe terugzien als ambitieniveau met de auto op de laatste plek.	Een van de bouwstenen in de Koersnota is uitgaan van het 'STOMP-principe' bij de verdere uitwerking naar een concreet Verkeersplan.
14.1	Het is vrijwel onmogelijk om een gedetailleerde voorspelling te geven voor de komende 15 jaar.	Op basis van de huidige situatie en de toekomstige ontwikkelingen van Twello, voor zover bekend, maken wij een zo goed mogelijke inschatting (voorspelling) van de toekomstige verkeerssituatie tot 2040. Het detailniveau van de voorspelling is voor deze fase voldoende om keuzes op te maken op structuurniveau.
14.2	De afgelopen 10 jaar zijn rapporten, nota's en onderzoeken gepresenteerd zonder dat de verkeersveiligheid wordt aangepakt. Maatregelen hier en nu zijn nodig.	Dit onderschrijven wij. De Koersnota biedt bouwstenen waarmee wij op ook korte termijn aan de slag kunnen.
15.1	De ringweg west ontbreekt bij kansrijke bouwstenen, terwijl dit een mogelijkheid is die nooit van tafel mag.	In de Koersnota zijn geen ringwegen opgenomen als bouwstenen. Wel is opgemerkt dat bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in en om Twello of in de regio het aanleggen van nieuwe infrastructuur weer op tafel kan komen.
15.2	Vraagtekens bij de representativiteit van de verkeerstellingen vanwege de telperiode in juni/juli 2023.	Wij beschouwen de telperiode als representatief. De periode juni/juli is gekozen, omdat dit buiten een vakantieperiode viel en er eerder en later dat jaar veel wegwerkzaamheden waren aan het hoofdwegennet in de gemeente Voorst.
15.3	Genoemde maatregelen op bijvoorbeeld de Zuiderlaan maken de Maarten Tromplaan en Beethovenlaan relatief aantrekkelijker, terwijl hier ook veel	Zie antwoord 11.1

	fietzers en voetgangers oversteken. Heb hier aandacht voor.	
15.4	Na flinke buien staan wegen zoals de Maarten Tromplaan en H.W. Iordensweg blank. Bij wegaanpassingen dit onderdeel ook verbeteren.	Dergelijke optimalisaties pakken wij op bij (geplande) onderhoudswerkzaamheden of grootschalige herinrichting van wegen.
15.5	Waar blijft het verkeer? De verkeersmodellen zijn m.i. iets te positief ingericht.	Door de voorgestelde maatregelen (o.a. lagere snelheid, stimuleren fiets, parkeermaatregelen) dalen verkeersintensiteiten, vanwege een andere vervoerskeuze (fiets of OV) of route (regionaal verkeer). Ook op basis van ervaringen in andere gemeenten achten wij de prognoses realistisch.
16.1	Het zou mooi zijn als nadrukkelijker concrete verbeteringen worden geformuleerd voor voetgangers o.b.v. het STOMP-principe.	Een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de Koersnota naar een Verkeersplan met uitvoeringsagenda.
16.2	Aandacht voor de inrichting van de rotondes Molenstraat - Duistervoordseweg en Hietweideweg - Jupiter.	Zie antwoord 5.3
16.3	De wijk Molenveld heeft last van ongewenst vrachtverkeer. Bij uitwerking plannen hier rekening mee houden.	Zie antwoord 7.3 (en 10.2 en 12.2)
17.1	Twello 30 km/u, maar niet volleggen met drempels in verband met hinder omwonenden.	Bij de inrichting van 30 km/u wegen nemen wij ook de neveneffecten van infrastructurele maatregelen in ogenschouw, zoals die van verkeersdrempels. Zie ook antwoord 5.3.
18.1	Heb aandacht voor oudere doelgroep die minder of niet mobiel zijn en zijn aangewezen op het (eigen) autovervoer.	Met de bouwstenen in de Koersnota zetten wij in op een mobiliteitstransitie, waarbij wij ons ervan bewust zijn dat niet alle doelgroepen mee (kunnen) doen. De bereikbaarheid van (maatschappelijke) voorzieningen of winkels voor mindervaliden of voor ouderen (per auto of anders) krijgt ook extra aandacht
18.2	Parkeerbeleid zoals betaald parkeren zorgt voor een verschuiving van parkeren naar buiten de randen van het gereguleerd gebied.	Zie antwoord 3.1
18.3	30 km/u op bijvoorbeeld de H.W. Iordensweg zorgt juist voor gevaarlijke situaties a.g.v. inhaalmanoeuvres.	De inrichting van de weg wordt aangepast, passend bij de snelheid 30 km/uur. Inhalen van auto's wordt daarbij lastiger gemaakt.
19.1	Ook de Leigraaf opnemen als weg waar fiets en auto gebruikmaakt van dezelfde rijbaan en 30 km/u het voorstel is.	Zie antwoord 5.1
20.01	44% minder verkeer door de Molenstraat. Is dit alleen gemotoriseerd verkeer of ook fietsers?	De verwachte afname betreft gemotoriseerd verkeer.

20.02	De maatregelen uit de basisvariant, zoals 30 km/u, is toch een wettelijke verplichting n.a.v. motie 2e Kamer?	De motie vanuit de Tweede Kamer is een oproep aan de gemeenten om ermee aan de slag te gaan. Het is echter geen verplichting.
20.03	Op de invalswegen blijft de verkeersintensiteit ondanks variant A gelijk. Toch neemt het verkeer met 44% en 22% af op de noord-zuid verbindingen? Hoe kan dat?	De verkeersafname is voornamelijk te verklaren door de afname van interne verkeersbewegingen. Vooral binnen Twello zijn veel verkeersbewegingen vervangbaar door bijvoorbeeld de fiets. Daarnaast zien we een verschuiving van het regionale (doorgaand) verkeer.
20.04	Het vrachtverkeer in de Molenstraat neemt af. Hoe gaat dit gebeuren? Is sanering van het industrieterrein haalbaar en betaalbaar? Het is dus voorwaarde voor variant A, anders valt het plan als een kaartenhuis in elkaar.	Het verminderen van het vrachtverkeer in de Molenstraat is belangrijk. We verwachten echter niet dat het als enige voorwaardelijk is voor het slagen van het Verkeersplan? Zie ook antwoord 7.3
20.05	Het vrachtverkeer op de H.W. Iordensweg heeft ook weinig baat bij het saneren van de industrieterreinen. Met een reductie van 22% (van 885 vrachtwagens) blijven er 690 vrachtwagens per dag gebruikmaken van de H.W. Iordensweg. Een alternatieve routing via bijvoorbeeld de Voordersteeg is onwenselijk.	Zie antwoorden 8.1, 10.2 en 12.2.
20.06	Wat gebeurt er met gesaneerde industrieterreinen? Komen daar woningen, dan levert dit extra verkeer op in bv. de Molenstraat.	Zie antwoord 7.3
20.07	Hoeveel vrachtverkeer gaat er daadwerkelijk naar deze industrieterreinen? Hoeveel procent rijdt alleen door Twello heen? Dit verkeer blijf je houden.	Het klopt dat niet al het vrachtverkeer van en naar industrieterreinen rijdt. Een aandeel vrachtverkeer heeft een bestemming in Twello. Denk bijvoorbeeld ook aan vuilnisophaaldiensten e.d. Zie ook antwoorden 8.1 en 10.2 en 12.2
20.08	Tijdens de presentatie is gezegd dat variant B geen goed alternatief is. Hoezo? Welke opdracht heeft Sweco gekregen?	Sweco heeft de opdracht gekregen om de toekomstige wenselijke Verkeersstructuur van Twello te onderzoeken. Tijdens de presentatie op 9 juli 2024 heeft Sweco haar eerste bevindingen en conclusies gedeeld. Voor het advies en de keuzen wordt verwezen naar de Koersnota.
20.09	Waarom is de complete randweg niet meegenomen, zoals deze als beste oplossing is beschreven in eerdere MER-studie?	Een vergelijking met eerdere studies gaat niet op, omdat de inzichten op het gebied van ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit, de aanpak van deze studie en de inbreng vanuit de samenleving (o.a. enquête 2023) voor een deel verschillen met de uitkomsten van eerdere studies.
20.10	Hoezo heeft de rondweg een plaatselijk effect? Verplicht vracht- en trekkerverkeer via de rondweg te rijden en je bent al (behalve bestemmingsverkeer) het levensgevaarlijke verkeer kwijt uit de kern.	Zie antwoord 20.8. Er blijft vrachtverkeer aanwezig in Twello.

20.11	Met 30 km/u ga je ongelukken zoals op de H.W. Iordensweg en Molenstraat niet voorkomen. Die komen niet door de snelheid.	Een snelheidsverlaging alleen voorkomt niet alle ongevallen, maar draagt wel bij aan een kortere remweg, meer reactietijd om een ongeval te voorkomen en minder ernstige gevolgen bij ongevallen. Bij een botssnelheid lager dan 30 km/uur heeft een ongeval namelijk zelden een dodelijke afloop. Dit geldt ook bij een botsing tussen een auto en een kwetsbare, onbeschermd fietser of voetganger. Bij een botssnelheid van 30 km/uur overleeft meer dan 95% van de voetgangers een botsing met een personenauto. Bij een botssnelheid van 50 km/uur overleeft ongeveer 85% van de voetgangers een botsing met een personenauto.
20.12	In de conclusie staan verschillende positieve punten onder variant A, waarom niet onder variant B?	In de Koersnota is aangegeven dat beide varianten positieve effecten bevatten. Uiteindelijk bevat de Koersnota bouwstenen die voortkomen uit beide varianten. Er is dus niet gekozen tussen één van de varianten.
20.13	Is betaald parkeren de oplossing om mensen uit de auto te krijgen? Er zijn voorbeelden elders dat zo'n maatregel is teruggedraaid (Raalte). Daarbij: handhaving kost geld.	Betaald parkeren is een vorm van parkeerregulering. De vorm voor parkeerregulering, geschikt voor Twello, bepalen wij graag in het vervolg met Twello centrum en in lijn met de op te stellen ruimtelijk en economische visie voor Twello centrum. Zie ook antwoord 3.1
21.1	Verhuis de oude industrieterreinen Nijverheid en 't Belt richting de A1.	Zie antwoord 7.3
22.1	30 km/u op bv. H.W. Iordensweg prima, maar hoe te realiseren. Als bewoner geen voorstander van drempels.	Zie antwoord 17.1
22.2	Neem de effecten van parkeerregulering op omliggende wijken mee in uw afweging.	Zie antwoord 3.1
23.1	Gedragsverandering is nodig met behulp van handhaving.	Eén van de bouwstenen in de Koersnota is de inzet op gedragsverandering, zowel als het gaat om de vervoerswijzekeuze als om het verkeersgedrag. Met welke maatregelen en middelen we dit nastreven, volgt in de verdere uitwerking naar een concreet Verkeersplan.
23.2	De (fiets)oversteek op de H.W. Iordensweg t.h.v. Noordijkpad is gevaarlijk. Kan hier de snelheid ook omlaag? Een snelheidsovergang van 80 km/u naar 30 km/u bij entree Twello is niet wenselijk.	Een snelheidsverlaging van dit deel van de H.W. Iordensweg is niet opgenomen in de Koersnota. Wel bekijken we fietsroutes en oversteekvoorzieningen bij de verdere uitwerking naar een concreet Verkeersplan.