
Reactienota project

Vossenbrinkweg te Delden

Reconstructie

Revisiehistorie reactienota

Versie van	Naar versie	Door	Op (datum)
0	1.0	J. Stakenkamp	28-02-2025
1.0	1.2	J. Stakenkamp	20-05-2025

1. Inleiding

1.1. ALGEMEEN

Gemeente Hof van Twente gaat een deel van de Vossenbrinkweg opnieuw inrichten. De rijbaan binnen dit deel is aan onderhoud toe en dit geeft de gelegenheid om de veiligheid van fietsers te verbeteren en de snelheid van het verkeer te verlagen. Het gaat om het stuk tussen de Reigerstraat en de Averinkstraat/Kievitstraat. De asfaltweg maakt plaats voor een nieuwe bestrating met brede rode fietsstroken. De maximaal toegestane snelheid blijft hetzelfde, maar door de nieuwe inrichting willen we te hard rijden voorkomen.

Het Voorlopig Ontwerp (VO) is ter inzage gelegd tijdens de inloopavond op 26 maart en was in te zien via een nieuwsbericht op de site van de gemeente. Belanghebbenden hebben tijdens de inloopavond en via de mail een reactie kunnen geven op het ontwerp.

1.2. LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 wordt de eerste indruk die bewoners geven tijdens de bijeenkomst beschreven. Vervolgens worden de binnengekomen reacties beschreven.

2. Reacties van inwoners Hof van Twente

Uitvoering inloopsessie

De directe bewoners hebben een brief gekregen met informatie over de inloopavond en waar ze het ontwerp op de gemeentelijke website kunnen inzien. De inloopavond was georganiseerd in de kantine van sportpark De Mors op 26 maart 2025. De projectleider en productbeheerders van verkeer en vervoer, wegen en groen en de wijkregisseur waren aanwezig voor het beantwoorden van vragen.

Resultaat, sfeer etc.

Tijdens de inloopavond hebben bewoners hun zorgen geuit over geluidsoverlast. De snelheidsremmende maatregelen welke de gemeente voorstelt werden door een aantal aanwonenden in twijfel getrokken. Bewoners hebben daarnaast het belang voor het behouden van de monumentale bomen langs de Vossenbrinkweg aangegeven.

Van alle reacties die zijn binnengekomen is deze reactienota gemaakt. In de onderstaande tabel zijn alle tijdens de inspraakperiode ingebrachte zaken en reacties opgesomd en voorzien van antwoorden. In onderstaande tabel is elke zienswijze opgenomen.

OVERZICHT REACTIES

Project : verbeterde inrichting buitengebied Bentelo
 Ter inzage periode : 19 maart t/m 2 april 2025
 Inloopavond : 26 maart 2025

Nr.:	Naam / adres ¹	Inhoud zienswijze	Antwoord / beslissing gemeente:
01	Naam en adres bekend	Het asfalt tussen het gezondheidspark en de kruising Morsweg is veel slechter dan het stukje wat jullie willen vervangen. Klinkers gaat veel meer overlast brengen (banden lawaai) dan nu met asfalt als racebaan, probeer eerst eens fiets stroken op het asfalt aan te brengen, scheelt heel veel geld Nog een melding Stationsweg te hoogte station zitten twee hele grote gaten in de weg.	Dank voor uw reactie. De bovenkant van de rijbaan ziet er wellicht slechter uit. Echter is uit inspecties en nader onderzoek gebleken dat op het deel waar wij bezig gaan de onderlaag van het asfalt ook kapot is. Daarom is dit deel aan onderhoud toe. In een 30 kilometer per uur zone is het gebruikelijk om elementenverharding (straatstenen of klinkers) toe te passen. Dit past bij de uitstaling van een woonwijk en deze inrichting draagt bij aan het juiste gedrag van automobilisten. Onderzocht is wat de huidige geluidbelasting is ten gevolge van het verkeer. Aan de hand van de verkeersintensiteit en de huidige inrichting wordt berekend hoe veel decibel dit is. Vervolgens wordt berekend wat de geluidsbelasting is bij het toepassen van een alternatieve verharding waaronder elementenverharding. De in het voorlopig ontwerp opgenomen elementenverharding (klinkers) zorgt voor een toename in geluid ten opzichte van een asfaltverharding. Volgens berekeningen is dit 3 decibel. Dit ligt binnen de wettelijke normen. Vanwege uw zorgen om geluid hebben we ervoor gekozen om deze toename te beperken door

¹ Wanneer belanghebbenden in de reactie hebben aangegeven dat NAW-gegevens niet mogen worden weergegeven dan vermeld deze kolom bij de betreffende zienswijze "naam en adres bekend"

			het toepassen van stille betonstraatstenen. Hiermee beperken we de toename tot 2 decibel. Bedankt voor de melding. Het valt buiten de scope van dit project. De melding is inmiddels opgelost.
02	Naam en adres bekend	Ik ben gisteravond bij de inloopavond geweest en daar konden jullie mij vertellen dat er onderzoek gedaan was naar het aantal decibellen aan de vossenbrinkweg. Kan/ kunnen wij dat onderzoeksrapport inzien?	Dank voor uw reactie. Dit onderzoek was er ten tijde van de inloopavond nog niet. In een 30 kilometer per uur zone is het gebruikelijk om elementenverharding (straatstenen of klinkers) toe te passen. Dit past bij de uitstaling van een woonwijk en deze inrichting draagt bij aan het juiste gedrag van automobilisten. Onderzocht is wat de huidige geluidbelasting is ten gevolge van het verkeer. Aan de hand van de verkeersintensiteit en de huidige inrichting wordt berekend hoe veel decibel dit is. Vervolgens wordt berekend wat de geluidsbelasting is bij het toepassen van een alternatieve verharding waaronder elementenverharding. De in het voorlopig ontwerp opgenomen elementenverharding (klinkers) zorgt voor een toename in geluid ten opzichte van een asfaltverharding. Volgens berekeningen is dit 3 decibel. Dit ligt binnen de wettelijke normen. Vanwege uw zorgen om geluid hebben we ervoor gekozen om deze toename te beperken door het toepassen van stille betonstraatstenen. Hiermee beperken we de toename tot 2 decibel.
03	Naam en adres bekend	1) De monumentale eikenbomen Ik maak mij zorgen dat tijdens de uitvoering te snel en te grof de werkzaamheden zal worden uitgevoerd. Ik weet niet of iedereen op de hoogte is dat het gaat om een monumentale bomenrij die meer dan tweehonderd jaar oud is.	Dank voor uw reactie. 1) Er is voor het ontwerp een onderzoek naar de staat van en de gevolgen van de werkzaamheden voor de bomen gedaan (Bomen Effecten Analyse). Hierin is geadviseerd om de werkzaamheden uit te voeren onder toezicht van een boomdeskundige begeleider. Dit gaan we doen en hierdoor zal het effect van de werkzaamheden op de bomen zo veel mogelijk duurzaam behouden blijven.

		Ik heb begrepen dat tijdens de werkzaamheden groei-stimulerende maatregelen worden genomen. Ik zou hier voorzichtig mee om gaan Verder valt mij op dat op het affiche bij het plan betreffende herinrichting bedrijven hoek al twee bomen zijn weggelaten. Dit geeft te denken. Dan de boom op de hoek Verbeekstraat Vossenbrink weg. Deze boom is totaal verkeerd gesnoeid waardoor hij een minder vitale indruk geeft. Als je goed kijkt lopen de uiteinden van de takken uit. 2) Mogelijk een extra voetgangers oversteek pad, een zebra bij De Reigerstraat en de van Wassenaerweg. Vele voetgangers, nm. rolstoelers, met kinderwagen en met een rollators vinden het voetpad aan de oostzijde van het spoorviaduct te lastig (onmogelijk) Door een extra zebrapad wordt de voetganger min of meer gedwongen de zebra te nemen. De zebra heeft dan ook een remmende factor op het autoverkeer op de Vossenbrinkweg.	De commissie monumentale bomen heeft hierin mee geadviseerd. Met hen is bepaald dat het toepassen van groeistimulerende maatregelen een duurzame manier is om het behoud van de bomen te borgen. Voor dit project worden er geen bomen gekapt. Op het ontwerp staan alle bomen wel geprojecteerd. De boom is in het verleden uit noodzakelijkheid gesnoeid, waardoor de natuurlijke vorm van de boom is veranderd. 2) Bij herinrichting van wegen wordt rekening gehouden met nieuwe inrichtingseisen voor duurzaam en veiligheid. In een 30 km/uur zone worden geen zebrapaden aangelegd. Alleen op locaties met een grote voetgangersstroom op meerdere momenten van de dag is een zebrapad een overweging. Als een zebra weinig wordt gebruikt gaan bestuurders er minder op letten en is de kans aanwezig dat overstekende voetgangers minder worden opgemerkt. Deze schijnveiligheid van een zebrapad moet worden voorkomen.
04	Naam en adres bekend	- Wat gaat er gebeuren m.b.t. Straatverlichting. Knipperen vaak of doen het helemaal niet	Dank voor uw reactie. - Momenteel zijn er geen meldingen bekend over knipperende verlichting. In het geval dat verlichting knippert kunt u een melding maken via de site van de gemeente. Dan wordt dit opgelost.

		- Groenstroken vernieuwen - Fietsstroken, zonde van de investering, werkt niet - Zebra voor schoolgaande jeugd - Is asfalt niet veel stiller - Paaltjes op de bocht bij gezondheidscentrum (Averinkstraat + Kievitstraat)	- De plantvakken worden waar nodig hersteld of vernieuwd. - De rode fietssuggestiestroken zorgen voor een visueel smallere rijbaan, wat leidt tot een verlaging van de gereden snelheid. - Bij herinrichting van wegen wordt rekening gehouden met nieuwe inrichtingseisen voor duurzaam en veiligheid. In een 30 km/uur zone worden geen zebrapaden aangelegd. Alleen op locaties met een grote voetgangersstroom op meerdere momenten van de dag is een zebrapad een overweging. Als een zebra weinig wordt gebruikt gaan bestuurders er minder op letten en is de kans aanwezig dat overstekende voetgangers minder worden opgemerkt. Deze schijnveiligheid van een zebrapad moet worden voorkomen. - Onderzocht is wat de huidige geluidbelasting is ten gevolge van het verkeer. Aan de hand van de verkeersintensiteit en de huidige inrichting wordt berekend hoe veel decibel dit is. Vervolgens wordt berekend wat de geluidsbelasting is bij het toepassen van een alternatieve verharding waaronder elementenverharding. De in het voorlopig ontwerp opgenomen elementenverharding (klinkers) zorgt voor een toename in geluid ten opzichte van een asfaltverharding. Volgens berekeningen is dit 3 decibel. Dit ligt binnen de wettelijke normen. Vanwege uw zorgen om geluid hebben we ervoor gekozen om deze toename te beperken door het toepassen van stille betonstraatstenen. Hiermee beperken we de toename tot 2 decibel. - Palen kunnen een beschermende functie hebben. Diezelfde palen kunnen ook (letsel)schade veroorzaken, daarom plaatsen we zo min mogelijk palen op stoepen en langs straten. Ook voor het onderhoud heeft het voordelen om geen palen te
--	--	---	--

		- Zijn de 30x30 tegels net zo glad als de tegels Averinkstraat. - Liever Chicane dan drempels veel overlast van aanhangers (beladen) vroeg in de ochtend. - Oprit huisnr. 15 aanpassen is te smal (niet in te draaien vanaf richting Vossenbrinkbrug) Via reactieformulier: - Geen grastegels in de parkeervakken i.v.m. blad en eikels - Graag zebrapad t.h.v. gezondheidspark voor veiligheid kinderen. - Niet nog meer drempels, liever de drempel eruit halen. De drempel is te hoog.	plaatsen i.v.m. ongewenste groei rondom palen dat al snel leidt tot een verrommeling van het straatbeeld. - Tegels voldoen aan de richtlijnen voor stroefheid van verharding. - Drempelplateaus zijn de meest effectieve snelheidsremmende maatregelen. Chicanes zijn niet wenselijk en lastig toe te passen met het huidige aantal parkeerplaatsen en de locatie van de verschillende inritten. Het huidige aantal parkeerplaatsen is het minimum aantal voor de nieuwe inrichting. Drempelplateaus zijn de meest effectieve snelheidsremmende maatregelen. - Uw oprit heeft de maximale breedte van 4 meter. Deze wordt daarom niet verbreedt. - De groene parkeerplaatsen dragen bij aan onze klimaat adaptieve opgaves. De groene parkeerplaatsen zorgen voor extra waterberging en voor de uitwisseling van vocht en zuurstof in de ondergrond voor de bomen. Daarom passen we dit toe. Aan de randen van de parkeerplaats en langs de trottoirbanden komen 2 strekken dichte stenen, waardoor de overlast van blad en eikels in verhouding tot gewone bestrating zeer beperkt blijft. - Zie bovenstaand antwoord betreffende zebrapaden - Drempels zijn nodig voor een juiste inrichting van een 30 km/uur zone. De huidige drempel voldoet aan de richtlijn.
--	--	--	---

		- Geen klinkers in de straat ivm geluidsoverlast. - In de groenstrook liever in de hele straat laurier planten. (Zie strook voor huis 13 t/m 15, dat kan beter)	- In een 30 kilometer per uur zone is het gebruikelijk om elementenverharding (straatstenen of klinkers) toe te passen. Dit past bij de uitstaling van een woonwijk en deze inrichting draagt bij aan het juiste gedrag van automobilisten. Onderzocht is wat de huidige geluidbelasting is ten gevolge van het verkeer. Aan de hand van de verkeersintensiteit en de huidige inrichting wordt berekend hoe veel decibel dit is. Vervolgens wordt berekend wat de geluidsbelasting is bij het toepassen van een alternatieve verharding waaronder elementenverharding. De in het voorlopig ontwerp opgenomen elementenverharding (klinkers) zorgt voor een toename in geluid ten opzichte van een asfaltverharding. Volgens berekeningen is dit 3 decibel. Dit ligt binnen de wettelijke normen. Vanwege uw zorgen om geluid hebben we ervoor gekozen om deze toename te beperken door het toepassen van stille betonstraatstenen. Hiermee beperken we de toename tot 2 decibel. - De plantvakken worden waar nodig hersteld of vernieuwd. Bij vervanging van openbaar groen passen we zo veel mogelijk geschikte beplanting toe. Laurier is wegens onder andere onderhoudsredenen hier minder geschikt.
--	--	--	---

05	Naam en adres bekend	Afgelopen woensdag was er een bijeenkomst bij De Mors over de herinrichting van de Vossenbrinkweg in Delden. Prachtig dat het deel vanaf de spoorbrug naar de Averinkstraat-Kievitstraat opnieuw wordt ingericht. Er liggen mooie plannen klaar en ik denk dat dit de functionaliteit en veiligheid van de weg zeker ten goede gaat komen. Ik kon tijdens de bijeenkomst niet aanwezig zijn. Als vader van een jong gezin woonachtig aan De IJsvogel probeer ik met dit schrijven toch even kort een zienswijze in te dienen. Ik maak dagelijks veelvuldig gebruik van de Vossenbrinkweg (per auto/fiets/wandelend). Dit doe ik met jonge kinderen in de leeftijd van 1 tot 4 jaar. Ik snap dat jullie misschien denken dat mijn gezinssamenstelling niet gemiddeld is in de wijk, echter verjongd de vogelbuurt sterk, er wonen veel jonge gezinnen. Wij wonen inmiddels een paar jaar aan De IJsvogel en de situatie aan de Vossenbrinkweg is helaas nog niet altijd veilig te noemen. Er komt veel fietsend verkeer dat uit de vogelbuurt en sportaccommodatie de Mors richting Delden fietst (en andersom). Ik mis dan ook de herinrichting van de Vossenbrinkweg vanaf de Sportlaan naar de Van Heeckerenweg-Morsweg (geel) en Van Heeckerenweg-Morsweg naar de Averinkstraat-Kievitstraat (blauw). Ik weet niet of dit op termijn nog gaat gebeuren maar deze delen van de weg zijn gezien verkeersveiligheid minder goed ingericht dan het deel wat nu wordt aangepakt. Vanuit De Morsweg fietst ook veel verkeer richting de Averinkstraat naar basisschool de Hooijerinck. De situatie op de kruising Morsweg-Vossenbrinkweg is hier 's ochtends erg druk en onveilig. Veel mensen	Dank voor uw reactie. We zijn voornemens de door u genoemde delen in de toekomst op dezelfde wijze in te richten. Dit doen we wanneer deze delen aan onderhoud toe zijn.
----	----------------------	---	--

		kiezen ervoor om via de Van Heeckerenweg te fietsen. Dit lijkt op voorhand een beter alternatief, echter moet je ook hiervoor de Vossenbrinkweg over. Ik hoop dat jullie dit advies nog mee kunnen nemen. Uiteraard snap ik dat jullie deze werkzaamheden niet direct mee kunnen nemen en hier intern potjes voor vrij moeten maken. Wel hoop ik met dit bericht het belang aangegeven te hebben om in de toekomst ook deze wegdelen van nieuwe inrichting te voorzien.	
06	Naam en adres bekend	Naar aanleiding van de bewonersbijeenkomst van woensdagavond, willen wij als buurt graag nog een aanvullende reactie geven op het ontwerp voor de herinrichting van de Vossenbrinkweg. Hoewel wij reeds een reactieformulier hebben ingevuld, vinden wij het belangrijk om via deze weg onze gezamenlijke standpunten nogmaals helder uiteen te zetten. 1. Voorkeur voor asfalt in plaats van klinkers Vanuit de buurt is er brede consensus dat de voorkeur uitgaat naar asfalt in plaats van klinkers. Dit vanwege de volgende redenen: • Asfalt veroorzaakt aanzienlijk minder geluidsoverlast dan klinkers. • De waarde van de woningen kan negatief worden beïnvloed door toegenomen geluidshinder. • Bladafval en eikels van de aanwezige bomen worden op asfalt eenvoudiger kapotgereden en zijn daardoor makkelijker op te ruimen. Aangezien gemeentelijk onderhoud slechts 1 à 2 keer per jaar plaatsvindt, zorgen bewoners zelf voor een schone en nette	Dank voor uw reactie. 1. In 30 km/uur zones past een klinkerinrichting beter voor een duurzame en veilige inrichting. Asfalt zorgt voor hogere rijsnelheden. Wij zien geen relatie tussen de waarde van de woningen en dit project. Er is geen verschil in bladafval op elementenverharding/klinkers in vergelijking met asfalt. De groene parkeerplaatsen dragen bij aan onze klimaat adaptieve opgaves.

		straat. Asfalt faciliteert dit aanzienlijk beter dan klinkers. 2. Bezwaren tegen groene parkeerplaatsen Hoewel wij de achterliggende gedachte van de gemeente begrijpen (wateropvang en vergroening), achten wij groene parkeerplaatsen in onze straat niet realistisch. De hoeveelheid blad en eikels die de bomen jaarlijks verliezen, zorgt ervoor dat deze parkeervakken moeilijk schoon te houden zijn. Het vuil zal zich ophopen tussen het gras of in de voegen van waterdoorlatende tegels, wat leidt tot een onverzorgd straatbeeld. Zeker wanneer het onderhoud slechts sporadisch plaatsvindt, wordt dit een probleem dat wij als buurt niet zelf kunnen (en willen) oplossen. 3. Bezorgdheid over extra verkeersdrempel De voorgestelde extra drempel zal naar onze verwachting leiden tot méér geluidsoverlast, met name in de avonden en weekenden. De ervaring bij een nabije kruising leert dat deze maatregel de verkeersveiligheid niet per se ten goede komt, maar juist leidt tot hinder en overlast. Wij zien dit voorstel dan ook liever geschrappt worden.	2. De groene parkeerplaatsen zorgen voor extra waterberging en voor de uitwisseling van vocht en zuurstof in de ondergrond voor de bomen. Daarom passen we dit toe. Aan de randen van de parkeerplaats en langs de trottoirbanden komen 2 strekken dichte stenen, waardoor de overlast van blad en eikels in verhouding tot gewone bestrating zeer beperkt blijft.
--	--	--	---

	4. Behoud van bestaande groenstructuur Wij staan positief tegenover het vernieuwen of aanvullen van de bestaande groenvakken, mits gebruik wordt gemaakt van hetzelfde type beplanting. De huidige beplanting blijkt namelijk goed bestand tegen droge periodes, aangezien de grote bomen het meeste vocht uit de grond onttrekken. Vernieuwing juichen wij toe, maar graag met dezelfde soorten die zich al bewezen hebben in deze omgeving. 5. Inzage in geluids- en snelheidsmetingen Er is tijdens de bijeenkomst benoemd dat er metingen zijn verricht ten aanzien van geluidsbelasting en snelheid. Wij verzoeken u vriendelijk om inzicht te krijgen in deze resultaten, inclusief het tijdstip en de periode waarop deze metingen zijn uitgevoerd. 6. Verzoek tot aanleg van twee zebrapaden Als bewoners zien wij in de aanleg van twee zebrapaden een constructieve oplossing voor het snelheidsprobleem. Wij stellen voor om deze te realiseren op de volgende locaties:	3. Drempelplateaus zijn de meest effectieve snelheidsremmende maatregelen. 4. De plantvakken worden waar nodig hersteld of vernieuwd. Bij vervanging van openbaar groen passen we zo veel mogelijk geschikte beplanting toe. Wanneer er alleen wat slechte plekken in het groenvak zitten, zullen we dit opvullen met nieuwe planten van de bestaande beplanting. 5. In een 30 kilometer per uur zone is het gebruikelijk om elementenverharding (straatstenen of klinkers) toe te passen. Dit past bij de uitstaling van een woonwijk en deze inrichting draagt bij aan het juiste gedrag van automobilisten. Onderzocht is wat de huidige geluidbelasting is ten gevolge van het verkeer. Aan de hand van de verkeersintensiteit en de huidige inrichting wordt berekend hoe veel decibel dit is. Vervolgens wordt berekend wat de geluidsbelasting is bij het toepassen van een alternatieve verharding waaronder elementenverharding. De in het voorlopig ontwerp opgenomen elementenverharding (klinkers) zorgt voor een toename in geluid ten opzichte van een asfaltverharding. Volgens berekeningen is dit 3 decibel. Dit ligt binnen de wettelijke normen. Vanwege uw zorgen om geluid hebben we ervoor gekozen om deze toename te beperken door het toepassen van stille betonstraatstenen. Hiermee beperken
--	---	---

07	Naam en adres bekend	- Wij hebben zorgen rondom de geluidsoverlast ten gevolge van de straatklinkers. De hoeveelheid verkeer wordt niet minder zeker als er nog nieuwe woningen bijgebouwd gaan worden. Wat nog meer verkeer genereerd, Ook verwachten wij geen remmend effect. Indeling met fietsstroken is wel positief. Ook maken wij ons zorgen m.b.t. de hoeveelheid blad en eikels die er elk najaar vallen. Het schoonhouden van weg en speciaal ook de groene parkeerplaatsen verwachten wij problemen op. - Gelieve geen drempels i.v.m. geluidsoverlast. - Groen plantsoen bij ons voor de deur is erg achterstallig in onderhoud (eigenlijk alleen onkruiden, bladresten) Onderhoud plantsoen en weghalen blad wordt meestal door de buurt zelf gedaan.	Dank voor uw reactie. In een 30 kilometer per uur zone is het gebruikelijk om elementenverharding (straatstenen of klinkers) toe te passen. Dit past bij de uitstaling van een woonwijk en deze inrichting draagt bij aan het juiste gedrag van automobilisten. Onderzocht is wat de huidige geluidbelasting is ten gevolge van het verkeer. Aan de hand van de verkeersintensiteit en de huidige inrichting wordt berekend hoe veel decibel dit is. Vervolgens wordt berekend wat de geluidsbelasting is bij het toepassen van een alternatieve verharding waaronder elementenverharding. De in het voorlopig ontwerp opgenomen elementenverharding (klinkers) zorgt voor een toename in geluid ten opzichte van een asfaltverharding. Volgens berekeningen is dit 3 decibel. Dit ligt binnen de wettelijke normen. Vanwege uw zorgen om geluid hebben we ervoor gekozen om deze toename te beperken door het toepassen van stille betonstraatstenen. Hiermee beperken we de toename tot 2 decibel. Drempelplateaus zijn de meest effectieve snelheidsremmende maatregelen. De plantvakken worden waar nodig hersteld of vernieuwd. Bij vervanging van openbaar groen passen we zo veel mogelijk geschikte beplanting toe. Wanneer er alleen wat slechte plekken in het groenvak zitten, zullen we dit opvullen met nieuwe planten van de bestaande beplanting. Het geluidsonderzoek kan worden ingezien vanaf 5 januari t/m 16 januari 2026 en wordt ter inzage gelegd op het gemeentehuis. Hiervoor
----	----------------------	---	---

		- Graag zouden we inzicht krijgen in metingen t.a.v. geluid en snelheidsmetingen die gedaan zijn. - Is het voorbeeld zoals het wegvak bij Greekerinckskamp is ingericht inclusief nieuw asfalt een optie in onze straat? - Wij missen in het plan nog zebrapaden. - Voor veilig oversteken van kinderen vanuit de wijk richting school en naar het gezondheidspark. Oversteekplaats ten hoogte van gezondheidspark. - Wat doen wortels na het 'ploffen' van de bomen? (Zie verschillende opritten in de straat)	kunt u contact opnemen met de projectleider via j.stakenkamp@hofvantwente.nl De inrichting van het Greekerinckskamp is niet wenselijk. Door het wisselen in de as van de rijbaan is het nauwelijks mogelijk om parkeergelegenheden te creëren. Het huidige aantal parkeerplaatsen is het minimum aantal voor de nieuwe inrichting. Bij herinrichting van wegen wordt rekening gehouden met nieuwe inrichtingseisen voor duurzaam en veiligheid. In een 30 km/uur zone worden geen zebrapaden aangelegd. Alleen op locaties met een grote voetgangersstroom op meerdere momenten van de dag is een zebrapad een overweging. Als een zebra weinig wordt gebruikt gaan bestuurders er minder op letten en is de kans aanwezig dat overstekende voetgangers minder worden opgemerkt. Deze schijnveiligheid van een zebrapad moet worden voorkomen. De commissie monumentale bomen heeft op basis van het behoud van de bomen mee geadviseerd. Met hen is bepaald dat het toepassen van het 'ploffen' van de bomen een duurzame manier is om het behoud van de bomen te borgen. Door onvoldoende zuurstof in de ondergrond gaan de wortels van bomen sneller groeien dicht aan de bovengrond, waardoor wortelopdruk ontstaat. Met 'ploffen' wordt de ondergrondse groeiplaats van de bomen verbeterd, waardoor toekomstige wortelopdruk geminimaliseerd wordt.
--	--	---	---

08	Naam en adres bekend	- Groentegels voor parkeerplaatsen? Is dat een goed idee? Met de hoeveelheid eikels en blad dat omlaag komt. Dit i.c.m. niet de benodigde groenvoorziening, Dit levert ook nodige vieze schoenen op. We nu al zelf onderhouden. - Geen klinkers i.v.m. de geluidsoverlast. Liever asfalt eventueel rood i.c.m. fietsstraat. Voorbeeld: Hengelo klaas de Rookstraat. Rood in het midden, grijs op de fietsstroken, heel groot 30 op de weg, met bord auto te gast. - Geen extra drempel op het kleine stuk weg. - Groene zone/ strook tussen weg en stoep graag zelfde. Tegenover nr. 13 is de groenstrook te triest voor woorden. Buurt	Dank voor uw reactie. De groene parkeerplaatsen zorgen voor extra waterberging en voor de uitwisseling van vocht en zuurstof in de ondergrond voor de bomen. Daarom passen we dit toe. Aan de randen van de parkeerplaats en langs de trottoirbanden komen 2 strekken dichte stenen, waardoor de overlast van blad en eikels in verhouding tot gewone bestrating zeer beperkt blijft. In een 30 kilometer per uur zone is het gebruikelijk om elementenverharding (straatstenen of klinkers) toe te passen. Dit past bij de uitstaling van een woonwijk en deze inrichting draagt bij aan het juiste gedrag van automobilisten. Onderzocht is wat de huidige geluidbelasting is ten gevolge van het verkeer. Aan de hand van de verkeersintensiteit en de huidige inrichting wordt berekend hoe veel decibel dit is. Vervolgens wordt berekend wat de geluidsbelasting is bij het toepassen van een alternatieve verharding waaronder elementenverharding. De in het voorlopig ontwerp opgenomen elementenverharding (klinkers) zorgt voor een toename in geluid ten opzichte van een asfaltverharding. Volgens berekeningen is dit 3 decibel. Dit ligt binnen de wettelijke normen. Vanwege uw zorgen om geluid hebben we ervoor gekozen om deze toename te beperken door het toepassen van stille betonstraatstenen. Hiermee beperken we de toename tot 2 decibel. Drempelplateaus zijn de meest effectieve snelheidsremmende maatregelen. De plantvakken worden waar nodig hersteld of vernieuwd. Bij vervanging van openbaar groen passen we zo veel mogelijk geschikte beplanting toe. Wanneer er alleen wat slechte plekken in het groenvak
----	----------------------	--	--

		onderhoud zelf groenstroken en ruimt zelf blad en eikels op. - Graag word ik geïnformeerd over de huidige geluidsnormen, hierover werd gesproken op 26-3 - Eventueel inrichten zoals Greekerinckskamp met knikken, dit is ook bus route. Hier ligt ook asfalt. - Wat doen de wortels na het ploffen v.d. bomen, met de klinkers. Zier oprit nr. 10 - Waarom geen zebrapaden t.h.v. gezondheidspark en zebrapad bij het spoor t.h.v. tankstation?	zitten, zullen we dit opvullen met nieuwe planten van de bestaande beplanting. Het geluidsonderzoek kan worden ingezien vanaf 5 januari t/m 16 januari 2026 en wordt ter inzage gelegd op het gemeentehuis. Hiervoor kunt u contact opnemen met de projectleider via j.stakenkamp@hofvantwente.nl De inrichting van het Greekerinckskamp is niet wenselijk. Door het wisselen in de as van de rijbaan is het nauwelijks mogelijk om parkeergelegenheden te creëren. Het huidige aantal parkeerplaatsen is het minimum aantal voor de nieuwe inrichting. De commissie monumentale bomen heeft op basis van het behoud van de bomen mee geadviseerd. Met hen is bepaald dat het toepassen van het 'ploffen' van de bomen een duurzame manier is om het behoud van de bomen te borgen. Door onvoldoende zuurstof in de ondergrond gaan de wortels van bomen sneller groeien dicht aan de bovengrond, waardoor wortelopdruk ontstaat. Met 'ploffen' wordt de ondergrondse groeiplaats van de bomen verbeterd, waardoor toekomstige wortelopdruk geminimaliseerd wordt. Bij herinrichting van wegen wordt rekening gehouden met nieuwe inrichtingseisen voor duurzaam en veiligheid. In een 30 km/uur zone worden geen zebrapaden aangelegd. Alleen op locaties met een grote voetgangersstroom op meerdere momenten van de dag is een zebrapad een overweging. Als een zebra weinig wordt gebruikt gaan bestuurders er minder op letten en is de kans aanwezig dat
--	--	--	---

		- Wanneer is er gemeten op snelheid en geluid? Is dit tijdens spijstijden?	overstekende voetgangers minder worden opgemerkt. Deze schijnveiligheid van een zebrapad moet worden voorkomen. Tijdens een verkeersmeting wordt het gemiddelde van een dag gemeten. In berekeningen wordt er rekening gehouden met spijstijden en rustige tijden. Het is niet reëel om alleen de intensiteit tijdens spijstijden te rekenen
--	--	--	--

09	Naam en adres bekend	- Liever geen klinkers i.p.v. asfalt, i.v.m. geluidsoverlast - Geengrasstenen i.v.m. hoeveelheid blad en eikels van de bomen, het is nu al lastig schoonhouden. - De Drempels halen niet de snelheid weg. Rijden er veel te hard overheen en wat een geluidsoverlast. Misschien een idee, gemetselde bloembakken om de snelheid te verminderen en moet het verkeer meer zigzaggen.	Dank voor uw reactie. In een 30 kilometer per uur zone is het gebruikelijk om elementenverharding (straatstenen of klinkers) toe te passen. Dit past bij de uitstaling van een woonwijk en deze inrichting draagt bij aan het juiste gedrag van automobilisten. Onderzocht is wat de huidige geluidbelasting is ten gevolge van het verkeer. Aan de hand van de verkeersintensiteit en de huidige inrichting wordt berekend hoe veel decibel dit is. Vervolgens wordt berekend wat de geluidsbelasting is bij het toepassen van een alternatieve verharding waaronder elementenverharding. De in het voorlopig ontwerp opgenomen elementenverharding (klinkers) zorgt voor een toename in geluid ten opzichte van een asfaltverharding. Volgens berekeningen is dit 3 decibel. Dit ligt binnen de wettelijke normen. Vanwege uw zorgen om geluid hebben we ervoor gekozen om deze toename te beperken door het toepassen van stille betonstraatstenen. Hiermee beperken we de toename tot 2 decibel. De groene parkeerplaatsen zorgen voor extra waterberging en voor de uitwisseling van vocht en zuurstof in de ondergrond voor de bomen. Daarom passen we dit toe. Aan de randen van de parkeerplaats en langs de trottoirbanden komen 2 strekken dichte stenen, waardoor de overlast van blad en eikels in verhouding tot gewone bestrating zeer beperkt blijft. Drempelplateaus zijn de meest effectieve snelheidsremmende maatregelen. Bloembakken zijn niet wenselijk vanwege onderhoudsredenen.
----	----------------------	--	---

		- We missen ook wat zebrapaden voor het oversteken. Drempels eruit graag.	Bij herinrichting van wegen wordt rekening gehouden met nieuwe inrichtingseisen voor duurzaam en veiligheid. In een 30 km/uur zone worden geen zebrapaden aangelegd. Alleen op locaties met een grote voetgangersstroom op meerdere momenten van de dag is een zebrapad een overweging. Als een zebra weinig wordt gebruikt gaan bestuurders er minder op letten en is de kans aanwezig dat overstekende voetgangers minder worden opgemerkt. Deze schijnveiligheid van een zebrapad moet worden voorkomen.
--	--	---	---

10	Naam en adres bekend	- We maken ons zorgen rondom geluidsoverlast ten gevolge van de straatklinkers. Het hoeveelheid verkeer wordt niet minder, zeker niet als er extra woningen komen en het bedrijventerrein komt bij de Vossenbrink. De Drempels verwacht ik dat daar geen snelheid geminderd wordt of remmend effect. Met de groene tegels verwacht ik veel problemen vanwege de auto's die met 2 wielen erover heen rijden en met het blad en eikels. - Gelieve geen drempels vanwege geluidsoverlast. - Achterstallig onderhoud plantsoen vooraan huis. - Graag zebrapad richting gezondheidspark. - Ik mis het plan rondom zebrapaden. Voor veilig oversteken kinderen.	Dank voor uw reactie. In een 30 kilometer per uur zone is het gebruikelijk om elementenverharding (straatstenen of klinkers) toe te passen. Dit past bij de uitstaling van een woonwijk en deze inrichting draagt bij aan het juiste gedrag van automobilisten. Onderzocht is wat de huidige geluidbelasting is ten gevolge van het verkeer. Aan de hand van de verkeersintensiteit en de huidige inrichting wordt berekend hoe veel decibel dit is. Vervolgens wordt berekend wat de geluidsbelasting is bij het toepassen van een alternatieve verharding waaronder elementenverharding. De in het voorlopig ontwerp opgenomen elementenverharding (klinkers) zorgt voor een toename in geluid ten opzichte van een asfaltverharding. Volgens berekeningen is dit 3 decibel. Dit ligt binnen de wettelijke normen. Vanwege uw zorgen om geluid hebben we ervoor gekozen om deze toename te beperken door het toepassen van stille betonstraatstenen. Hiermee beperken we de toename tot 2 decibel. Drempelplateaus zijn de meest effectieve snelheidsremmende maatregelen. De groenvakken worden volgens kwaliteitsniveau B van het CROW onderhouden. Dit is bepaald door het bestuur en geldt voor de hele gemeente Bij herinrichting van wegen wordt rekening gehouden met nieuwe inrichtingseisen voor duurzaam en veiligheid. In een 30 km/uur zone worden geen zebrapaden aangelegd. Alleen op locaties met een grote voetgangersstroom op meerdere momenten van de dag is een
----	----------------------	---	--

		- Wat doen wortels met het ploffen van de Eiken? - Weinig informatie rondom geluidsmetingen/geluidsberekening. - We moeten nu ook al zelf de parkeerplaatsen onderhouden.	zebrapad een overweging. Als een zebra weinig wordt gebruikt gaan bestuurders er minder op letten en is de kans aanwezig dat overstekende voetgangers minder worden opgemerkt. Deze schijnveiligheid van een zebrapad moet worden voorkomen. De commissie monumentale bomen heeft op basis van het behoud van de bomen mee geadviseerd. Met hen is bepaald dat het toepassen van het 'ploffen' van de bomen een duurzame manier is om het behoud van de bomen te borgen. Door onvoldoende zuurstof in de ondergrond gaan de wortels van bomen sneller groeien dicht aan de bovengrond, waardoor wortelopdruk ontstaat. Met 'ploffen' wordt de ondergrondse groeiplaats van de bomen verbeterd, waardoor toekomstige wortelopdruk geminimaliseerd wordt. U heeft geen informatie ontvangen over het onderzoek, omdat deze ten tijde van de inloopavond nog niet was uitgevoerd. Het geluidsonderzoek kan worden ingezien vanaf 5 januari t/m 16 januari 2026 en wordt ter inzage gelegd op het gemeentehuis. Hiervoor kunt u contact opnemen met de projectleider via j.stakenkamp@hofvantwente.nl De parkeerplaatsen en rijbaan worden geveegd volgens kwaliteitsniveau C. De parkeerplaatsen worden in de nieuwe situatie ook op hetzelfde niveau onderhouden. De groene parkeerplaatsen zorgen voor extra waterberging en voor de uitwisseling van vocht en zuurstof in de ondergrond voor de bomen. Daarom passen we dit toe. Aan de randen van de parkeerplaats en langs de trottoirbanden komen 2 strekken dichte stenen, waardoor de overlast van blad en eikels in verhouding tot gewone bestrating zeer beperkt blijft.
--	--	---	---

11	Naam en adres bekend	- Aanpakken racebaan (vossenbrinkweg) - Geen klinkers te veel lawaai.	Dank voor uw reactie. Dit doen we door de Vossenbrinkweg de uitstraling van een 30 km/uur zone te geven en een drempelplateau toe te passen ter plaatse van de kruising met de Verbeekstraat. Drempelplateaus zijn de meest effectieve snelheidheidsremmende maatregel. In een 30 kilometer per uur zone is het gebruikelijk om elementenverharding (straatstenen of klinkers) toe te passen. Dit past bij de uitstaling van een woonwijk en deze inrichting draagt bij aan het juiste gedrag van automobilisten. Onderzocht is wat de huidige geluidbelasting is ten gevolge van het verkeer. Aan de hand van de verkeersintensiteit en de huidige inrichting wordt berekend hoe veel decibel dit is. Vervolgens wordt berekend wat de geluidsbelasting is bij het toepassen van een alternatieve verharding waaronder elementenverharding. De in het voorlopig ontwerp opgenomen elementenverharding (klinkers) zorgt voor een toename in geluid ten opzichte van een asfaltverharding. Volgens berekeningen is dit 3 decibel. Dit ligt binnen de wettelijke normen. Vanwege uw zorgen om geluid hebben we ervoor gekozen om deze toename te beperken door het toepassen van stille betonstraatstenen. Hiermee beperken we de toename tot 2 decibel.

		- Uitvoering niet gelijk met de Vossenbrinkweg 6 - Inrichting zoals Greekerinckskamp - Grasbetonklinkers in de woonwijk?	Over de planning van de uitvoering zal afstemming plaats vinden, zodat werkzaamheden niet tegelijkertijd plaatsvinden waardoor problemen ontstaan De inrichting van het Greekerinckskamp is niet wenselijk. Door het wisselen in de as van de rijbaan is het nauwelijks mogelijk om parkeergelegenheden te creëren. Het huidige aantal parkeerplaatsen is het minimum aantal voor de nieuwe inrichting. De groene parkeerplaatsen zorgen voor extra waterberging en voor de uitwisseling van vocht en zuurstof in de ondergrond voor de bomen. Daarom passen we dit toe. Voor de verharding van groene parkeerplaatsen worden geen standaard grasbetonstenen meer gebruikt.
12	Naam en adres bekend	- Aanpak uitgang fietspad met Nachtegaalstraat. Mensen gebruiken massaal de stoep. Levensgevaarlijk met onze opritten. - Inrichting als Greekerickskamp met chicanes. Dat remt af. - Kruising met Reigerstraat drempel? Gaat vaak net goed vanaf de tunnel.	Dank voor uw reactie. De voetgangerssluis is aangepast, waardoor het minder aantrekkelijk is voor fietser om over de stoep te blijven rijden. De inrichting van het Greekerinckskamp is niet wenselijk. Door het wisselen in de as van de rijbaan is het nauwelijks mogelijk om parkeergelegenheden te creëren. Het huidige aantal parkeerplaatsen is het minimum aantal voor de nieuwe inrichting. De kruising met de Reigerstraat valt buiten de werkzaamheden. Het plateau met de Reigerstraat werkt attentie verhogend, zodat men weet dat hier een verkeer uit een zijstraat kan komen.

		- I.v.m. ons tankstation graag mee denken met bereikbaarheid.	De kruising met de Reigerstraat valt buiten de werkzaamheden, dus uw Tankstation blijft bereikbaar. Ten tijde van de uitvoering vindt er nog nadere afstemming met de aannemer plaats.
13	Naam en adres bekend	- Geen klinkers i.v.m. geluidsoverlast, liever asfalt met fietsstroken. - Extra zebrapad om snelheid te reduceren.	Dank voor uw reactie. In een 30 kilometer per uur zone is het gebruikelijk om elementenverharding (straatstenen of klinkers) toe te passen. Dit past bij de uitstaling van een woonwijk en deze inrichting draagt bij aan het juiste gedrag van automobilisten. Onderzocht is wat de huidige geluidbelasting is ten gevolge van het verkeer. Aan de hand van de verkeersintensiteit en de huidige inrichting wordt berekend hoe veel decibel dit is. Vervolgens wordt berekend wat de geluidsbelasting is bij het toepassen van een alternatieve verharding waaronder elementenverharding. De in het voorlopig ontwerp opgenomen elementenverharding (klinkers) zorgt voor een toename in geluid ten opzichte van een asfaltverharding. Volgens berekeningen is dit 3 decibel. Dit ligt binnen de wettelijke normen. Vanwege uw zorgen om geluid hebben we ervoor gekozen om deze toename te beperken door het toepassen van stille betonstraatstenen. Hiermee beperken we de toename tot 2 decibel. Bij herinrichting van wegen wordt rekening gehouden met nieuwe inrichtingseisen voor duurzaam en veiligheid. In een 30 km/uur zone worden geen zebrapaden aangelegd. Alleen op locaties met een grote voetgangersstroom op meerdere momenten van de dag is een zebrapad een overweging. Als een zebra weinig wordt gebruikt gaan bestuurders er minder op letten en is de kans aanwezig dat overstekende voetgangers minder worden opgemerkt. Deze schijnveiligheid van een zebrapad moet worden voorkomen.

		- Liever geen groentegels op parkeerplaats i.v.m. hoeveelheid blad/eikels. - Wanneer is er gemeten op snelheid/geluid, spitstijden? Graag word ik geïnformeerd over de geluidsnormen zoals gezegd op de infoavond 26-3 - Wat doen de wortels na het ploffen aangezien de wortels nu al in onze oprit omhoog duwen.	De groene parkeerplaatsen zorgen voor extra waterberging en voor de uitwisseling van vocht en zuurstof in de ondergrond voor de bomen. Daarom passen we dit toe. Het geluidsonderzoek is op basis van de verkeersintensiteit. Deze wordt bepaald op basis van verkeerstellingen. Deze tellingen moeten voldoen aan de gestelde normen. Aan de hand hiervan wordt bepaald wat de huidige geluidsbelasting is. Het geluidsonderzoek kan worden ingezien vanaf 5 januari t/m 16 januari 2026 en wordt ter inzage gelegd op het gemeentehuis. Hiervoor kunt u contact opnemen met de projectleider via j.stakenkamp@hofvantwente.nl De commissie monumentale bomen heeft op basis van het behoud van de bomen mee geadviseerd. Met hen is bepaald dat het toepassen van het 'ploffen' van de bomen een duurzame manier is om het behoud van de bomen te borgen. Door onvoldoende zuurstof in de ondergrond gaan de wortels van bomen sneller groeien dicht aan de bovengrond, waardoor wortelopdruk ontstaat. Met 'ploffen' wordt de ondergrondse groeiplaats van de bomen verbeterd, waardoor toekomstige wortelopdruk geminimaliseerd wordt.
14	Naam en adres bekend	- Klinkers meer geluid dan asfalt	Dank voor uw reactie. In een 30 kilometer per uur zone is het gebruikelijk om elementenverharding (straatstenen of klinkers) toe te passen. Dit past bij de uitstaling van een woonwijk en deze inrichting draagt bij aan het juiste gedrag van automobilisten. Onderzocht is wat de huidige geluidbelasting is ten gevolge van het verkeer. Aan de hand van de verkeersintensiteit en de huidige inrichting wordt berekend hoe veel decibel dit is. Vervolgens wordt berekend wat de geluidsbelasting is bij

		- Bij kou, nat weer gladder dan asfalt - Klinker last van onkruid, mosvorming (eieboomjes), verzakking. - Klinkers meer bandentrillingen - Nu otto op parkeerplaats, bij grasbetonstenen zitten er gaten tussen. Otto kan eerder omvallen. Wie is er dan verantwoordelijk. - Tussen Averinkstraat en stationsstraat komt geen weg van rechts, dan wordt er meer gas	het toepassen van een alternatieve verharding waaronder elementenverharding. De in het voorlopig ontwerp opgenomen elementenverharding (klinkers) zorgt voor een toename in geluid ten opzichte van een asfaltverharding. Volgens berekeningen is dit 3 decibel. Dit ligt binnen de wettelijke normen. Vanwege uw zorgen om geluid hebben we ervoor gekozen om deze toename te beperken door het toepassen van stille betonstraatstenen. Hiermee beperken we de toename tot 2 decibel. Klinkers dienen te voldoen aan de geldende richtlijnen voor stroefheid. Daarmee zijn ze niet gladder dan asfalt. Het voorkomen van onkruid en mosvorming is zeer beperkt aan de orde. Ter plaatse van de rijbaan krijgt mos en onkruid geen kans vanwege het verkeer wat hier overheen komt. Bij een juist aangebrachte fundatie van de rijbaan bestaat wordt de kans op verzakkingen minimaal. Verzakkingen worden dan meestal veroorzaakt door een beschadigde rioolaansluiting. Door de signaalwerking worden deze defecten tijdig opgelost en de rijbaan hersteld. Bij elementenverharding in een juist verband worden de krachten goed verdeeld in de ondergrond en is er geringe kans op trilling overdracht. Daarnaast staan de woningen met een voldoende grote afstand van de rijbaan dat dit de kans op trillinghinder verder verkleint. Voor de verharding van groene parkeerplaatsen worden geen standaard grasbetonstenen meer gebruikt. Er zitten wel openingen in, maar hier kan men een otto plaatsen zonder dat deze omvalt. Chicanes zijn niet wenselijk en lastig toe te passen met het huidige aantal parkeerplaatsen en de locatie van de verschillende inritten. Het
--	--	---	---

		gegeven. Denk niet dat dat veranderd bij de nieuwe situatie (mensen leren niet) - Chicane, dat remt af. Enige dat helpt.	huidige aantal parkeerplaatsen is het minimum aantal voor de nieuwe inrichting. Drempelplateaus zijn de meest effectieve snelheidsremmende maatregelen.
15	Naam en adres bekend	- Graag aandacht voor het doorzetten van het trottoir onder de oude boom nabij bedrijfsverzamelgebouw. Anders zoeken voetgangers zelf de kortste route (over straat). Fijn dat t.p.v. bedrijfsverzamelgebouw nu wel een trottoir komt. - Graag aandacht voor groen en waterberging. Ziet er nu goed uit in deze plannen - Doortrekken plannen naar de rest van de Vossenbrinkweg in westelijk - Paaltje midden in fiets/voetpad (richting Nachtegaalstraat) gevaarlijk en onnodig, graag verwijderen. - Onderdoorgang onder spoor is voor voetgangers levensgevaarlijk t.p.v. smalle gedeelte. Is hier een oplossing voor mogelijk i.o.m. ProRail?	Dank voor uw reactie. Dit voetpad is inderdaad bedacht voor een veiligere route voor voetgangers. De groene parkeerplaatsen zorgen voor extra waterberging en voor de uitwisseling van vocht en zuurstof in de ondergrond voor de bomen. Daarom passen we dit toe. We zijn voornemens de door u genoemde delen in de toekomst op dezelfde wijze in te richten. Dit doen we wanneer deze delen aan onderhoud toe zijn. Dit pad werd in het verleden gebruikt als extra ontsluiting voor nood- en hulpdiensten. Dit is niet meer het geval. Het paaltje wordt verwijderd. Hiervoor dient ProRail de brug te vervangen. Zij hebben recent onderhoud uitgevoerd aan de spoorlijn. De investering voor een nieuwe brug is momenteel niet aan de orde
16	Naam en adres bekend		Dank voor uw reactie.

		De Riolering vanaf ons huis naar de weg is verstopt Mogelijk zijn de wortels van de grote eikenboom voor ons huis daarvan de oorzaak. Voor ons is het van groot belang dat die verbinding van ons riool naar de weg goed open is en blijft.	Bij een verstopping van uw riolering dient u via uw ontstoppingsputje te kijken welk deel van uw riolering verstopt is. Deze kunt u opgraven binnen uw erf dicht aan de erfgrans met de gemeente. Als blijkt dat het deel buiten uw erf verstopt is lossen wij dit op. Mocht dit in de toekomst weer gebeuren kunt u hier ook via de site van de gemeente een melding van maken.
17	Naam en adres bekend	Ik zou graag op de hoogte willen worden gehouden i.v.m. aanrijroute kamperende gasten. Zodat wij dit kunnen verduidelijken op onze website.	Dank voor uw reactie. Wanneer wij starten met de uitvoering wordt men geïnformeerd via verschillende kanalen. Bewoners krijgen een brief. Op de site van de gemeente komt een persbericht te staan. Daarnaast wordt de pers zoals 'Nieuws uit Delden' ook ingelicht over het persbericht. Deze kunt u in de gaten houden. Mocht u dit missen dan worden er ook borden langs de weg geplaatst met een vooraankondiging van de werkzaamheden.
18	Naam en adres bekend	Kan de fietssuggestiestrook worden doorgetrokken tot de Morsweg en daar een duidelijke aftakking worden gemaakt de Morsweg in? Om fietsers met bestemming zwembad, sporthal enz. niet verder over de gevaarlijke Vossenbrinkweg hoeven te rijden. Valt nu misschien buiten het project, maar lijkt misschien een mooi idee dit mee te nemen. Wel graag een reactie hierop	Dank voor uw reactie. We zijn voornemens de door u genoemde delen in de toekomst op dezelfde wijze in te richten. Dit doen we wanneer deze delen aan onderhoud toe zijn.
19	Naam en adres bekend		Dank voor uw reactie. Onderzocht is wat de huidige geluidbelasting is ten gevolge van het verkeer. Aan de hand van de gemeten verkeersintensiteit en de huidige

	- i.v.m. geluidsoverlast geen klinkers maar graag asfalt. (Gaat de waarde van de woning omlaag?) - Geen groene parkeerplaatsen i.v.m. hoeveelheid blad en eikels van bomen. Het is nu al lastig schoonhouden met gras is dat niet meer te doen. - Gelieve geen extra drempels ook i.v.m. geluidsoverlast. - Zou mooi zijn als er asfalt komt als de stationsweg. - Groen zones graag zelfde beplanting (deze doet het tenminste onder de bomen) - Er zou gemeten zijn op snelheid en geluid, wanneer is dat gebeurd en kunnen we resultaten inzien? - Graag ook zebrapaden bij Vossenbrink en gezondheidscentrum.	inrichting wordt berekend hoe veel decibel dit is. Vervolgens wordt berekend wat de geluidsbelasting is bij het toepassen van een alternatiever verharding waaronder elementenverharding. Boven een bestaande geluidsbelasting van 53db is een toename van de geluidsbelasting niet toegestaan. De groene parkeerplaatsen zorgen voor extra waterberging en voor de uitwisseling van vocht en zuurstof in de ondergrond voor de bomen. Daarom passen we dit toe. Aan de randen van de parkeerplaats en langs de trottoirbanden komen 2 strekken dichte stenen, waardoor de overlast van blad en eikels in verhouding tot gewone bestrating zeer beperkt blijft. Drempelplateaus zijn de meest effectieve snelheidsremmende maatregelen. Zie bovenstaand antwoord bij eerste bullit De plantvakken worden waar nodig hersteld of vernieuwd. Bij vervanging van openbaar groen passen we zo veel mogelijk geschikte beplanting toe. Het geluidsonderzoek kan worden ingezien vanaf 5 januari t/m 16 januari 2026 en wordt ter inzage gelegd op het gemeentehuis. Hiervoor kunt u contact opnemen met de projectleider via j.stakenkamp@hofvantwente.nl Bij herinrichting van wegen wordt rekening gehouden met nieuwe inrichtingseisen voor duurzaam en veiligheid. In een 30 km/uur zone worden geen zebrapaden aangelegd. Alleen op locaties met een grote voetgangersstroom op meerdere momenten van de dag is een
--	---	--

			zebrapad een overweging. Als een zebra weinig wordt gebruikt gaan bestuurders er minder op letten en is de kans aanwezig dat overstekende voetgangers minder worden opgemerkt. Deze schijnveiligheid van een zebrapad moet worden voorkomen.
--	--	--	--

