

Reactienota Herinrichting Zutphensestraat 2 juni 2025

Op 2 juni 2025 vond in Dorpslokaal Concordia de participatiebijeenkomst plaats voor de herinrichting van de Zutphensestraat in Brummen. De herinrichting is gekoppeld aan het programma mobiliteit 2050. Tijdens deze avond kregen bezoekers een concept van het voorlopig ontwerp te zien en konden meepraten over de plannen voor deze belangrijke verkeersader door Brummen

Reactie op de opmerkingen

Het was een drukbezochte avond met veel vragen, opmerkingen en complimenten. Gedurende de avond konden mensen direct vragen stellen aan de aanwezige medewerkers van de gemeente of gebruik maken van reactie-formulieren maar deze mochten ook later worden toegestuurd. Verder waren er vooraf al vragen en opmerkingen binnen gekomen via diverse kanalen (zoals e-mail en social media).

Uiteindelijk zijn er een kleine 200 opmerkingen gekomen op het ontwerp. Een deel van deze opmerkingen zijn overgenomen of wordt meegenomen in de verdere uitwerking van het ontwerp. Er zijn ook niet suggesties die niet worden overgenomen.

In deze reactienota zijn alle opmerkingen opgenomen en voorzien van een antwoord. Ook wordt aangegeven of en hoe de reacties zijn verwerkt en worden keuzes onderbouwd en toegelicht.

Door de grote drukte is het helaas niet voor iedereen mogelijk geweest persoonlijk in gesprek te gaan met een aanwezige medewerker van de gemeente. Dit hebben we meegenomen in de evaluatie en passen hierop de vervolgbijeenkomsten voor de Herinrichting Zutphensestraat aan zodat hiervoor beter de gelegenheid is.

Aanpassing op hoofdlijnen

Mensen zijn blij met het vergroening van de straat maar dit mag uitgebreider. Daarnaast zijn er zorgen over de breedte van de weg en de uiteindelijk gereden snelheid. Ook zijn er opmerkingen over het behoudt van de huidige bomen en het verdwijnen van de parkeerplaatsen.

Naar aanleiding van de opmerkingen, zijn de volgende onderdelen van het ontwerp aangepast:

- Toevoegen van parkeerplaatsen bij bedrijven en instellingen;
- Verplaatsen van parkeerplaatsen voor het verbeteren van het zicht bij de zijstraten;
- De toevoeging van zebrapaden binnen kruispunt plateaus;
- Toevoegen van duidelijke belijning en markering voor de fietsstroken;
- Toevoegen van meer prairie garden mengsel voor een beter aanzicht. (Prairie garden mengsel is een Mix van langbloeiende vaste planten en siergrassen);

Er zijn ook veel opmerkingen over de snelheid op de weg, breedte van de weg, de inrichting als voorrangsweg, het gebruik door vrachtverkeer en het gebruik door de fietsers.

Hierop kan samenvattend worden gesteld dat:

- *De herinrichting van de Zutphensestraat moet ervoor gaan zorgen dat de wegindeling ook zo wordt aangepast dat er 30 km/h wordt gereden. Het gedrag proberen we te beïnvloeden door onder andere de weg smaller te maken, verkeersplateaus aan te leggen en visueel versmallen door de aanleg van groenborders en bomen. Deze maatregelen dienen voldoende te zijn om geen verdere verkeer remmende maatregelen te hoeven treffen.*
- *Om gewenst gedrag duidelijk te maken aan de weggebruikers is de middenrijloper ca. 2,40 meter. Hierdoor is deze te smal voor twee (vracht)auto's bij een tegenligger moeten automobilisten de fietsstroken gebruiken. Wanneer daar fietsers gebruik van maken moeten de automobilisten achter de fietsers blijven tot de tegenligger is gepasseerd. Er is geen ruimte om de fietsstroken separaat van de weg aan te liggen. De totale wegbreedte van 5,80 meter is voldoende voor het passeren van 2 vrachtwagens.*
- *Het aandeel verkeer is te hoog om een verblijfsfunctie op te stellen (weg zonder voorrang)(Erf-toegangsweg). Verder mag er dan op de rijbaan worden geparkeerd, hebben de fietsers geen*

fietsstroken, zijn er geen zebrapaden en behoort de rijbaan smaller te zijn dan 5,80. Door het hoge aantal verkeer is het niet mogelijk om een wegontwerp zonder deze maatregelen op te stellen;

- *Verder blijft de wens dat het vracht- en landbouwverkeer de hoofdstructuur buiten de bebouwde kom gebruikt. Door de herinrichting is de verwachting ook dat dit gebeurt. Echter komt er geen verbod op vracht en landbouwverkeer vanwege het belang van de weg voor het dorp Brummen.*

Uiteindelijk zijn de opmerkingen verwerkt in het Voorlopig Ontwerp (VO). Dit nieuwe VO is gepubliceerd op de website [Gemeente Brummen: Mobiliteit](#).

Dit VO gaat de basis zijn voor het Definitieve Ontwerp (DO). In het DO worden de keuzes definitief vastgesteld voor de uitvoering. Verder wordt het ontwerp volledig technisch en ruimtelijk uitgewerkt met exacte maatvoering. Denk hierbij aan verder uitwerkingen van het rioolsysteem. Ook worden er keuzes gemaakt in detaillering en materialisatie. Denk hierbij aan keuze van lichtmasten en soorten bomen en beplanting.

Vervolg planning

Na de zomervakantie wordt er een start gemaakt met het definitieve ontwerp en word gekeken naar fase-ring en omleidingen. In het najaar van 2025 presenteren we een concept definitief ontwerp met daarbij een plan voor de hoofdfasering en omleidingen.

Ook hopen we dat er gezamenlijk kan worden gekeken naar de invulling van mogelijke geveltuintjes en verdere mogelijkheden van afkoppelen.

Doel is om in medio 2026 fysiek te starten met de werkzaamheden.

Belangrijk

De opmerkingen zijn door individuele participanten dan wel belangengroepen meegegeven. We hebben er voor gekozen elke individuele opmerking te beantwoorden zodat de reactie-gever zicht hierin herkent. Hierdoor komen verschillende opmerkingen nagenoeg overeen en worden deze nagenoeg het zelfde beantwoord.

In het kader van de AVG-wetgeving zijn adres gegevens uit de opmerkingen verwijderd.

Ook zijn de specifieke verzoeken tot afkoppel gesprekken niet opgenomen in deze reactienota.

Overzicht opmerkingen met de reactie.

Opmerking	Reactie
Wij wandelen nog best veel en daarbij stoort het ons dat de zebrapaden bij nacht heel slecht verlicht is, een schemerlantaarn zou echt een uitkomst zijn. Daarbij zou het misschien ook handig zijn om automobilisten te waarschuwen dat ze een zebrapad naderen. Een knipperbord zou echt al reuze helpen. Of alleen de lantaarn zou misschien ook wel helpen. Vaak worden we tijdens de avondwandeling over de kop gezien.	Indicatief zijn de lichtmasten ingetekend. Bij het definitief ontwerp wordt een verlichtingsplan gemaakt. Hierbij worden de exacte locaties van de lichtmasten bepaald zodat de gehele weg voldoende is verlicht om de verkeersveiligheid te waarborgen. Er wordt geen verdere speciale verlichting (knipperbord) geplaatst bij de zebrapaden.
Handhaving van 30 km/h blijft nodig gezien er waarschijnlijk toch te hard wordt gereden	De herinrichting van de Zutphensestraat moet ervoor gaan zorgen dat de wegingdeling ook zo wordt aangepast dat er 30 km/h wordt gereden. Het gedrag proberen we te beïnvloeden door onder andere de weg smaller te maken, verkeersplateaus aan te leggen en visueel versmallen door de aanleg van groenborders en bomen. Na de herinrichting wordt uiteraard gemonitord op de snelheden die worden gereden. Indien de snelheden, na de herinrichting, aanleiding geven tot handhaving dienen wij een verzoek in bij politie. In de huidige situatie komen wegingrichting en maximale snelheid niet overeen waardoor handhaving niet mogelijk is na de herinrichting is dit wel het geval
Kom er ook een verbod op vrachtverkeer?	nee er komt geen verbod voor vrachtverkeer en landbouwverkeer.
Waarom komen de zebrapaden niet terug en hebben de zijstraten geen haaiantanden? Dit geeft als je het zo doet meer uitnodiging tot hard rijden als het wat rustiger is op de weg. Oversteken zonder zebrapaden als het druk is zal dan lastiger worden.	De zebrapaden zijn binnen de laatste versie van het VO toegevoegd. Het aandeel verkeer is te hoog om een verblijfsfunctie op te stellen (weg zonder voorrang). Verder mag er dan op de rijbaan worden geparkeerd, hebben de fietsers geen fietsstroken, zijn er geen zebrapaden en behoort de rijbaan smaller te zijn dan 5,80. Door het hoge aantal verkeer is het niet mogelijk om een wegontwerp zonder deze maatregelen op te stellen
de aandacht voor de onveilige oversteek vanuit de Elzenbosweg: naar links richting het centrum. Als bewoners van de Hogenenk hebben we daar dagelijks mee te maken. Uiteraard geldt dat ook voor het verkeer dat via Cortenoever komt aangereden. Het plaatsen van een spiegel - zoals al op meer plekken in het buitengebied - voorkomt het halverwege oprijden en zo nodig weer achteruit moeten, met alle gevolgen van dien. Wellicht is er eerder geld om dit te bewerkstelligen.	In het nieuwe ontwerp is rekening gehouden met het zicht bij de Elzenbosweg. Hierbij is het kruispunt aangepast. Er worden geen verkeersspiegels meer bij geplaatst.

Het rode asfalt van het fietsgedeelte op de rotonde is op sommige plekken in slechte staat (flinke gaten / scheuren). Met name op het stuk tussen Vulcanusweg en Het Stroomdal. Je wilt daar als fietser met dunne banden echt niet in rijden want dan heb je al snel een valpartij. Ik heb dit eerder gemeld via Fixi. Het zou in de gaten worden gehouden. Ik ben benieuwd of dit vooruitlopend op of in ieder geval tijdens de herinrichting ook daadwerkelijk wordt aangepakt	Bij het herinrichten van de Zutphensestraat wordt gekeken naar de actuele staat van het asfalt op de rotonde. Wanneer nodig word deze hersteld.
Ook met mijn speed pedelec rijd ik over de rotonde. Voor mij gelden dan de regels voor bromfietzers binnen de bebouwde kom. Over de gehele Zutphensestraat en ook de as Het Stroomdal / Vulcanusweg rijd ik over het midden van de rijbaan. Daaraan ben ik gewend. Alleen voor de rotonde word ik nu nog het fiets/bromfietspad opgestuurd middels verkeersbord G12a. Dat is best verwarrend voor zowel mij als speed pedelecer als aanrijdende automobilisten. Ik ben benieuwd of de bebording in de nieuwe situatie wordt aangepast naar G11. Ik zou dit wel willen voorstellen. Volgens mij is dat ook passend binnen een 30 km/u weg.	Na de rotonde (richting Zutphen) is er geen veilige mogelijkheid om met bromfietsen of speedpedelacs op het fietspad te komen. Hierdoor moeten de bromfietzers en speedpedelacs voor de rotonde het fietspad op om veilig de fietsroute richting Zutphen te vervolgen.
Kunt u aangeven of er gekozen wordt voor elementenverharding (zoals klinkers), of voor gekleurd asfalt? In een nabijgelegen gedeelte van het dorp – waar deze werkzaamheden op aansluiten – is gebruikgemaakt van klinkers. Wat mij betreft zou het mooi zijn als deze stijl wordt doorgetrokken, zodat het geheel een verzorgde en samenhangende uitstraling krijgt. Gekleurd asfalt leidt vaak na verloop van tijd tot kleurverschillen door zonlicht én reparaties, wat afbreuk doet aan het straatbeeld. Daarnaast nodigen klinkers eerder uit tot lagere snelheden, wat uiteraard belangrijk is voor de verkeersveiligheid. Ik hoop ook dat er bij de herinrichting aandacht is voor een groene, vriendelijke entree van het dorp. Meer beplanting en een doordachte inrichting zouden volgens mij kunnen bijdragen aan zowel de uitstraling als – wederom – de verkeersveiligheid. Er wordt op dit moment namelijk vaak erg hard gereden, zeker ter hoogte van onze woning, wat voor bewoners en bezoekers een onveilig gevoel geeft. Worden er ook verkeer remmende maatregelen voorzien in dit project? En zijn er eventueel al beelden of een visualisatie beschikbaar van hoe het geheel eruit komt te zien?	In het huidige ontwerp wordt de materialisatie zoals aanwezig op het eerste deel van de Zutphensestraat doorgetrokken. Deze bestaat uit gebakken klinkers. Wel worden aan beide zijde fietsstroken gerealiseerd. Deze zijn voorzien in hetzelfde materiaal. Uiteindelijk moet de herinrichting van de Zutphensestraat ervoor gaan zorgen dat de wegindeling ook zo wordt aangepast dat er 30 km/h wordt gereden. Het gedrag proberen we te beïnvloeden door onder andere de weg smaller te maken, verkeersplateaus aan te leggen en visueel versmallen door de aanleg van groenborders en bomen.
of de openbare verlichting wordt meegenomen. In ons gedeelte zijn destijds verouderde lantaarnpalen geplaatst die niet bepaald aansluiten bij een moderne en verzorgde inrichting. Worden deze mogelijk ook vervangen, zodat het straatbeeld als geheel klopt?	Het is voorzien om ook de verlichting aan te passen aan de nieuwe weginrichting.

Graag zou ik in overleg met de gemeente. Het pleintje, dat deels ons eigendom is, graag over nieuw inrichten. Zoals het in de jaren 50 van de vorige eeuw was. Nu is het te open. Graag zou ik bijvoorbeeld de rode beuk die daar heeft gestaan terugplaatsen.	Dank voor uw bericht. De openbare ruimte ter hoogte van dit deel Zutphensestraat valt niet binnen de werkzaamheden van het project Herinrichting Zutphensestraat. Verzoek hiervoor een separate vraag in te dienen bij de gemeente.
Veiligheid dient prioriteit te hebben: houd je aan de Max 30 km! Waarom wordt er gezwegen over het plaatsen van camera's? Het enige dat echt helpt. En kom niet aan met de smoes dat de afstanden (tussen de bochten) te kort zijn!	De herinrichting van de Zutphensestraat moet ervoor gaan zorgen dat de wegingdeling ook zo wordt aangepast dat er 30 km/h wordt gereden. Het gedrag proberen we te beïnvloeden door onder andere de weg smaller te maken, verkeersplateaus aan te leggen en visueel versmallen door de aanleg van groenborders en bomen. Na de herinrichting wordt uiteraard gemonitord op de snelheden die worden gereden. Indien de snelheden, na de herinrichting, aanleiding geven tot handhaving dienen wij een verzoek in bij politie. In de huidige situatie komen weginrichting en maximale snelheid niet overeen waardoor handhaving niet mogelijk is na de herinrichting is dit wel het geval.
In de berichtgeving van de Gemeente Brummen wordt een drietal kaartjes getoond m.b.t. de herinrichting van de Zutphensestraat. Die betreffen het wegvak van "De Tol" (afslag Spoorstraat) tot even voorbij de rotonde bij de Aldi en de afslag Elzenbosweg. Van het wegvak van "de Tol" tot aan het Marktpllein is geen kaartje bijgevoegd. Mag ik aannemen dat in laatstgenoemd wegvak geen herinrichting is gepland?	Uw aanname is correct. De huidige inrichting omvat het kruispunt met de Spoorstraat tot en met de aansluiting met de Elzenbosweg. Het overige deel valt niet binnen de project-scope.
is het niet mogelijk om een extra afslag N348 te realiseren zodat niet iedereen door het dorp hoeft.	Het voor door de Provincie Gelderland niet toegestaan om een extra definitieve aansluiting te maken op de N348
check goed de parkeerplaatsen en de locaties hiervan.	Conform het huidige parkeeronderzoek is er voldoende parkeergelegenheid opgenomen in het ontwerp. Plek specifiek zijn hier, n.a.v. diverse opmerkingen, parkeerplaatsen toegevoegd.

Gedurende de uitvoering graag aandacht voor voldoende parkeerruimte wellicht via centrale parkeerplaatsen.	Bij het verder uitwerken van het ontwerp en bestek wordt ook gekeken om voldoende parkeerplaatsen beschikbaar te hebben voor bewoners. Dit is afhankelijk van de fasering in de uitvoering.
Wordt mijn woning vooraf bouwkundig opgenomen	Enkele weken voorafgaande aan de start van de werkzaamheden worden de woningen bouwkundig opgenomen.
Zorg dat de betonplaten goed worden verwijderd.	Bij de uitvoering van de werkzaamheden worden de betonplaten trillingsarm verwijderd. Dit wordt als voorwaarde gesteld bij een toekomstige aannemer.
Zorg voor mee bloemen rond de entree locaties. Ronde en kruising spoorstraat.	Dit is aangepast in het Voorlopig Ontwerp. Hierbij is bij de rotonde de beplanting aangepast.
Stel een parkeerverbod zone in.	Er wordt geen parkeerverbod zone ingesteld. Door het aanbrengen van fietsstroken mag er niet langs de rijbaan worden geparkeerd maar alleen in de parkeervakken.
Gezien het aantal parkeerplaatsen voor ons huis verdwijnen, zouden wij graag zien dat de verlaagde stoep bij de oprit vergroot wordt van beukenhaag tot beukenhaag tot ca 5,40 m. Zodat er op fatsoenlijke wijze 2 auto's naast elkaar geparkeerd kunnen worden.	Bij de herinrichting van de Zutphensestraat is gekeken naar de huidige aanwezige oprit bij de woning daar wordt de verlaagde band op aangepast.
Het plan ziet er mooi uit! Wel geeft het zorgen wat deze werkzaamheden met onze jaren 30 woning gaat doen.	Enkele weken voorafgaande aan de start van de werkzaamheden worden de woningen bouwkundig opgenomen. Verder wordt de aanwezige betonplaat trillingsarm uitgevoerd.
Komen er ook "hoge" stoepranden i.p.v. overrijdbaar? Dit i.v.m. veiligheid op de stoep van/met jonge kinderen.	Bij de uitwerking naar het definitieve ontwerp wordt exact gekeken naar welke materialen gebruikt gaan worden.
Hoe wordt omgegaan met wortels van bestaande bomen onder het Wegdek?	Bij de uitwerking naar het uitvoeringsontwerp wordt gekeken welke bomen worden beïnvloed door de werkzaamheden en waar we de werkzaamheden op de aanwezige bomen moeten aanpassen.
Veel te weinig parkeerplaatsen	Binnen het ontwerp zijn er extra parkeerplaatsen toegevoegd.
Veel te smal gezien vrachtverkeer	Conform richtlijnen is de minimale maat 5,80 meter. Hier kunnen twee vrachtwagens elkaar passeren. Een smallere rijbaan remt het verkeer. Hoe bredere de weg hoe sneller de mensen rijden.

Er wordt nog steeds te hard gereden	De herinrichting van de Zutphensestraat moet ervoor gaan zorgen dat de wegingdeling ook zo wordt aangepast dat er 30 km/h wordt gereden. Het gedrag proberen we te beïnvloeden door onder andere de weg smaller te maken, verkeersplateaus aan te leggen en visueel versmallen door de aanleg van groenborders en bomen. Na de herinrichting wordt uiteraard gemonitord op de snelheden die worden gereden. Indien de snelheden, na de herinrichting, aanleiding geven tot handhaving dienen wij een verzoek in bij politie. In de huidige situatie komen weginrichting en maximale snelheid niet overeen waardoor handhaving niet mogelijk is na de herinrichting is dit wel het geval.
Geen voorrangsweg maken	Het aandeel verkeer is te hoog om een verblijfsfunctie op te stellen. Verder mag er op de rijbaan worden geparkeerd, hebben de fietsers geen fietsstroken, zijn er geen zebrapaden en behoort de rijbaan smaller te zijn dan 5,80. Door het hoge aantal verkeer is het niet mogelijk om een wegontwerp zonder deze maatregelen op te stellen
Graag aandacht voor de groenstrook nabij de Spoorstraat. Deze laag houden graag i.v.m. in- en uitrit en zichtlijnen in de bocht	Toegepaste beplanting is bloemrijke lage heester met een maximale hoogte van 70 cm
Graag betonplaten op de kruising verwijderen i.v.m. trillingen door verkeer op deze platen. Deze geven scheuren in onze woning.	De huidige betonplaten worden verwijderd.
Is de drempel wel slim tov uitrit van de woning	De drempel wordt gehandhaafd op de huidige locatie.
Kunnen we strook bosplantsoen kopen van de gemeente links van de woning?	Voor verkrijgen van gronden die in bezit zijn van de gemeente dient een separaat verzoek te worden ingediend bij onze afdeling grondzaken.
We zien graag een bloemrijke inrichting ter hoogte van spoorstraat in de groenstrook	Er is ter plaatse van kruising Spoorstraat extra prairie beplanting toegevoegd.
Kunnen de tankwagens nog wel de draai maken nu de weg veel smaller wordt (THV Tinq)	De huidige inritbreedte blijft gehandhaafd. Deze breedte voldoet aan het goed kunnen inrijden van de tankwagens.
Klinker geven veel lawaai en verzakken (kosten)	Bij een lage snelheden is het motorgeluid dominant , <50 km/h. De weg constructie is voldoende draagkrachtig voor de zwaarste verkeersklasse.

Hoelang hebben we een wegafsluiting i.v.m. bereikbaarheid tankstation (Tinq) en wasstraat	Door een gedegen fasering proberen we de overlast te beperken voor omwonende en bedrijven. De duur per locatie kan pas bij nadere uitwerking van het ontwerp worden gegeven.
Geen voorrangsweg van maken	Het aandeel verkeer is te hoog om een verblijfsfunctie op te stellen. Verder mag er op de rijbaan worden geparkeerd, hebben de fietsers geen fietsstroken, zijn er geen zebrapaden en behoort de rijbaan smaller te zijn dan 5,80. Door het hoge aantal verkeer is het niet mogelijk om een wegontwerp zonder deze maatregelen op te stellen
Zebrapad bij de kruising Meengatstraat-Zutphensestraat verplaatsen i.v.m. verkeer wat van de meengatstraat komt rijdt ons soms bijna om ver (deze ligt te dicht op de kruising).	Er komt een zebrapad binnen het plateau.
Tegenover woning Zutphensestraat ligt een schuine hoek deze is nu ingetekend echter dit is geen grond van de gemeente. Dus handhaven oude wat aanwezig is.	Correct dit is als verharding ingetekend. Wel wordt dit gebied aangemerkt als zoekgebied voor het vergroening van de omgeving.
Gezien het zware verkeer vrachtwagens graag geen drempels plateau's maken dit geeft veel trillingen met als gevolg scheurvorming dit niet uitvoeren graag een vlakke weg.	Plateaus maken onderdeel uit van de GOW inrichting. Deze komen terug op de locaties zoals ook op de huidige locaties aanwezig zijn.
Zelf ben ik blij dat de wegversmallingen verdwijnen, want 2,4 km naar het markplein telkens bij elke versmalling te moeten stoppen met de auto, dat schiet niet op.	Wegversmallingen komen inderdaad niet terug.
Ik hoop dat er veel 30 km/h borden komen. Dat ontbreekt namelijk ook aan het stroomdal waar men racet.	Er wordt gekeken naar efficiënte inzet van bebording. Verder zorgt een duidelijke weginrichting voor een herkenbaar 30 km/u beeld.
Design is mooi veel groen. Klinkers wordt er gedacht aan "fluister klinkers" dat zijn stenen die minder lawaai maken.	Bij een lage snelheden is het motorgeluid dominant , <50 km/h. De weg constructie is voldoende draagkrachtig voor de zwaarste verkeersklasse.
De verkeersveiligheid. Hier ben ik nog niet blij mee. Er wordt nu dikwijls 80/90 gereden. Er is geen veiligheid voor fietsers. Een aparte fietsstrook, recht voorrang geven, betere drempels of camera's zijn nodig wil het geen racebaan blijven ben ik bang.	Om gewenst gedrag duidelijk te maken aan de weggebruikers is de middenrijloper ca. 2,40 meter. Hierdoor is deze te smal voor twee auto's bij een tegenligger moeten automobilisten de fietsstroken gebruiken. Wanneer daar fietsers gebruik van maken moeten de automobilisten achter de fietsers blijven tot de tegenligger is gepasseerd.
Let op voorrangsregels m.n. voor fietsers (ik ben een fietser en woon in de meidoornlaan). Ik krijg 8 van de 10 keer geen voorrang vanaf de Zutphensestraat rechts voor mij links voor de auto's	Gezien de grotere verkeersintensiteit op het her in te richten deel wordt er een duidelijk voorrangssituatie gecreëerd voor de Zutphensestraat.

Schoolstraat/ hoek Zutphensestraat voorrang van recht is niet goed zichtbaar. V. Hogendorpstraat heeft wel weer haaiantanden?	Correct Zutphensestraat t.h.v. de Schoolstraat is een Erftoegangsweg. De v Hogendorpstraat is een Erftoegangsweg die aansluit een gebieds-ontsluitingsweg hier moeten wel haaiantanden aanwezig zijn.
Wegversmalling nu bij 2 auto's in tegenovergestelde richting geen ruimte voor fietsers	De wegversmallingen zijn geen ideale oplossing onder andere hiervoor wordt de Zutphensestraat opnieuw ingericht waarbij fietsers een duidelijke plek krijgen in het wegprofiel.
Meer groen is altijd een pluspunt	Groen bevordert de leefbaarheid.
Graag vroegtijdig overleg over mogelijke omleidingsroutes tijdens de werkzaamheden	Bij het definitief worden van het Ontwerp wordt gekeken naar de uitvoerbaarheid en de omleidingen. Bij het bepalen van de omleidingsroutes worden de dorpsraden betrokken.
Hou het 30 km/h en handhaving	De herinrichting van de Zutphensestraat moet ervoor gaan zorgen dat de wegingdeling ook zo wordt aangepast dat er 30 km/h wordt gereden. Het gedrag proberen we te beïnvloeden door onder andere de weg smaller te maken, verkeersplateaus aan te leggen en visueel versmallen door de aanleg van groenborders en bomen. Na de herinrichting wordt uiteraard gemonitord op de snelheden die worden gereden. Indien de snelheden, na de herinrichting, aanleiding geven tot handhaving dienen wij een verzoek in bij politie. In de huidige situatie komen weginrichting en maximale snelheid niet overeen waardoor handhaving niet mogelijk is na de herinrichting is dit wel het geval.
Overal in de omgeving wordt eerst iets aan het verkeersaanbod gedaan daarna weg ingericht, hier niet	Helaas zijn er vooralsnog geen alternatieven voor het verplaatsen van het verkeer van de Zutphensestraat. Het verkeersaanbod blijft daarbij gelijk alleen door de herinrichting proberen we het gedrag te beïnvloeden.
Opm over parkeerplaats, Ik kan nu al niet achterwaarts de weg opkomen met mijn bus. Met een geparkeerde auto helemaal niet. Daarbij kan de tankauto die naar Tinq moet de draai niet meer maken.	Parkeerplaats vervalt en wordt opgevuld met beplanting. Uit analyse van de rijcurve simulator blijkt dat een tankauto de Tinq kan bereiken.

Het wordt zo alleen maar onveiliger	De herinrichting van de Zutphensestraat moet ervoor gaan zorgen dat de wegingdeling ook zo wordt aangepast dat er 30 km/h wordt gereden. Het gedrag proberen we te beïnvloeden door onder andere de weg smaller te maken, verkeersplateaus aan te leggen en visueel versmallen door de aanleg van groenborders en bomen. Na de herinrichting wordt uiteraard gemonitord op de snelheden die worden gereden. Indien de snelheden, na de herinrichting, aanleiding geven tot handhaving dienen wij een verzoek in bij politie. In de huidige situatie komen weginrichting en maximale snelheid niet overeen waardoor handhaving niet mogelijk is na de herinrichting is dit wel het geval.
Veluwe wonen: Afkoppelen regenwater	Met Veluwonen lopen gesprekken over het juist afkoppelen van hun woningen.
Inheemse soorten bomen	In de vervolg stappen van het ontwerp worden het sortiment bomen en planten bepaald. Dit gebeurt vanuit ons programma groen waar de inheemse soorten zijn opgenomen.
Overleg met dorps- en wijkraden over afsluitingen. Dorpsraad Brummen graag <u>vroeg</u> in gesprek over omleiding! Dus niet 6 weken voor het werk begint. Dan kunnen omwonenden rekening houden met extra drukte want veel verkeer zoekt al gauw een makkelijke weg door de wijken.	Dorps- en wijkraden worden betrokken bij het opstellen van de omleidingsplannen.
Prima ontwerp, in lijn met de Zutphensestraat (zuid). Geen voorrangsweg van maken!. Schept verwarring met het zuidelijke deel. Krijg je zeker geen lagere snelheid, immers je hoeft geen rekening met "rechts" te houden. In het "zuidelijke" deel wordt ook nog steeds veel te hard gereden.. Mogelijk iets stroperiger verkeer, maar dat verlaagt de snelheid juist. Houdt de hele Zutphensestraat uniform.	Het aandeel verkeer is te hoog om een verblijfsfunctie op te stellen (weg zonder voorrang). Verder mag er dan op de rijbaan worden geparkeerd, hebben de fietsers geen fietsstroken, zijn er geen zebrapaden en behoort de rijbaan smaller te zijn dan 5,80. Door het hoge aantal verkeer is het niet mogelijk om een wegontwerp zonder deze maatregelen op te stellen
Met het verdwijnen van parkeerplaatsen aan de Zutphensestraat vrezen wij dat mensen parkeren aan het Rhiendersevoetpad. Het is een straat alleen geschikt voor bestemmingsverkeer en te smal om te parkeren. Kunt u er voor zorgen dat er een parkeerverbod komt voor het Rhiendersevoetpad bij de uitvoering van de plannen?	Het ligt niet in de lijn der verwachting dat mensen op deze weg zullen gaan parkeren. Echter dit blijven we monitoren en indien noodzakelijk wordt hierop gehandhaafd en worden er passende maatregelen genomen.
Mooi ontwerp, Waarom blijft het een voorrangsweg ondanks het een 30 km/h weg blijft	Het aandeel verkeer is te hoog om een verblijfsfunctie op te stellen (weg zonder voorrang). Verder mag er dan op de rijbaan worden geparkeerd, hebben de fietsers geen fietsstroken, zijn er geen zebrapaden en behoort de rijbaan smaller te zijn dan 5,80. Door het hoge aantal verkeer is het niet mogelijk om een wegontwerp zonder deze maatregelen op te stellen

Prachtig ontwerp nog enkele aandachtspunten. Bij ons komen 4 parkeerplaatsen voor de tandarts enkel groen. Dit is wellicht verstandiger om te wisselen i.v.m. overlast. Is er geen gehandicapten plaatst?	Parkeerplekken zijn richting de tandarts verplaatst. Verder zijn er parkeerplaatsen toegevoegd. In het definitieve ontwerp word gekeken naar de locaties van mindervaliden parkeerplaatsen
Gaat het vrachtverkeer geweerd worden? Dit is niet passend in dit nieuwe straatbeeld en niet veilig.	Nee het vrachtverkeer wordt niet geweerd. Binnen het voorgenomen ontwerp kan door vrachtverkeer gebruik worden gemaakt van de weg.
Geen opmerkingen, goed plan! Let wel op ligging Kabels en Leidingen	Vooruitlopend wordt samen met de kabels- en leidingenbeheerders gekeken welke kabels en leidingen moeten worden aangepast.
Geef fietsers een duidelijke fietspad. Witte strepen als afscheiding.	In het ontwerp zijn de fietsstroken aangegeven met duidelijke markering en fietssymbolen.
Zijn er voldoende parkeerplaatsen, ook als zondag iedereen thuis is.	Conform het huidige parkeeronderzoek is er voldoende parkeergelegenheid opgenomen in het ontwerp. Plek specifiek zijn hier, n.a.v. diverse opmerkingen, parkeerplaatsen toegevoegd.
Heeft rechts Voorrang.	Nee rechts heeft geen voorrang. Het betreft hier een Gebiedsontsluitingsweg.
Ben bang dat de verkeer belemmerende maatregelen te beperkt zijn. Er wordt nu al hard gereden, en dat zal niet veranderen. We krijgen een drempel voor de deur, ben bang voor meer geluidsoverlast.	De herinrichting van de Zutphensestraat moet ervoor gaan zorgen dat de wegingdeling ook zo wordt aangepast dat er 30 km/h wordt gereden. Het gedrag proberen we te beïnvloeden door onder andere de weg smaller te maken, verkeersplateaus aan te leggen en visueel versmallen door de aanleg van groenborders en bomen.
Gaarne zou ik als aandachtspunt willen aangeven. Het Rhiendersevoetpad mee te nemen als verboden parkeren gebied. Is nu alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer, maar dat word al niet gerespecteerd! Wij moeten wel op onze oprit kunnen.	Het ligt niet in de lijn der verwachting dat mensen op deze weg zullen gaan parkeren. Echter dit blijven we monitoren en indien noodzakelijk wordt hierop gehandhaafd.
Uitgaande dat deze weg een route voor doorgaand verkeer is betwijfel ik of dit ontwerp geschikt is voor de hoeveelheid verkeer. Dit is namelijk geen woonwijk of winkelcentrum	Conform de richtlijnen voldoet het ontwerp aan een weg met de capaciteit van 6000 motorvoertuigen Momenteel rijden er ca. 5700 motorvoertuigen.
is er in het ontwerp ook gedacht aan de ambulances die door de straat komen?	Hulpdiensten zijn in het ontwerpproces betrokken.
Het kruispunt bij Tolzicht word echt te krap als je daar de weg nog verder versmald de auto's van de Zutphensestraatweg en de spoorstraat gaan al rakelings langs elkaar heen	De bedoeling is dat er ook met lagere snelheid dit kruipunt wordt gepasseerd.

Neem ook snelheid remmende maatregelen op het marktplein. Daar wordt zeer gevaarlijk gereden/ gescheurd. Ook oversteeek plaatsen ook kinderen steken hier over en het is gevaarlijk om te fietsen	Omgeving Marktplein behoort tot het centrumplan Brummen. En valt buiten de scope van de Zutphensestraat.
meer aandacht voor drempels of andere weg obstakels om de snelheid te beïnvloeden. Veel verkeer rijdt er nu 40-50 km/h en als de weg smaller wordt dan wordt fietsen nog gevaarlijker, met name kleine kinderen. Voorkeur heeft een smaller voetpad aan beide kanten en fietsstroken aan de andere kant van de groenstrook en niet aan de weg.	Om gewenst gedrag duidelijk te maken aan de weggebruikers is de middenrijloper ca. 2,40 meter. Hierdoor is deze te smal voor twee auto's bij een tegenligger moeten automobilisten de fietsstroken gebruiken. Wanneer daar fietsers gebruik van maken moeten de automobilisten achter de fietsers blijven tot de tegenligger is gepasseerd. Er is geen ruimte om de fietsstroken separaat van de weg aan te leggen.
Veel te druk, te kleine zaal, geen tijd voor vragen	Door de grote gelijktijdige toestroom van belangstellende was het, op bepaalde tijdstippen, erg druk. In het vervolg houden we de informatie bijeenkomst op een ruimere locatie. Bij voorkeur het gemeentehuis van Brummen.
Voor ons huis (aan de lichtzijde) komen 2 grote bomen, dit zorgt ervoor dat de licht inval in ons volledig wegvalt. Wij begrijpen dat er meer groen moet komen, maar het lijkt ons ook dat dit ook op andere manier kan dan met 2 (grote) bomen.	In de vervolg stappen van het ontwerp worden het sortiment bomen en planten bepaald. Dit gebeurt vanuit ons programma groen waar de inheemse soorten zijn opgenomen. Hier kan worden gekeken naar locatie eisen welke boom wordt geplant.
Wij maken ons zorgen om de fundering van de woning als de wortels van de bomen beginnen te groeien. Wij komen graag in contact om te horen welke er gepland staan of hoe we dit op een andere manier kunnen oplossen met elkaar.	In de vervolg stappen van het ontwerp worden voor de bomen ook groeiplaatsanalyses gemaakt. Hierbij wordt gekeken welke maatregelen moeten worden getroffen bij de bomen. Onderdeel hiervan is het plaatsen van wortelschermen.
Veelte weinig parkeerplekken, svp plan herzien. Meer parkeerplaatsen alles moet leefbaar blijven in de buurt!.	Conform het huidige parkeeronderzoek is er voldoende parkeergelegenheid opgenomen in het ontwerp. Plek specifiek zijn hier, n.a.v. diverse opmerkingen, parkeerplaatsen toegevoegd.
zebra behouden t.h.v. Hogendorpstraat.	Correct de huidige zebrapaden blijven gehandhaafd. Plaatselijke verschuivingen zijn wel nodig.
Drempels laag houden.	Drempels worden aangelegd conform richtlijnen.

Breedte van de weg moet breder, vrachtwagens moeten goed kunnen passeren. Gevaarlijk voor fietsers.	Om gewenst gedrag duidelijk te maken aan de weggebruikers is de middenrijloper ca. 2,40 meter. Hierdoor is deze te smal voor twee (vracht)auto's bij een tegenligger moeten automobilisten de fietsstroken gebruiken. Wanneer daar fietsers gebruik van maken moeten de automobilisten achter de fietsers blijven tot de tegenligger is gepasseerd. Er is geen ruimte om de fietsstroken separaat van de weg aan te liggen. De totale wegbreedte van 5,80 meter is voldoende voor het passeren van 2 vrachtwagens.
Vergoeding schade aan gebouwen en woningen .	Woningen worden voor startwerk bouwkundig opgenomen, deze bouwkundige opname geldt als referentie situatie wanneer er vermoeden is van schade veroorzaakt door de werkzaamheden.
Afval containers moeten goed neergezet kunnen worden bij de straat.	Uitgangspunt is dat de afvalcontainers kunnen worden aangeboden op het trottoir.
Graag ook van te voren concrete oplossingen als de Zutphensestraat afgesloten gaat worden voor ons buitengebied. (sluipverkeer en vrachtwagen verbod).	Dorps- en wijkraden worden betrokken bij het opstellen van de omleidingsplannen.
Omdat de gemeente Brummen geen betaalbare woningen bouwt voor starters, blijven er veel jongeren noodgedwongen bij hun ouders wonen. Deze mensen hebben allen auto's en parkeergelegenheid nodig. Elk jaar komen er meer auto's bij. Het plan om de parkeerplaatsen te verwijderen is ondoordacht. Er zouden juist meer plekken moeten worden gemaakt. Een winkelpand kan niet zonder parkeergelegenheid. Graag reactie	Conform het huidige parkeeronderzoek is er voldoende parkeergelegenheid opgenomen in het ontwerp. Plek specifiek zijn hier, n.a.v. diverse opmerkingen, parkeerplaatsen toegevoegd. Onder andere bij winkelpaden.
Te weinig parkeerplaatsen voor winkels en bewoners	Conform het huidige parkeeronderzoek is er voldoende parkeergelegenheid opgenomen in het ontwerp. Plek specifiek zijn hier, n.a.v. diverse opmerkingen, parkeerplaatsen toegevoegd. Onder andere bij winkelpaden.
geen bloembakken alleen vaste beplanting	In de vervolg stappen van het ontwerp worden het sortiment bomen en planten bepaald. Dit gebeurt vanuit ons programma groen waar de inheemse soorten zijn opgenomen.
Mooi ontwerp, veel groen. Wat wel opvalt is dat overal nog haaiantanden staan. Mocht echt bewerkstelligd willen worden dat men 30 km/h gaat rijden , dan hebben we m.i. meer wegen van rechts met voorrang nodig.	Het aandeel verkeer is te hoog om een verblijfsfunctie op te stellen (weg zonder voorrang). Verder mag er dan op de rijbaan worden geparkeerd, hebben de fietsers geen fietsstroken, zijn er geen zebrapaden en behoort de rijbaan smaller te zijn dan 5,80. Door het hoge aantal verkeer is het niet mogelijk om een wegontwerp zonder deze maatregelen op te stellen

het ontwerp ziet er goed uit. Het viel mij op dat een aantal mensen niet duidelijk was welk gedeelte van de Zutphensestraat word aangepakt. punt die wellicht aandacht vraagt. Ter hoogte van groot modderkolk doorgang op het trottoir smal.	Het projectgebied staat op tekening aangegeven. Binnen dit gebied worden de trottoirs van 1,5 meter breed aangelegd, e.e.a. conform de richtlijn. Incidenteel (bij voorbeeld lichtmasten) gaat deze breedste terug naar 0,9 meter.
Parkeerplaats voor nr. verplaatsen richting . Er staat altijd een bus en daardoor geen zicht op de weg. Altijd gokken of je de weg op kan rijden.	De parkeerplaats ter hoogte van huisnummer is verplaatst.
Parkeerplaatsen voor winkels e.d. behouden i.v.m. overlast andere bewoners	Conform het huidige parkeeronderzoek is er voldoende parkeergelegenheid opgenomen in het ontwerp. Plek specifiek zijn hier, n.a.v. diverse opmerkingen, parkeerplaatsen toegevoegd. Onder andere bij winkelpaden.
Iedere parkeerplaats laadgelegenheid Rhijnmetall heeft nieuwe laadundits die in de stoeprand kunnen (heeft niemand last vast en in voorbereiding op de toekomst).	Laadinfrastructuur wordt aangelegd in overleg met Liander. Deze wordt op basis van vraag aangelegd.
Het ziet er vriendelijk en groen uit alleen te weinig parkeerplaatsen over ter hoogte van de tweedehands winkel en de tandarts.	Conform het huidige parkeeronderzoek is er voldoende parkeergelegenheid opgenomen in het ontwerp. Plek specifiek zijn hier, n.a.v. diverse opmerkingen, parkeerplaatsen toegevoegd. Onder andere bij de tandarts.
Duidelijke strepen waar het fietspad begint	Markering voor de fietsstroken zijn aangegeven op tekening.
Elektrische auto's zijn zwaarder en breder hoe zit het met geluidsoverlast?	Bij een lage snelheden is bij conventionele auto's het motorgeluid dominant , <50 km/h. Ten opzicht van de huidige situatie wordt er geen extra geluid geproduceerd.
Mooi dat meer groen langs de weg, maar lukt dit ook met onderhouden?	Nieuw aangelegd groen wordt meegenomen in beheer- en onderhoudsplan voor de groenvoorziening.
Laat de parkeerplaatsen bij de woningen zonder inrit de parkeerplaats aan de weg behouden.	Conform het huidige parkeeronderzoek is er voldoende parkeergelegenheid opgenomen in het ontwerp. Plek specifiek zijn hier, n.a.v. diverse opmerkingen, parkeerplaatsen toegevoegd.
misschien geen voorrangsweg maar een weg waar rechts voorrang heeft	Het aandeel verkeer is te hoog om een verblijfsfunctie op te stellen (weg zonder voorrang). Verder mag er dan op de rijbaan worden geparkeerd, hebben de fietsers geen fietsstroken, zijn er geen zebrapaden en behoort de rijbaan smaller te zijn dan 5,80. Door het hoge aantal verkeer is het niet mogelijk om een wegontwerp zonder deze maatregelen op te stellen
Hoe zit het met snelle elektrische fietsen, die halen de auto's in?	Voor alle verkeersdeelnemers geldt een maximale snelheid van 30 km/h
is de weg veilig voor ambulances en brandweer?	Gedurende het ontwerpproces zijn hulpdiensten betrokken bij de verdere uitwerking van het ontwerp.

Stoep bij nr 170 tm 178 erg smal	Het trottoir voldoet aan de minimale eis van 1,5 meter breed
Let op nr heeft geen inrit; Parkeerplaatsen aan de overkant verdwijnen . Waar moeten we de auto parkeren. Waarom geen parkeerplaatsen aan beide kanten zoals dit eerder was. Er werd toen minder hard gereden.	Conform het huidige parkeeronderzoek is er voldoende parkeergelegenheid opgenomen in het ontwerp. Plek specifiek zijn hier, n.a.v. diverse opmerkingen, parkeerplaatsen toegevoegd. Parkeren aan twee zijde van de weg is niet mogelijk i.v.m. de totaal breedte van erfgrans tot erfgrans.
Waarom Zoveel vrachtverkeer en geen verbod?	Zutphensestraat is een belangrijke verbindingroute naar de Hazenberg en Rhienderstein. Deze moet worden behouden. Daarom komt er geen verbod op vrachtverkeer.
Wonen aan de Zutphensestraat wordt op deze manier steeds onaantrekkelijker.	We hopen door de herinrichting dat de leefbaarheid wordt vergroot. Door meer groen toe te voegen en een lagere snelheid te realiseren.
In het ontwerp zie ik geen afvalbakken terug komen. Dit zou kunnen helpen zwerfafval te voorkomen.	De huidig aanwezige afvalbakken worden teruggeplaatst in het ontwerp. Er worden geen nieuwe afvalbakken bijgeplaatst.
In het ontwerp zijn geen straatlantaarns ingetekend. Passende armatuur helpt snelheid te verlagen en geeft bovendien een meer dorps karakter. Voorkeur zou hebben om dit door te trekken t/m het marktpllein.	Indicatief zijn de lichtmasten ingetekend. Bij het definitieve ontwerp wordt een verlichtingsplan gemaakt. Hierbij worden de exacte locaties van de lichtmasten bepaald zodat de gehele weg voldoende is verlicht om de verkeersveiligheid te waarborgen. De verlichtingsmasten worden aangepast naar het dropskarakter.
Te weinig parkeerplek. Nu al te weinig	Conform het huidige parkeeronderzoek is er voldoende parkeergelegenheid opgenomen in het ontwerp. Plek specifiek zijn hier, n.a.v. diverse opmerkingen, parkeerplaatsen toegevoegd.
i.p.v. stoep verbreden graag parkeerplaatsen realiseren voor verkeersveiligheid	Bij het realiseren van een parkeerplaats blijft er onvoldoende ruimte voor een voetpad van minimaal 1,5 breed.
Vanaf onze oprit staan wij gelijk op de weg/stoep. Zien het verkeer te laat aankomen	Deze situatie is gelijk aan de huidige situatie. Helaas is er onvoldoende ruimte voor een volwaardige groenstrook. Wel kan in de volgende fase worden aangegeven of er interesse is in een geveltuin. Dit wordt in de volgende presentatie bevraagd.
Waarom voorrangsweg. Als het gelijkwaardig kruisingen zijn haalt het ook de snelheid er uit. Ter plaatse van de Spoorstraat dan wel weer een gelijkwaardige kruising wat voor verwarring kan zorgen.	Het aandeel verkeer is te hoog om een verblijfsfunctie op te stellen (weg zonder voorrang). Verder mag er dan op de rijbaan worden geparkeerd, hebben de fietsers geen fietsstroken, zijn er geen zebrapaden en behoort de rijbaan smaller te zijn dan 5,80. Door het hoge aantal verkeer is het niet mogelijk om een wegontwerp zonder deze maatregelen op te

	stellen. Ter hoogte van de spoorstraat is de voorrangssituatie hierop aangepast.
Voorrangsweg maken van de Zutphensestraat. Geen goed idee. Dan wordt er nog minder gelet op de snelheid/veiligheid.	Het aandeel verkeer is te hoog om een verblijfsfunctie op te stellen (weg zonder voorrang). Verder mag er dan op de rijbaan worden geparkeerd, hebben de fietsers geen fietsstroken, zijn er geen zebrapaden en behoort de rijbaan smaller te zijn dan 5,80. Door het hoge aantal verkeer is het niet mogelijk om een wegontwerp zonder deze maatregelen op te stellen.
Parkeerplaatsen! Plek genoeg voor parkeerplaatsen tussen 170 en 178.	Conform het huidige parkeeronderzoek is er voldoende parkeergelegenheid opgenomen in het ontwerp. Plek specifiek zijn hier, n.a.v. diverse opmerkingen, parkeerplaatsen toegevoegd. Bij het realiseren van een parkeerplaats blijft er onvoldoende ruimte voor een voetpad van minimaal 1,5 breed.
Maak parkeerplaatsen tegenover de mondzorg/ Fysio; Hier zijn alle parkeerplaatsen weggehaald. Fysio klanten zijn vaak niet goed ter been.	Conform het huidige parkeeronderzoek is er voldoende parkeergelegenheid opgenomen in het ontwerp. Plek specifiek zijn hier, nav diverse opmerkingen, parkeerplaatsen toegevoegd. O.a. ter hoogte van de Fysio
Vrachtverkeer en tractoren omleiden via de N348! Doordat de weg smalle wordt is de fietser kwetsbaarder!. Strook voor vrachtverkeer/ tractoren creëren op de N348 (provinciale weg)	Voor de bereikbaarheid van het gebied dient de Zutphensestraat opengesteld te blijven voor al het verkeer. Door de duidelijke fietsstroken krijgen fietsers een duidelijke plaats op de weg.
Is er een mogelijkheid om bv een soort geluidsbuffer in de vorm van kunststof o.i.d. tegen onze gevel/ fundering te plaatsen. (als de boel dan toch moet worden opengebrouwen).	In de verder uitwerking van het ontwerp worden de mogelijkheden hiervan onderzocht.
Bereikbaarheid tijdens werkzaamheden? Eigen klussenbedrijf. Bus moet achter het huis staan i.v.m. veiligheid en diefstalpreventie.	Fasering van de werkzaamheden moet nog in detail worden bekeken. Dit wordt gedaan tijdens het verder uitwerken van het ontwerp. Gedurende de werkzaamheden gaat het voorkomen dat de woning niet per auto bereikbaar is. Voor welke duur moet nog worden onderzocht.
Gezien wij al oneffenheden in de weg hebben laten wegvrezen en geen voortuin (als geluids-/trilling buffer) hebben, zetten wij onze vraagtekens/ angst bij het opnieuw creëren van een obstakel in de buurt van onze woning.	In de verder uitwerking van het ontwerp worden de mogelijkheden hiervan onderzocht. Indien de breedte van het trottoir het toelaat is het mogelijk een geveltuintje aan te leggen.

* Verkeerszuil rotonde (lichtbaken): Wij begrijpen dat deze verdwijnt: zijn we erg content mee. Veroorzaakt "snelwegsfeer". Bovendien hebben wij er vanuit onze achtertuin en deels vanuit de woning vol zicht op. Dit is erg onprettig, vooral in de avond. * Aanpassing overige straatverlichting (nabij rotonde): zijn we ook blij mee. De huidige verlichting heeft een niet bij een dorp of 30km weg passende uitstraling.	De straatverlichting word aangepast aan het nieuwe wegbeeld met een dorpskarakter. De exacte locatie en type verlichting worden in de vervolgstappen van het ontwerp gedefinieerd.
*Aanpassing ring rond rotonde: prima. Wij maken ons zorgen over onze veiligheid m.b.t. (groot) verkeer dat over de rotonde "draait" langs de woning. Een verkeerde stuurmanoeuvre zou kunnen betekenen dat een voertuig in de zijtuin (of erger) terechtkomt. Is een beschermende maatregel hier ook mogelijk?	De huidige aanwezige verzwaarde banden met daarbij de ligging van de woning geven geen reden tot de aanpassing van de huidige situatie dan wel aanvullende maatregelen.
* Nieuwe asfalt laag op en nabij rotonde: betreft dit dubbellaags ZOAB? Dit schijnt het "stilste" asfalt te zijn. (Ervan uitgaande dat betonnen platen onder de huidige deklaag verwijderd worden).	Bij een lage snelheid is het motorgeluid dominant , <50 km/h. Het toepassen van ZOAB heeft daarbij geen nut. Daarnaast is ZOAB niet geschikt om op rotondes aan te brengen.
* Er is enig extra groen in de nabijheid van de rotonde opgenomen. Naar ons idee zou dit wat uitgebreider kunnen.	Groen in de nabijheid van de rotonde is aangepast.
*Wij zien op de tekening geen (nieuwe) verkeersdrempels in de nabijheid van de rotonde. Is dit juist? Blijft de verkeersdrempel Stroomdal gehandhaafd op de huidige wijze?	Correct er zijn geen drempels op de Zutphensestraat geplaatst nabij de rotonde. De drempel op Stroomdal valt niet binnen het ontwerp van de Zutphensestraat en blijft gehandhaafd.
* Niveau weg: hoogte varieert sterk vooral nabij rotonde (hoog-laag-hoog). Verandert dit (enigszins)?	Nee de hoogte van de as veranderd niet.
*Wij zien dat de uitrit Alant is betrokken in het plan. Wat houdt dit in?	De materialen worden mogelijk vernieuwd en wellicht wordt de hoogte minimaal aangepast. Voor de rest vinden hier geen wijzigingen plaats.
* Wij ondervinden ernstige geluidshinder van het verkeer. Is er ter hoogte van Aldi een mogelijkheid tot een maatregel om reflecterend lawaai te verminderen?	De verwachte afname van snelheid zal ook het gebruik verminderen. Verder worden er geen maatregelen genomen tegen het huidig aanwezig geluid.
*Wordt er na voltooiing van de weg gehandhaafd op snelheid?	Na de herinrichting wordt uiteraard gemonitord op de snelheden die worden gereden. Indien de snelheden, na de herinrichting, aanleiding geven tot handhaving dienen wij een verzoek in bij politie. In de huidige situatie komen weginrichting en maximale snelheid niet overeen waardoor handhaving niet mogelijk is na de herinrichting is dit wel het geval
* Wij zouden (toch) graag zien dat vooral doorgaand zwaar verkeer geweerd wordt uit Brummen. Niet t.a.v. bestemmingsverkeer of verkeer waarvoor (nog) geen andere mogelijkheden zijn (tractoren). Zwaar verkeer met bestemming industrieterrein zou voor Brummen in te rijden al af kunnen slaan (aanpassing minirotonde bij Mercuriusweg) en zo ook weer uit kunnen rijden.	Zutphensestraat is een belangrijke verbindingsroute naar de Hazenberg en Rhienderstein. Deze moet worden behouden. Daarom komt er geen verbod op vrachtverkeer. Verder voldoet de verbinding met de Vulcanusweg.

* Verkeersborden en bestrating pal voor en langs onze woning: het is erg chaotisch (borden schots en scheef, bestrating stoep is gevaarlijk).	Dit zijn onderdelen voor het dagelijks beheer en onderhoud en kunnen worden gemeld via de Fixi app.
* Honden uitlaatplekken integreren? (En/of verbodsbordjes). Er liggen voor en aan de zijkant van onze woning steeds vele "verrassingen" (Wij zijn vast niet de enigen met deze ervaring...).	Conform het beleid van Brummen zijn hondenbezitters verplicht hondenpoep op te ruimen. Verder worden er geen honden uitlaatplekken gefaciliteerd.
* Verkeerstelling: we hopen hier nog wat meer duidelijkheid over te krijgen (ook in relatie tot de gevelbelasting (incl. cumulatief geluid) op onze woning.	binnen de verkeerstelling worden geen uitspraken gedaan over de geluidsbelasting op gevels.
*Haaientanden: voorrangsweg wordt gehandhaafd?	ja de voorgangsweg wordt gehandhaafd
Voor zover mij bekend zijn in een 30 km/u zone alle wegen gelijkwaardig tenzij zwaarwegende belangen anders voorschrijven. Is daarvan sprake in Brummen?	Correct, het betreft een gebiedsontsluitingsweg 30 km/h. Dit vanwege de gebiedsfunctie van de weg.
Uit de situatietekeningen op de gemeentelijke website krijg ik de indruk dat de Zutphensestraat een voorrangsweg blijft t.o.v. de zijstraten. Is dit inderdaad het geval?	Correct de voorrangssituatie blijft bestaan.
Zeer fietsonvriendelijk plan. Voor zo snel mogelijk 30 km zone in. Laat parkeerplaatsen bij Zorgcentrum Excellent en er tegenover intact.	Conform het huidige parkeeronderzoek is er voldoende parkeergelegenheid opgenomen in het ontwerp. Plek specifiek zijn hier, n.a.v. diverse opmerkingen, parkeerplaatsen toegevoegd. Zoals ook het bij de Fysio.
Door intensivering van het (vracht)verkeer, alsmede elektrivisering van het (school)fietsverkeer is er onderhand een gevaarlijke situatie ontstaan voor mijn pand/inrit. Wanneer de 2 parkeerplaatsen voor mijn huiskamerraam (,meestal) bezet zijn, is het onmogelijk om op een veilige manier met mijn auto achterwaarts de weg op te rijden i.v.m. een complete dode hoek. Auto's, (elektrische)fietsen en fat bikes die uit richting Zutphen komen, kan ik niet zien aankomen! Gezien het drukke verkeer is het bijna nooit mogelijk om bij thuiskomst mijn auto alvast achterwaarts in te parkeren zodat het weggrijden vervolgens makkelijker zou verlopen. Bij verwerking in het definitieve ontwerp zou ik u willen aanbevelen om in het "kader van verkeersveilig inrichten" de eerste parkeerplaats te laten vervallen c.q. op te schuiven!	In het nieuwe ontwerp is het voetpad breder dan in de huidige situatie en de parkeerplaatsen verschoven. Hierdoor moet het oprijden op de weg worden vergemakkelijkt. Verder worden de inrit constructies gecombineerd waardoor er een bredere oprij mogelijkheid ontstaat.
Fietspad meer onderscheiden van rijbaan. Strepen wit maken in plaats van een donkere steen of in geheel een andere kleur geven;	De fietsstroken zijn voorzien van een duidelijke markering.

meer verkeer remmende maatregelen zoals bijv. op de Pothof;	De herinrichting van de Zutphensestraat moet ervoor gaan zorgen dat de wegingdeling ook zo wordt aangepast dat er 30 km/h wordt gereden. Het gedrag proberen we te beïnvloeden door onder andere de weg smaller te maken, verkeersplateaus aan te leggen en visueel versmallen door de aanleg van groenborders en bomen. Deze maatregelen dienen voldoende te zijn om geen verdere verkeer remmende maatregelen te hoeven treffen. Na de herinrichting wordt uiteraard gemonitord op de snelheden die worden gereden. Indien de snelheden, na de herinrichting, aanleiding geven tot handhaving dienen wij een verzoek in bij politie. In de huidige situatie komen weginrichting en maximale snelheid niet overeen waardoor handhaving niet mogelijk is na de herinrichting is dit wel het geval.
Weg wordt erg smal, passen 2 vrachtwagen naast elkaar plus fietsers?	Om gewenst gedrag duidelijk te maken aan de weggebruikers is de middenrijloper ca. 2,40 meter. Hierdoor is deze te smal voor twee (vracht)auto's bij een tegenligger moeten automobilisten de fietsstroken gebruiken. Wanneer daar fietsers gebruik van maken moeten de automobilisten achter de fietsers blijven tot de tegenligger is gepasseerd. Er is geen ruimte om de fietsstroken separaat van de weg aan te liggen. De totale wegbreedte van 5,80 meter is voldoende voor het passeren van 2 vrachtwagens.
Aan één van de tafels met tekeningen kwam ik terecht. Op mijn vraag waar de andere plannen waren, deze waren er niet. Dit was de enige!!!! Daarop gevraagd wat prioriteit 1 en 2 waren waarvoor dit plan gekozen is. Antwoord: veiligheid en snelheid! Hierop zei ik dat het mij dan enorm tegenvalt dat dit plan (in basis) eruit is gekomen. In de basis veranderd er namelijk niets essentieels. Hierop werd gevraagd wat ik dan voor idee had. Dat is heel simpel. Bij de 2 "moeilijke" veiligheidspunten, nl kruising Zwientje en de Tol is het ruim genoeg om daar bij beide een rotonde (klein) te plannen. Er werd gelijk gezegd dat dit niet kon..... Vind ik zeer vreemd want de rotondes zijn zo wie zo veiliger! Tevens haal je op die punten de snelheid eruit!. Overigens las ik ook dat de grote rotonde bij de Aldi ook wordt aangepast om de snelheid eruit te halen. Ook kun je aan 2 kanten in het traject nog snelheidscameras plaatsen. Die werken trouwens nog het beste tegen de hoge snelheden	De huidige inrichting met kruispuntplateaus dienen voldoende verkeer remmend te zijn. Voor het toepassen van volwaardige rotondes is onvoldoende ruimte. Het toepassen van mini-rotondes word niet verwacht dat deze het gewenste effect geven bij de verkeersintensiteiten zoals op de Zutphensestraat. Na de herinrichting wordt uiteraard gemonitord op de snelheden die worden gereden. Indien de snelheden, na de herinrichting, aanleiding geven tot handhaving dienen wij een verzoek in bij politie. In de huidige situatie komen weginrichting en maximale snelheid niet overeen waardoor handhaving niet mogelijk is na de herinrichting is dit wel het geval.

en daardoor het asociale rijgedrag. Maar dan moet je wel zorgen dat berijders niet weten of ze werken of niet.	
Ik wil graag duidelijkheid hebben over het voorlopig ontwerp van de herinrichting Zutphensestraat. In de ontwerptekening valt het mij op dat het draai/keerpunt ter hoogte van huisnummers 158a en 160 niet meer aanwezig is.	De keerlus word teruggebracht in het ontwerp door het toepassen van een verrijdbare band ter plaatse van het voetpad.
Tevens vrezen wij als buurt van deze rij huizen parkeeroverlast i.v.m. met het vervallen van parkeervakken ter hoogte van de tandarts/sportschool. Volgens de tekening vervallen rond die plek alle 8 à 9 parkeervakken aan de doorgaande weg. Boven de tandarts worden ook nog eens 4 appartementen bewoond waarvan iedereen een auto heeft. Deze personen gaan vermoedelijk de auto parkeren op de vier (het zijn er nu nog 5) parkeervakken voor onze woningen. Dit gaat ongetwijfeld parkeeroverlast geven waardoor aanwonende bewoners die in bezit zijn van twee auto's, genoodzaakt worden om de auto op de parallelweg voor hun eigen woning te plaatsen.	Conform het huidige parkeeronderzoek is er voldoende parkeergelegenheid opgenomen in het ontwerp. Plek specifiek zijn hier, n.a.v. diverse opmerkingen, parkeerplaatsen toegevoegd. Zoals ook bij de tandarts/sportschool.
We gaan de oprit voor de auto verplaatsen naar de voorkant op de hoek. Nu rust dus mijn vraag wat voor stoep jullie gaan plaatsen en of hier dus ook gelijk rekening mee gehouden kan worden voor mijn nieuwe oprit?	Bij het ontwerp houden we rekening met de aanwezige opritten. Wanneer het voornemen is een inrit te verleggen moet hier een vergunning voor worden aangevraagd. Zodra de vergunning is geaccepteerd kan de nieuwe oprit ook worden meegenomen in het ontwerp; Ter plaatse van de oprit passen we dikke stoeptegels toe;

Op de lange stukken tussen de ophogingen bij de kruispunten, extra snelheid remmende obstakels plaatsen.	De huidige inrichting met kruispuntplateaus dienen, naast de maatregelen voor het visueel versmallen van de weg, voldoende verkeer remmend te zijn. Na de herinrichting wordt uiteraard gemonitord op de snelheden die worden gereden. Indien de snelheden, na de herinrichting, aanleiding geven tot handhaving dienen wij een verzoek in bij politie. In de huidige situatie komen weginrichting en maximale snelheid niet overeen waardoor handhaving niet mogelijk is na de herinrichting is dit wel het geval.
. En/of Het voorrangsbord weghalen en het verkeer van rechts voorrang geven. (Het is eigenlijk heel gek dat dit vanaf de Spoorstraat tot het centrum, wel zo is en na de Spoorstraat plotseling stopt, terwijl het wegdek en de inrichting hetzelfde zijn.)	Het aandeel verkeer is te hoog om een verblijfsfunctie op te stellen (weg zonder voorrang). Verder mag er dan op de rijbaan worden geparkeerd, hebben de fietsers geen fietsstroken, zijn er geen zebrapaden en behoort de rijbaan smaller te zijn dan 5,80. Door het hoge aantal verkeer is het niet mogelijk om een wegontwerp zonder deze maatregelen op te stellen.
Klopt het dat mensen die 'hun' parkeerplaats kwijtraken hun auto op de weg mogen parkeren?	Conform het huidige parkeeronderzoek is er voldoende parkeergelegenheid opgenomen in het ontwerp. Plek specifiek zijn hier, n.a.v. diverse opmerkingen, parkeerplaatsen toegevoegd. Daarnaast is het niet toegestaan om te parkeren op de fietsstroken.
Ik ben er tegen dat u de bomen die een aantal jaren geleden langs de weg geplaatst zijn en die er nu prachtig bij staan, gaat kappen.	De huidige bomen worden verwijderd. In de vervolgfase gaan we onderzoeken of het mogelijk is om de bomen te verplanten in plaats van te kappen. Hierdoor kunnen wellicht de bomen weer terug worden gezet langs de Zutphensestraat
Klopt het dat de politie pas flitspalen wil plaatsen wanneer de weg volgens VVN volledig als 30 km zone is ingericht?	Correct. Na de herinrichting wordt uiteraard gemonitord op de snelheden die worden gereden. Indien de snelheden, na de herinrichting, aanleiding geven tot handhaving dienen wij een verzoek in bij politie. In de huidige situatie komen weginrichting en maximale snelheid niet overeen waardoor handhaving niet mogelijk is na de herinrichting is dit wel het geval.
Mijns inziens is het essentieel dat zwaar verkeer (vrachten landbouwverkeer) geweerd gaat worden. Kunt u dit bevestigen?	Nee. Zutphensestraat is een belangrijke verbindingroute naar de Hazenberg en Rhien-derstein. Deze moet worden behouden. Daarom komt er geen verbod op vrachtverkeer.

Voor de Zutphensestraat 107 en 109 staan een aantal parkeervakken gesitueerd - 4 st . Zoals u wellicht weet, zijn er een aantal bedrijven gevestigd op nr. 105, waar dan ook doorlopend klanten komen. Deze parkeren nu aan de overzijde van 105 (6 parkeervakken), voor 105 en 107 (4 parkeervakken) en / of voor 109 (2 parkeervakken). Totaal dus 12 parkeervakken in gebruik door cliëntèle en bewoners. In de nieuwe situatie komen er 4 vakken terug, maar niet voor 105. De volgende aanvullingen: a. (bedrijfs)parkeerplaatsen dienen m.i. gesitueerd te worden voor/naast het bedrijf; dus bij nr. 105. b. 4 parkeerplaatsen is echt te weinig voor voornoemde en zorgt voor overlast voor 107 en 109. Het verzoek om dan ook parkeervakken te situeren voor/naast 105. c. Wellicht kan de begroeiing verplaatst worden 107/109? d. Is er nog een mogelijkheid voor het inrichten van een gehandicaptenparkeerplaats voor/nabij 109?	Conform het huidige parkeeronderzoek is er voldoende parkeergelegenheid opgenomen in het ontwerp. Plek specifiek zijn hier, n.a.v. diverse opmerkingen, parkeerplaatsen toegevoegd. Ook op de door u aangegeven locaties. In de uitwerking naar het DO wordt gekeken naar parkeerplekken voor mindervaliden.
Zebrapaden: in het ontwerp zijn geen zebrapaden opgenomen, maar deze zijn zeker wel wenselijk. In een 30 kmh-zone worden in principe geen zebrapaden aangelegd, maar daar kan van af worden geweken (bron: https://swov.nl/nl/fact/infrastructuur-hoe-kan-je-infrastructuur-voorvoorzieningen-voor-voetgangers-en-fietsers). De Zutphensestraat is en blijft de hoofdontsluitingsweg door de kern Brummen, met nog steeds zwaar (vracht)verkeer, de hoofdroute voor hulpdiensten (van Zutphen naar Brummen en Eerbeek) en een (voor 30 kmh-zones) hoge verkeersintensiteit. Dit in combinatie met een hoge voetgangersstroom op enkele kruispunten (met name ten hoogte van Meengatstraat / Voorsterweg en Hogendorpsstraat / Rhiendersevoetpad: van wijk Rhienderen richting basisscholen in de wijk Brummense Enk)	De zebrapaden zijn binnen de laatste versie van het VO toegevoegd.
- Parkeerplaatsen: over het gehele tracé verdwijnt een groot aantal parkeerplaatsen ten gunste van meer openbaar groen. Dit is een uitstekend uitgangspunt en leidt ook tot meer ontwerp kwaliteit. Risico is wel dat het parkeren u van Zutphensestraat richting zijwegen gaat (en daar tot overlast leidt). Bij het uitvoeren van dit ontwerp voor de Zutphensestraat moeten dus ook flankerende maatregelen worden getroffen om die overlast te voorkomen (bijvoorbeeld een P-verbod op het aangrenzende wegvak).	Conform het huidige parkeeronderzoek is er voldoende parkeergelegenheid opgenomen in het ontwerp. Plek specifiek zijn hier, n.a.v. diverse opmerkingen, parkeerplaatsen toegevoegd. Ook op de door u aangegeven locaties. Er worden geen maatregelen getroffen op zijwegen van de Zutphensestraat
- Plateaus: de huidige (asfalt)plateaus zijn goed verrijdbaar, ook zonder veel geluidsoverlast (van stuitend vrachtverkeer). De nieuwe plateaus ook dusdanig ontwerpen dat geluidsoverlast wordt voorkomen.	De plateaus worden conform de huidige richtlijnen en met het oog op het gebruik, mede door hulpdiensten, aangelegd.

Blij dat de Zutphensestraat de uitstraling krijgt die ze verdient. Mooi plan met veel groen. Bomen: Er kunnen meer bomen worden geplant. Liever een boom met kleine groeiplaats die langzamer groeit als geen boom. Zeker bij de Aldi Rotonde en voor de Ielijke gevels nabij Oude Hubo. Oude bomen uit de planten bakken verplanten.	Ter plaatse van de rotonde worden er geen bomen geplant tussen het fietspad en rijbaan Dit om te voorkomen dat het zicht op het fietspad onvoldoende is. De huidige bomen worden verwijderd. In de vervolgfase gaan we onderzoeken of het mogelijk is om de bomen te verplanten in plaats van te kappen. Hierdoor kunnen wellicht de bomen weer terug worden gezet langs de Zutphensestraat
Verlichting: Graag lage masten toepassen. Dorpse sfeer	De verlichtingsmasten worden aangepast naar het dropskarakter. Dit houdt in dat er lagere masten komen dan de huidige masten.
Verharding: Blij met profiel van de klinkers. Asfalt op plateaus en fietsstroken doen afbraak aan de dorps sfeer. Graag nu al vanuit het beeld denken aan snelheid remmende maatregelen. Niet zoals in Voorst. Parkeerplaatsen: Fijn dat er minder parkeerplaatsen in het plan zitten. De helft staat altijd leeg.	We gaan er vanuit de huidige genomen maatregelen voldoende zijn om het verkeer te remmen en dat extra snelheid remmende maatregelen niet nodig zijn. Na de herinrichting wordt uiteraard gemonitord op de snelheden die worden gereden. Indien de snelheden, na de herinrichting, aanleiding geven tot handhaving dienen wij een verzoek in bij politie. In het uiterste geval passen we extra snelheid remmende maatregelen toe.
Groen: Brummen verdient meer kleur Durf met een groen hart te spreken. Laat de techniek en functionaliteit soms een beetje varen. Groen is sterk en veerkrachtig en het Imago van Brummen. Dus daarom de paarse vakken uitbreiden. Bij verfraaiing van de entree bij de Aldi parkeerplaats en bij Tolzicht; Toepassen eigentijds prairie beplanting/Lage Schaar beeld is passender en in onderhoud hetzelfde. Groenblijvende vaste planten winterhard.	Nabij de kruising Spoorstraat en de rotonde met de Vulcanusweg zijn deze vakken toegevoegd. In de vervolgstappen van het ontwerp worden het sortiment bomen en planten bepaald. Dit gebeurt vanuit ons programma groen daarin zijn veelal inheemse soorten opgenomen.
Zebrapaden hard nodig met oversteken (handicap/ouderen/kinderen)	Correct deze zijn toegevoegd in de laatste versie van het Voorlopig Ontwerp
Te veel drempels => meer trillingen => meer geluid => meer fijnstof => meer remslijpesel => Hulpdiensten vertraagen er door, elke seconde telt	Ten opzichte van de huidige situatie worden slechts enkele plateaus toegevoegd. Ook zijn gedurende het ontwerpproces zijn betrokken bij de verdere uitwerking van het ontwerp.

Weg erg smal, risico op aanrijden, spiegel koppen, fietsers zijn geen remmiddel of botsobjecten !!!	Om gewenst gedrag duidelijk te maken aan de weggebruikers is de middenrijloper ca. 2,40 meter. Hierdoor is deze te smal voor twee (vracht)auto's bij een tegenligger moeten automobilisten de fietsstroken gebruiken. Wanneer daar fietsers gebruik van maken moeten de automobilisten achter de fietsers blijven tot de tegenligger is gepasseerd. Er is geen ruimte om de fietsstroken separaat van de weg aan te liggen. De totale wegbreedte van 5,80 meter is voldoende voor het passeren van 2 vrachtwagens
Geen eenheid in twee stukken van doorgaande weg Zutphensestraat/Arnhemse straat;	Correct de Zutphensestraat vanaf kruising Spoorstraat heeft de functionaliteit van een verblijfsfunctie (Erftoegangsweg) terwijl het her in te richten deel van de weg een stroomfunctie (Gebiedsontsluitingsweg) heeft.
Delen groen is nu al goed, => verspilling van natuur en geld om groen te vervangen voor groen.	De huidige bomen worden verwijderd. In de vervolgfase gaan we onderzoeken of het mogelijk is om de bomen te verplanten in plaats van te kappen. Hierdoor kunnen wellicht de bomen weer terug worden gezet langs de Zutphensestraat
Tijdsduur hoe moet omleiden van het verkeer, hoe gaan jullie om met bereikbaarheid.	Bij het defectief worden van het ontwerp word gekeken naar de uitvoerbaarheid en de omleidingen. Bij het bepalen van de omleidingsroutes worden de dorpsraden betrokken. Het voornemen is om in dec-2025 deze te presenteren.
Locatie van de avond niet echt geschikt voor ouderen/slecht ter been/doof en veel te druk.	Door de grote gelijktijdige toestroom van belangstellende was het, op bepaalde tijdstippen, erg druk. In het vervolg houden we de informatie bijeenkomst op een ruimere locatie. Bij voorkeur het gemeentehuis van Brummen.
Hartelijk dank voor de organisatie van de inloopbijeenkomst van 2 juni. De communicatie rond een dergelijk groot project met grote impact voor de aanwonenden is wat dat betreft goed geregeld. Echter, voordat ik met een aantal vragen kom een opmerking over de locatie van de bijeenkomst bij Concordia. Het is een loffelijk gebaar van de gemeente om voor de lokale ondernemers iets te doen, maar dat was niet het doel. Honderden mensen in korte tijd in een ruimte van nog geen 100m2 geeft een "pieren-in-een-potje" effect. Mijn vrouw en ik hebben, net als vele anderen, niets opgestoken helaas vanwege de onmogelijkheid om alles goed te zien en met medewerkers te spreken vanwege de drukte. De hal van het gemeentehuis zou vele malen geschikter zijn geweest. De catering door Concordia was dan een goede optie geweest.	Door de grote gelijktijdige toestroom van belangstellende was het, op bepaalde tijdstippen, erg druk. In het vervolg houden we de informatie bijeenkomst op een ruimere locatie. Bij voorkeur het gemeentehuis van Brummen.

1. Afkoppeling regenwater: Is door de gemeente aan te geven wie de kosten gaat dragen voor de werkzaamheden die op de erven van de bewoners moeten worden uitgevoerd? Ik heb begrepen dat er een subsidie voor beschikbaar komt, maar zal dit alle kosten afdekken? Een deel van de bestrating op het erf en een deel van de tuin zal moeten worden opengebroken. Is hier iets meer over te zeggen?	Dit is per woning verschillend. Hierover zullen in vervolgfase gesprekken worden gevoerd. Voor de subsidieregeling afkoppelen zie de website van de gemeente Brummen. https://www.brummen.nl/subsidies/afkoppelen-regenwater
2. Europese aanbesteding: De verantwoordelijke wethouder heeft mij eerder gezegd, dat uiterlijk medio 2026 de schop in de grond gaat en dat eind 2025 de (Europese) aanbesteding zal worden uitgevoerd. Is de gemeente er van overtuigd, dat in de periode van 6 maanden de volledige aanbesteding uit te voeren is, de keuze te maken voor een uitvoerder, dat die uitvoerder de planning kan maken en dan medio 2026 kan starten?	Het project bestaat uit meerdere fases waarbij het doel is eind 2025 de aanbestedingsprocedure wordt gestart. Verder hebben ook de kabels en leidingen beheerders verschillende werkzaamheden uit te voeren. De exacte start hangt af van het gereed zijn van het ontwerp en beschikbare capaciteit.
3. De fasering: Kan de gemeente aangeven op welke wijze dit zal geschieden? Knijpt u de werkzaamheden op, bijvoorbeeld eerst vanaf kruising Spoorstraat tot de Van Hogendorpstraat?	Nee is de vervolgfases wordt de fasering en bereikbaarheid nader bekeken.
4. Bereikbaarheid aanwonenden: Kan de gemeente aangeven hoe dit zal worden ingericht?	De percelen blijven te allen tijde te voet bereikbaar.
5. Hoewel wij voldoende parkeergelegenheid hebben op eigen erf zijn wij tegen het reduceren van parkeerplaatsen langs de weg. De redenering om dit te willen begrijpen wij ook niet, los van het mooiere plaatje misschien. Er komen nog steeds meer auto's bij in ons land, mensen willen mobiel zijn en zijn individualistischer dan ooit tevoren, er is onvoldoende openbaar vervoer etc.	Conform het huidige parkeeronderzoek is er voldoende parkeergelegenheid opgenomen in het ontwerp. Plek specifiek zijn hier, n.a.v. diverse opmerkingen, parkeerplaatsen toegevoegd.
6. Ter overweging aan de gemeente om op het tracé verkeersdrempels aan te leggen. De Zutphensestraat was en is een racebaan!	Het aanbrengen van extra drempels maakt de interval tussen de drempels/plateau's te kort.. Er worden geen extra drempels toegepast. De herinrichting is m.n. bedoelt dat de wegindeling ook zo wordt aangepast dat er 30 km/h wordt gereden. Het gedrag proberen we te beïnvloeden door onder andere de weg smaller te maken, verkeersplateaus aan te leggen en visueel versmallen door de aanleg van groenborders en bomen.

7. De breedte van de weg, inclusief fietsstroken, gaat terug naar 5.80m. Het is nu al voor fietsers regelmatig gevaarlijk. Ter overweging aan de gemeente om landbouwverkeer en doorgaand vrachtverkeer te weren.	Om gewenst gedrag duidelijk te maken aan de weggebruikers is de middenrijloper ca. 2,40 meter. Hierdoor is deze te smal voor twee (vracht)auto's bij een tegenligger moeten automobilisten de fietsstroken gebruiken. Wanneer daar fietsers gebruik van maken moeten de automobilisten achter de fietsers blijven tot de tegenligger is gepasseerd. Er is geen ruimte om de fietsstroken separaat van de weg aan te liggen. De totale wegbreedte van 5,80 meter is voldoende voor het passeren van 2 vrachtwagens. Het doorgaand vracht- en landbouwverkeer wordt niet geweerd.
Ik heb de ontwerpen bekeken en maak me eerlijk gezegd wel wat zorgen (ondanks dat ik het er mooi vind uitzien). Ik zie namelijk dat de wegbreedte behoorlijk versmald wordt en dat er fiets suggestiestroken worden toegepast. Eigenlijk een beetje het principe zoals ook de kern van Voorst is ingericht. De Zutphensestraat wordt dan ook onaanrekkelijk gemaakt voor doorgaand verkeer. De doorstroming wordt namelijk door het aanwezige fietsverkeer sterk verminderd. Op zich prima maar naar aanleiding van dit ontwerp maak ik me nu wel zorgen om de volgende zaken: 1. De fietsers zorgen dus eigenlijk als rijdende verkeer remmende maatregelen. Ik maak me dan ook zorgen om de veiligheid van deze fietsers	Om gewenst gedrag duidelijk te maken aan de weggebruikers is de middenrijloper ca. 2,40 meter. Hierdoor is deze te smal voor twee (vracht)auto's bij een tegenligger moeten automobilisten de fietsstroken gebruiken. Wanneer daar fietsers gebruik van maken moeten de automobilisten achter de fietsers blijven tot de tegenligger is gepasseerd. Er is geen ruimte om de fietsstroken separaat van de weg aan te liggen. De totale wegbreedte van 5,80 meter is voldoende voor het passeren van 2 vrachtwagens. Het doorgaand vracht- en landbouwverkeer wordt niet geweerd.
2. Angst dat er nu ook veel gemotoriseerd verkeer de Voorsterweg gaat hanteren als sluiproute aangezien de wegbreedte ongeveer even breed is (met minder fietsers) Ook in Voorst zie je namelijk dat veel gemotoriseerd verkeer nu gebruik maakt van de rondweg terwijl door de kern rijden in principe korter is. Dit gaat denk ik dus ook in Brummen gebeuren alleen is hier, zoals ik het zie, niet gekeken naar een passende alternatieve route voor het doorgaande verkeer van bv Zutphen naar Eerbeek.	Het is niet direct de verwachting dat het verkeer meer gebruik gaat maken van de Voorsterweg. De verwachting is dat meer gebruik gaat worden gemaakt van de N348.
In het kader van de herinrichting van de Zutphensestraat in Brummen, gepland in 2026 – 2028, verzoek ik u hierbij rekening te houden met het volgende. In de herfst, van half september tot half november, heb ik mijn oprit en garage nodig voor het uitoefenen van mijn bedrijf. Elke dag worden boomzaden aangeleverd in zakken van 20 en 25 kilo. Deze worden uit- en ingeladen, soms op pallets, in vrachtwagens en/of bestelauto's vanuit binnen- en buitenland. Alle zaden worden ter plekke gecontroleerd, afgewogen en schoongemaakt in mijn garage. U zult begrijpen dat het uitoefenen van mijn bedrijf onmogelijk wordt als de weg opengebroken is en de zakken	Door een gedegen fasering proberen we de overlast te beperken voor omwonende en bedrijven. De duur per locatie kan pas bij nadere uitwerking van het ontwerp worden gegeven.

zaden niet op mijn oprit kunnen worden gelost. Ik hoop dat u er in uw planning rekening mee kunt houden om in deze twee herfstmaanden géén geplande werkzaamheden voor mijn deur uit te oefenen.	
Vervallen van de parkeervak. Het argument was: daar staan overdag toch geen auto's op dat parkeervak. Hoe meetbaar is dat als er alleen overdag wordt gekeken: overdag werken veel mensen en worden de parkeerplaatsen 's avonds en in het weekend wel gebruikt. Het parkeervak voor woning wordt veel gebruikt na werktijd en in de weekeinden door visite en aanwonenden. Er is een oplossing: als er dan toch een groenstrook moeten komen. Ter compensatie de lichtmast tussen huisnr 80 en huisnr 82 (vroeger stond hier ook geen lichtmast) verplaatsen naar de overzijde van de weg. Je zou dan voor de woningen 78-80 twee parkeervakken (lengte totaal 11 meter) kunnen aanleggen i.p.v. een parkeerplaats. En wie kan garantie geven dat het tankstation weg is (hier wordt al wel 25 jaar over gesproken) voor het aanpassen van de weg, termijn daar nu al wel 3 parkeerplaatsen staan ingetekend?	Er heeft een parkeeronderzoek plaats gevonden op verschillende tijdstippen van de week op verschillende tijdstippen. Ook s 'avonds. Vanuit dit onderzoek is de bezettingsgraad bekend geworden. Hierop zijn de parkeerplaatsen ontworpen. De drie parkeerplaatsen zijn in dit ontwerp vervallen en worden bij de ombouw van het tankstation aangelegd.
Wij vinden het loskoppelen van regenwater van de woningen een goed idee. Maar bij het los koppelen van de straatkolken van de riolering hebben wij vraagtekens of dit milieutechnisch verantwoord is. Dan komen de vetten en overige afvalstoffen van auto's en vrachtwagen ect. in het oppervlaktewater terecht.	Het juist afkoppelen van rijbanen is milieutechnisch verantwoord wanneer hier ook de passende maatregelen voor worden genomen. Zoals infiltratieriool of regenwatervijvers. In de vervolgfase van het ontwerp worden deze oplossingen onderzocht.
Mooi ontwerp! Klinkers mooi, maar er bestaan ook geluidsarme klinkers, geluid is ook belangrijk. Bomen op de groenmarkt in Zutphen zijn mooi, Luchtig maar toch goed aanwezig. Geen eiken- of beuken- of kastanjabomen; Groenstrook plus stoep heel mooi ook de weg verder goed!.	In de vervolg stappen van het ontwerp worden het sortiment bomen en planten bepaald. Dit gebeurt vanuit ons programma groen waar de inheemse soorten zijn opgenomen.
Er blijven te weinig parkeervakken over, zowel voor bewoners, als voor ondernemer. Dit werkt conflict bevorderend. Bij de vorige reorganisatie is er met de gemeente afgesproken dat het huidige aantal parkeerplaatsen voor het Brummens friethuis zou blijven. Dit is ook gerealiseerd.	Conform het huidige parkeeronderzoek is er voldoende parkeergelegenheid opgenomen in het ontwerp. Plek specifiek zijn hier parkeerplaatsen toegevoegd.
De tijdsduur van de volledige reorganisatie (2 jr!) zal voor het Brummens Friethuis onherroepelijk leiden tot omzet/inkomsten verlies. Het Brummens Friethuis is namelijk voor een groot deel van zijn inkomsten afhankelijk van impuls aankopen van het doorgaande verkeer.	Door een gedegen fasering proberen we de overlast te beperken voor omwonende en bedrijven. De duur per locatie kan pas bij nadere uitwerking van het ontwerp worden gegeven.

Tenslotte vraag ik af of zonder wegversmallingen zoals bijvoorbeeld in voorst, de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd is.	De herinrichting van de Zutphensestraat moet ervoor gaan zorgen dat de wegingdeling ook zo wordt aangepast dat er 30 km/h wordt gereden. Het gedrag proberen we te beïnvloeden door onder andere de weg smaller te maken, verkeersplateaus aan te leggen en visueel versmallen door de aanleg van groenborders en bomen. Deze maatregelen dienen voldoende te zijn om geen verdere verkeer remmende maatregelen te hoeven treffen. Na de herinrichting wordt uiteraard gemonitord op de snelheden die worden gereden. Indien de snelheden, na de herinrichting, aanleiding geven tot handhaving dienen wij een verzoek in bij politie. In de huidige situatie komen weginrichting en maximale snelheid niet overeen waardoor handhaving niet mogelijk is na de herinrichting is dit wel het geval.
Ik had u mooie plannen gelezen en gezien voor de herinrichting van de Zutphensestraat te Brummen. Het ziet er heel mooi uit en ik denk dat daar de bewoners heel blij mee zullen zijn. Dit gaat het verkeer circulatieniveau naar beneden brengen en zeker de snelheid. Het niet meer parkeren in deze straat lijkt mij erg funest en overlast gevend voor andere straten en een heroverweging waard. Het gevolg van de herinrichting van deze Zutphensestraat geeft extra verkeerverplaatsing naar de Voorsterweg. Terwijl daar juist enige jaren geleden verkeer remmende maatregelen zijn getroffen met het aanbrengen van de verhoogde tafels in de weg. Misschien dat jullie dan hier een vrachtverkeer verbod kunnen toepassen op de Voorsterweg. Of borden met andere verboden deze weg niet te gebruiken. Dat zoveel mogelijk verkeer van de rotonde vanaf de weg naar Zutphen via het industrieterrein wordt geleid.	Het is niet direct de verwachting dat het verkeer meer gebruik gaat maken van de Voorsterweg. De verwachting is dat meer gebruik gaat worden gemaakt van de N348. Na de herinrichting blijven we dit uiteraard monitoren. Er worden op voorhand geen verboden ingesteld voor vrachtverkeer.

Op het ontwerp wordt aangegeven dat de inrit van het tankstation op de hoek Zutphensestraat/G.K van Hogendorpstraat zal vervallen. En ook de bestaande parkeerplaatsen (aan de Zutphensestraat) aan de overkant van het tankstation worden opgeheven op uw tekening, echter deze parkeerplaatsen zijn vergeven in het project en het bestemmingsplan voor het nieuw te bouwen 14-apartementencomplex. Voorlopig blijft het tankstation bestaan en in bedrijf (dus inclusief de op- en afritten) en wenselijk bereikbaar tijdens de herinrichting in afwachting van de nog lopende Raad van State-procedure inzake het verplaatsen van het tankstation en het bouwen van het appartementencomplex, waarvan wij niet kunnen bepalen wanneer de uitspraak zal zijn en de plannen onherroepelijk goedgekeurd worden.	De laatste versie van het ontwerp is aangepast. De parkeerplaatsen worden aangelegd na de herontwikkeling. De inrit blijft nog tot die tijd van kracht. Conform het bestemmingplan is er een parkeerplaats toegevoegd aan de overzijde van de straat.
Als fietser weiger ik tegenwoordig nog gebruik te maken van de Zutphensestraat vanwege nare ervaringen (ik rijd al lange tijd via de Houtwal naar het centrum). De wegversmallingen zijn voor de fietsers zelfs gevaarlijker geworden! Bovendien word je als voetganger werkelijk ondersteboven gereden bij pogingen om over te steken zelfs via zebrapaden. Ik heb dit verschillende keren hoogstpersoonlijk meegemaakt.	Om gewenst gedrag duidelijk te maken aan de weggebruikers is de middenrijloper ca. 2,40 meter. Hierdoor is deze te smal voor twee (vracht)auto's bij een tegenligger moeten automobilisten de fietsstroken gebruiken. Wanneer daar fietsers gebruik van maken moeten de automobilisten achter de fietsers blijven tot de tegenligger is gepasseerd. Er is geen ruimte om de fietsstroken separaat van de weg aan te liggen. De totale wegbreedte van 5,80 meter is voldoende voor het passeren van 2 vrachtwagens. Het doorgaand vracht- en landbouwverkeer wordt niet geweerd.
Tenslotte vraag ik dringende aandacht voor de uitrit Prinses Catharina-Amaliastraat (hofje) naar de Zutphensestraat. Vanwege geparkeerde auto's met name een bestelauto, die totaal het zicht ontnemt voor automobilisten, maar zeker óók voor fietsende kinderen, die uit de Prinses Catharina-Amaliastraat komen.	De parkeerplaatsen zijn verder van de weg gesitueerd waardoor dit het zicht op de weg verbeterd.
Helaas kan ik daar geen zebrapaden ontdekken, wat ik uitermate belangrijk vind voor o.a. kinderen, ouderen en slechtzienden! Zeker ook op drukke kruispunten. Uitzondering: rotonde bij de Aldi. Hopelijk gaan ze er wel komen!	Zebrapaden zijn toegevoegd in het ontwerp

Wij pleiten dan ook voor handhaving van de 30 km rijsnelheid d.m.v. flitspalen. - of eenrichtingverkeer op de Zutphensestraat mogelijk is - of de mogelijkheid bestaat vrachtverkeer te 'verleiden' tot gebruik van de snelweg. Er worden nu aanpassingen aan de weg en nabije omgeving voorgesteld zoals het plaatsen van bloembakken naast de weg. We betwijfelen of deze maatregel invloed heeft op de rijsnelheid. Het zal bovendien heel wat kosten om ze goed te onderhouden. Tijdens de inloopavond hoorden we een deskundige spreken over een versmalling van de weg, bv ter hoogte van de voormalige HUBO. Elke extra versmalling is gevaarlijk voor fietsers. Er bevindt zich daar nu al een versmalling d.m.v. met paaltjes die voor de fietser zeer onveilig is door filevorming van auto's. (zie hierboven) We noemen nog versmallingen voor Tolzicht en Berkelder. Auto's mogen hier officieel niet passeren, maar passeren soms toch rakelings. We hopen dat het klinkerwegdek niet meer geluidsoverlast zal veroorzaken. We vragen ons ook af of de klinkers niet zullen gaan wijken. We hopen van harte dat de herinrichting tot resultaat zal hebben dat de Zutphensestraat een veilige fietsroute zal worden.	De herinrichting van de Zutphensestraat moet ervoor gaan zorgen dat de wegingdeling ook zo wordt aangepast dat er 30 km/h wordt gereden. Het gedrag proberen we te beïnvloeden door onder andere de weg smaller te maken, verkeersplateaus aan te leggen en visueel versmallen door de aanleg van groenborders en bomen. Deze maatregelen dienen voldoende te zijn om geen verdere verkeer remmende maatregelen te hoeven treffen. Na de herinrichting wordt uiteraard gemonitord op de snelheden die worden gereden. Indien de snelheden, na de herinrichting, aanleiding geven tot handhaving dienen wij een verzoek in bij politie. Door de aanpassing is de verwachting dat er meer gebruik wordt gemaakt van de N348.
We hopen dat het klinkerwegdek niet meer geluidsoverlast zal veroorzaken. We vragen ons ook af of de klinkers niet zullen gaan wijken. We hopen van harte dat de herinrichting tot resultaat zal hebben dat de Zutphensestraat een veilige fietsroute zal worden.	Bij een lage snelheden is het motorgeluid dominant , <50 km/h. De weg constructie is voldoende draagkrachtig voor de zwaarste verkeersklasse.
In het programma Mobiliteit 2050 dat vorig jaar is vastgesteld geven jullie aan het aantal verplaatsingen te voet en met de fiets te verdubbelen, een aangenaam vooruitzicht. Ook geven jullie aan inclusieve gemeente te blijven voor iedereen, jong en oud en ieder met een beperking. Wij zijn voor het verminderen van parkeerplekken en de vergroening van de straat. Voorop willen wij stellen dat het verdwijnen van parkeerplekken voor ons persoonlijk geen impact heeft. Wij hebben hier ook geen persoonlijke bezwaren tegen. In de huidige plannen is het kruispunt Zutphensestraat - Oude Meengatstraat vergroent, alle parkeerplekken verdwijnen om het overzicht voor overstekende fietsers te verbeteren. Op papier een logische keuze. Zutphensestraat 105 is een dienstencentrum, hier zit een tandarts, mondhygiënist, fitness en een fysiotherapeut.	Conform het huidige parkeeronderzoek is er voldoende parkeergelegenheid opgenomen in het ontwerp. Plek specifiek zijn hier, n.a.v. diverse opmerkingen, parkeerplaatsen toegevoegd zoals bij het dienstencentrum.

Alle parkeerplekken voor dit dienstencentrum verdwijnen. Het lijkt ons juist belangrijk dat iemand met enig (tijdelijke)beperking juist dicht bij deze belangrijke voorzieningen kan blijven parkeren. Wij zien graag dat er parkeerplekken beschikbaar blijven voor het bezoeken van deze diensten. Graag horen wij hoe de gemeente hier tegenaan kijkt.	
Op dit moment heeft de gemeente de Zutphensestraat vastgesteld als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30km/u. Een nieuwe term, die is uitgelegd in de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30. De Zutphensestraat stroomt, bestuurders verplaatsen zich doelgericht in een min of meer constante richting met een min of meer constante relatief hoge snelheid. De weg wordt naar maatstaven van deze handreiking gerealiseerd. In deze handreiking wordt met nadruk gesproken dat dit voorlopige inrichtingskenmerken zijn, doordat nauwelijks tot geen ervaring is opgedaan met GOW30 wegen. Juist in dit spanningsveld zitten onze zorgen. Door de Zutphensestraat te blijven zien als doorgaande weg (voorrangsweg) zijn wij bang dat de snelheid hoger zal blijven liggen dan 30 km/u. Ook wordt vracht- en landbouwverkeer niet omgeleid. In het mobiliteitsprogramma 2050 wordt in ambitie 9 de wens uitgesproken dat vracht- en landbouwverkeer de hoofdstructuur buiten de bebouwde kom gebruikt. Dit is iets wat niet doorgeschoven moet worden naar 2050, maar moet worden meegenomen in de herinrichting van de Zutphensestraat. Wij hopen dat ook het gebruik van de weg verder zal afnemen, zodat dit in overeenstemming is met de functie en de vormgeving van de weg. Het liefst zien wij de weg als een erftoegangsweg (ETW30). Een ETW30 lijkt ons ook meer conform de door de gemeente zelf opgestelde mobiliteitsplannen die Brummen duurzaam, verkeersveilig en bereikbaar houden. Wij zijn benieuwd hoe de gemeente hier naar kijkt	Het aandeel verkeer is te hoog om een verblijfsfunctie op te stellen (weg zonder voorrang)(Erftoegangsweg). Verder mag er dan op de rijbaan worden geparkeerd, hebben de fietsers geen fietsstroken, zijn er geen zebrapaden en behoort de rijbaan smaller te zijn dan 5,80. Door het hoge aantal verkeer is het niet mogelijk om een wegontwerp zonder deze maatregelen op te stellen. Verder blijft de wens dat het vracht- en landbouwverkeer de hoofdstructuur buiten de bebouwde kom gebruikt. Door de herinrichting is de verwachting ook dat dit gebeurt. Echter komt er geen verbod op vracht en landbouwverkeer vanwege het belang van de weg voor het dorp Brummen.

Fijn dat er iets gedaan wordt aan de snelheid Top dat de onveilige wegversmallingen weggehaald worden de straat in het ontwerp is te smal. Vrachtwagens moeten elkaar normaal kunnen passeren zonder uit te wijken op de stoep dat brengt onveilige situaties denk aan de hulpdiensten die snel ter plaatse kunnen zijn;	Om gewenst gedrag duidelijk te maken aan de weggebruikers is de middenrijloper ca. 2,40 meter. Hierdoor is deze te smal voor twee (vracht)auto's bij een tegenligger moeten automobilisten de fietsstroken gebruiken. Wanneer daar fietsers gebruik van maken moeten de automobilisten achter de fietsers blijven tot de tegenligger is gepasseerd. Er is geen ruimte om de fietsstroken separaat van de weg aan te liggen. De totale wegbreedte van 5,80 meter is voldoende voor het passeren van 2 vrachtwagens.
Op dit moment ligt er een wegversmalling voor onze deur. hier hebben wij nu al veel overlast van. in het nieuwe ontwerp krijgen wij een drempel precies voor onze oprit, wij gaan hier niet mee akkoord. Deze drempel gaat ons wederom overlast bezorgen en na alle overlast van de versmalling willen wij absoluut geen drempel voor onze woning/oprit. Naar ons idee is deze drempel niet nodig. bovendien betekend dit dat er een reëel kans is op wateroverlast omdat onze oprit en aangrenzende schuur het laagste punt zijn. Wij willen hierover in gesprek en zouden graag zien dat de drempel uit het plan verdwijnt.	De drempel is gepositioneerd vanwege het hoge aantal verkeersbewegingen van af de parkeerplaats van de kringloop. In de verder uitwerking van het ontwerp wordt gekeken naar het hoogte profiel en de mogelijke oplossingen dat u geen wateroverlast ervaart. Het verkeersplateau blijft gehandhaafd.
Momenteel wordt er regelmatig geparkeerd op de stoep voor het hekwerk naast onze oprit. Dit blokkeert het zicht bij uitrijden. In het nieuwe ontwerp worden de parkeerplaatsen voor kringloopwinkel weggehaald. Niet alleen is dit nadelig voor verdere omwonenden maar dit betekent ook dat er nog meer geparkeerd worden op de stoep. Er moeten dan ook zeker geen parkeerplekken worden weggehaald en de stoep moet een niet parkeerzone worden. In het ontwerp staat de kadastrale grens niet goed aangegeven een deel van ons perceel wordt in het ontwerp aangemeld als stoep. de zebrapaden ontbreken. Wellicht kan de drempel hierdoor vervangen worden. Er is een onderzoek gedaan naar het aantal bezette parkeerplaatsen op bepaalde momenten, de momenten die gebruikt zijn , zijn niet realistisch dit is veelal tijdens de sluitingstijd van de winkel, werktijd van omwonenden of ophaaltijd van schoolgaande kinderen.	Conform het huidige parkeeronderzoek is er voldoende parkeergelegenheid opgenomen in het ontwerp. Plek specifiek zijn hier, n.a.v. diverse opmerkingen, parkeerplaatsen toegevoegd zoals bij de kringloopwinkel. Het parkeren op een stoep en op de toekomstige fietsstrook is niet toegestaan. Het parkeer onderzoeken heeft over verschillende dagen plaatsgevonden op verschillende tijdstippen.
Het parkeren op trottoirniveau is niet wenselijk, we zien het liever op hetzelfde niveau als de rijbaan. Mensen steken over het trottoir in daardoor is er ook kans dat ze op de loopruimte gaan staan.	De parkeerplaatsen worden in een andere verharding uitgevoerd dan het voetpad. Daardoor krijgt het een duidelijke afbakening. Het aanleggen van parkeervakken op rijbaanhoogte zorgt voor een breder wegbeeld en daardoor een hogere snelheid.
De streep op de kruising Zutphensestraat - Voorsterweg is overbodig en ook niet toegepast op de andere kruisingen. Deze mag wat ons betreft verdwijnen uit het ontwerp.	Wordt in het definitieve ontwerp verwijderd.

Er zijn duidelijke fietsstroken nodig op de Zutphensestraat. Dit is belangrijk om de ruimte voor en aanwezigheid van fietsers aan te geven. Daarnaast zorgt het voor een smaller wegbeeld en mag er niet op straat geparkeerd worden.	Er komen duidelijke fietsstroken gemarkeerd door een duidelijke streep en een fietssymbool. Het is belangrijk bestuurders bewust te maken van de aanwezigheid van fietsers. Bij het verwijderen van parkeervakken lopen we de kans om parkeerders op de rijbaan te krijgen, iets wat we niet willen. Het parkeren op fietsstroken is niet toegestaan.
Er ontbreken snelheidsremmers/drempels in het eerste deel (tussen Spoorstraat en Meengatstraat). De rechte stukken zijn lang en daardoor is er kans dat verkeer te hard gaat rijden.	Het aanbrengen van extra drempels maakt de interval tussen de drempels te kort. Extra drempels leveren een grotere kans op overlast voor bewoners en hulpdiensten. Er worden geen extra drempels toegepast.
De keerlus ter hoogte van huisnummer 160 (parallelstuk) is op het ontwerp verdwenen. Bewoners kunnen zonder deze lus niet goed keren in het doodlopende stuk.	Deze is in het ontwerp opgenomen en komt daar terug. Wel in een iets andere vorm.
De binnenste ring van de rotonde kan nu overreden worden door al het verkeer. Wordt er nog iets toegepast waardoor dit niet langer mogelijk is (m.u.v.) groot/ zwaar verkeer?	Ja, wordt opgenomen in het ontwerp. Exacte uitwerking volgt in een latere ontwerpfase
Het kombord wordt een aantal meter opgeschoven richting de rotonde. Mag dit zomaar?	Het verschuiven van komgrenzen is een raadsbevoegdheid. Na uitwerken van het DO wordt dit voorgesteld middels een raadvorstel.