

Dorpsraad Dirksland

Gemeente Goeree-Overflakkee

College van burgemeester en wethouders

T.a.v. de heer P. (Paul) Tebes, projectleider herinrichting Philipshoofjesweg

Postbus 1

3240 AA Middelharnis

Datum: Dirksland, 8 september 2026

Uw kenmerk: Z-26-179811/212058, uw brief van 1 september 2026

Ons kenmerk: Z-26-179811/211199, onze brief van 28 juli 2026

Betreft: Reactie op uw brief van 1 september 2026 inzake de herinrichting van de Philipshoofjesweg

Geacht college, geachte heer Tebes,

Voordat wij ingaan op uw reactie van 1 september 2026, willen wij als Dorpsraad graag iets meegeven over hoe dit project naar onze overtuiging is begonnen.

Het Van Weel-Bethesda Ziekenhuis hanteert als motto: *“Wij praten niet over u, maar met u.”* Dat motto had ook een mooi uitgangspunt kunnen zijn voor het project Philipshoofjesweg. Het gaat immers over de bewoners die aan deze weg wonen en over de Dirkslanders die er dagelijks gebruik van maken. Zij weten als geen ander hoe het er in de praktijk aan toegaat, beter dan wie dan ook die op basis van een theoretisch plan, een enkel gesprek en een schouw meent de werkelijkheid te kennen. Helaas is dat naar onze ervaring niet gebeurd.

Bewoners die de moeite namen om hun zorgen en ideeën kenbaar te maken, kregen op de inloopbijeenkomst regelmatig als reactie “kan niet” of “is al zo berekend” te horen. Na een paar van dat soort reacties verdwijnt de energie om nog verder in gesprek te gaan en overheerst het gevoel dat alles al vaststond voordat de bijeenkomst begon.

Het gevolg is dat Dirksland dit dossier in onze beleving begint met een 5-0 achterstand, omdat participatie voorafgaand aan de inloopbijeenkomst heeft ontbroken. Dat is precies de reden dat wij in onze brief van 28 juli zo uitgebreid zijn ingegaan op de punten die naar onze mening onvoldoende gehoor hadden gekregen en het is met dat gevoel dat wij ook op uw reactie van 1 september willen reageren.

Wij danken u voor uw brief van 1 september 2026, ontvangen binnen de door ons gevraagde termijn van zes weken. Wij waarderen dat u ons per punt gemotiveerd heeft teruggekoppeld, zoals wij hadden gevraagd, en dat u een aantal van onze zorgen heeft overgenomen: het verplaatsen van de oversteekplaats bij Bloemendaal, het laten uitvoeren van een risicoanalyse omgevingsinvloeden naar trillingen en de toezegging dat de verhoogde plateaus conform de CROW-richtlijnen worden ontworpen en uitgevoerd.

Op vier punten kunnen wij ons echter niet vinden in de motivering waarmee u een maatregel niet meeneemt en op een aantal onderdelen van ons verzoek van 28 juli hebben wij nog geen reactie ontvangen. Wij lichten dit hieronder toe en vragen u dit te heroverwegen.

Bij die punten valt ons op dat de motivering vrijwel steeds verwijst naar een bestaande norm, een technische berekening of praktische bezwaren voor bijvoorbeeld vrachtvervoer. De vraag of de uitkomst ook daadwerkelijk veilig aanvoelt voor kinderen, fietsers en andere kwetsbare verkeersdeelnemers, komt in die motivering niet aan bod. Daarmee laat u vakinhoudelijkheid keer op keer zwaarder wegen dan de menselijke maat. Het hanteren van normen en (technische) richtlijnen komt daardoor kil en klinisch over en er lijkt in die motivering geen ruimte te zijn voor begrip en empathie voor wat bewoners dagelijks op deze weg meemaken.

Dat is meer dan een kwestie van toon. Mocht er onverhoopt iets ernstigs gebeuren op de Philipshoofjesweg, dan kan de gemeente altijd terugvallen op het argument dat de inrichting voldoet aan de geldende technische richtlijnen en de bijbehorende wet- en regelgeving. Dat argument mag formeel juist zijn, maar het zorgt er niet voor dat bewoners zich gezien en gehoord voelen. Zo wordt de afstand tussen burger en lokale overheid nooit beslecht; sterker nog, de gemeente vergroot die afstand alleen maar en maakt bewoners onverschillig naar hun eigen gemeente, omdat zij sterk de indruk krijgen dat er over hen wordt beslist en niet met hen. Wij vragen u zich dat te realiseren bij elk van de onderstaande punten.

Dat de huidige inrichting van de Philipshoofjesweg niet voldoet, erkent de gemeente in feite zelf al. In de uitnodiging voor de inloopbijeenkomst van 9 juli 2026 schrijft u dat de straat opnieuw wordt ingericht om deze “verkeersveiliger” te maken¹. Daarmee erkent de gemeente dat de huidige situatie onvoldoende veilig is. Juist om die reden verbaast het ons dat een deel van de concrete maatregelen die deze onveiligheid wegnemen, wordt afgewezen met een beroep op normen, capaciteit of praktische bezwaren.

Wij willen daarbij benadrukken dat vakinhoudelijkheid, technische richtlijnen en het verhogen van de veiligheid voor de zwakkere verkeersdeelnemers geen tegenpolen hoeven te zijn. Ze kunnen, en moeten wat ons betreft, hand in hand gaan: een deugdelijk technisch ontwerp is juist het instrument waarmee die veiligheid wordt gerealiseerd, niet de reden om ervan af te zien. Wij vragen u die twee dan ook niet tegenover elkaar te zetten, maar in samenhang te bezien bij elk van de onderstaande punten.

1. Drempel vóór het plateau bij de Nijverheidsweg (ons punt 2.1)

U geeft aan dat er al een hoogteverschil bestaat tussen de Nijverheidsweg en het plateau en dat verkeer van en naar de Nijverheidsweg daardoor al moet afremmen. Dat is juist voor verkeer dat linksaf of rechtsaf de Nijverheidsweg in- of uitrijdt. Onze zorg betreft echter een andere verkeersstroom: doorgaand verkeer op de Philipshoofjesweg zelf, dat de Nijverheidsweg passeert zonder af te slaan en dus niet door dat hoogteverschil wordt geremd. Juist voor dat doorgaande verkeer is de oversteekbeweging van spelende en overstekende kinderen relevant.

Wij vragen u dit onderscheid in de beoordeling mee te nemen en, zoals u ook voor de Beatrixlaan-Tuinstraat heeft toegezegd, een voor- en nameting van de snelheid van het doorgaande verkeer op dit punt uit te voeren. Mocht die meting uitwijzen dat de snelheid van doorgaand verkeer bij het plateau niet aantoonbaar daalt tot 30 km/uur, dan vragen wij u dit punt alsnog op te nemen. Blijft die meting achterwege en wordt dit punt enkel op basis van een aanname afgewezen, dan kiest u naar onze overtuiging voor een theoretische inschatting boven de veiligheid van spelende en overstekende kinderen.

2. Geleiding op het plateau Philipshoofjesweg / Hondsgalgweg (ons punt 2.3)

¹Uitnodiging inloopbijeenkomst Philipshoofjesweg (kenmerk Z-26-179811/211199, behandelaar P. Tebes, d.d. 9 juli 2026): “We richten de straat opnieuw in om deze verkeersveiliger te maken.”

U wijst een geleiding af omdat deze de doorgang van vrachtverkeer en hulpdiensten zou versperren. Dat bezwaar geldt voor een fysieke geleiding met opsluitbanden of eilanden, maar niet voor geleiding door middel van belijning. Een asymmetrische markering die linksafslaand verkeer over de juiste weghelft stuurt, biedt dezelfde sturing zonder de rijbaanbreedte te beperken en zonder obstakel voor vrachtwagens of brandweervoertuigen.

Wij verzoeken u deze variant, geleiding door middel van belijning in plaats van een fysieke geleiding, serieus te laten beoordelen door uw verkeerskundige en ons over de uitkomst te berichten, in plaats van de logistieke voorkeur van vrachtvervoerders zonder meer te laten prevaleren boven de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers op dit kruispunt.

3. Minimaal twee drempels tussen het plateau Hondsgalgweg en het plateau Beatrixlaan (ons punt 2.4)

U geeft aan dat de bestaande afstand tussen deze plateaus voldoet aan uw eigen LIOR (Leidraad Inrichting Openbare Ruimte), die uitgaat van een snelheidsremmer elke 100 tot 150 meter. Wij merken op dat de LIOR een intern, door het college vastgesteld beleidsdocument is², terwijl CROW-publicatie 344 geldt als de landelijke, in de rechtspraak toegepaste norm voor snelheidsremmende maatregelen. Die publicatie gaat voor 30 km/uur-zones uit van een kortere onderlinge afstand en biedt bovendien ruimte om van een standaardafstand af te wijken wanneer de lokale situatie daarom vraagt.

Dit segment kent een aantal van dergelijke omstandigheden: het is onderdeel van een schoolroute, de woningen aan de Beatrixlaan-zijde staan op minder dan tien meter van de weg en het is een van de langere rechtstanden in het nieuwe ontwerp. Wij vragen u de afweging voor dit segment daarom niet uitsluitend op de LIOR te baseren, maar te toetsen aan CROW-publicatie 344 en ons de uitkomst van die toets te doen toekomen. Een interne leidraad die is opgesteld voor de gemiddelde situatie mag naar onze mening niet zwaarder wegen dan de veiligheid op een schoolroute met woningen die vlak aan de weg staan.

Ter toelichting: CROW-publicatie 344 is de landelijke richtlijn voor het ontwerp van verticale snelheidsremmers, opgesteld door CROW, de onafhankelijke kennisorganisatie voor infrastructuur en verkeer. Deze publicatie is niet alleen technisch relevant, met normen voor maatvoering, profiel en onderlinge afstand, maar heeft ook een juridische status: rechters gebruiken CROW-344 als toetssteen bij de beoordeling van aansprakelijkheid na een verkeersongeval, waarbij een weginrichting die niet aan de richtlijn voldoet meeweegt in de vraag of de wegbeheerder zijn zorgplicht heeft geschonden. Andersom geeft een ontwerp dat wél aan CROW-344 voldoet de gemeente juist een sterkere juridische positie, zoals u zelf ook aangeeft bij uw toezegging over de verhoogde plateaus.

Dat is precies de reden waarom wij vragen om de afweging voor dit wegvak niet uitsluitend op uw interne LIOR te baseren, maar CROW-344 daarop als aanvulling, en waar nodig als correctie, te hanteren. Een intern collegebesluit heeft nu eenmaal een andere juridische status dan een landelijke richtlijn die de rechter zelf als maatstaf gebruikt; in een situatie waarin beide normen tot een andere uitkomst leiden, ligt het dan ook voor de hand om de norm te volgen die het zwaarst weegt wanneer het onverhoopt tot een geschil komt.

4. Drempel vanuit het Poldersweegje richting de Philipshoofjesweg (ons punt 2.6)

²Uw brief van 1 september 2026 (kenmerk Z-26-179811/212058), reactie op ons punt 2.4: "Onze LIOR (Leidraad Inrichting Openbare Ruimte, vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders) gaat uit van (bij voorkeur) een snelheidsremmer elke 100 tot 150 meter."

U geeft aan dat het bestaande plateau al een afremmende functie heeft en dat er in het Poldersweegje recent verkeersremmende maatregelen zijn aangebracht. Die maatregelen liggen echter op het Poldersweegje zelf, verderop van de aansluiting. Onze zorg betreft specifiek de oversteek bij het plateau op de Philipshoofjesweg, waar de afremmende werking van maatregelen elders in het Poldersweegje niet automatisch doorwerkt.

Ook hier stellen wij voor dit te toetsen met een snelheidsmeting ter plaatse van het plateau, ná uitvoering van zowel de reeds aangebrachte maatregelen als de herinrichting. Mocht de gemeten snelheid op dat specifieke punt onvoldoende zijn gedaald, dan vragen wij u dit punt alsnog in overweging te nemen. Wij vragen u dit niet af te doen met een enkele verwijzing naar maatregelen die elders al zijn genomen, zolang niet is aangetoond dat deze ook op dit specifieke punt daadwerkelijk effect hebben op de snelheid van het verkeer.

5. Minimaal twee drempels tussen het plateau Beatrixlaan en het plateau Tuinstraat (ons punt 2.5)

Wij begrijpen dat u de afweging tussen snelheid en trillingshinder hier nog nader onderzoekt en dat u ons hierover in een later stadium bericht. Wij vragen u dit onderzoek te koppelen aan de risicoanalyse omgevingsinvloeden die u voor de trillingen laat uitvoeren en ons een concrete termijn te geven waarop wij uw uitkomst kunnen verwachten. Trillingshinder is een reëel punt van aandacht, maar wij vragen u de veiligheid van fietsende schoolkinderen zwaarder te laten wegen dan de belasting voor de woningen, zeker nu er ook oplossingen bestaan, zoals een uitvoering in asfalt, die beide belangen kunnen verenigen.

6. Doorgaand en zwaar vrachtverkeer weren uit de kern (ons punt 2.7)

Wij zijn verheugd dat u het weren van doorgaand vrachtverkeer als beleidsuitgangspunt in het mobiliteitsplan wilt vastleggen en dat u hiervoor concrete instrumenten benoemt: onderzoek naar de feitelijke routes, communicatie met bedrijven, bewegwijzering, voertuigverboden en eventuele infrastructurele maatregelen. Om te voorkomen dat dit onderwerp na vaststelling van het mobiliteitsplan opnieuw op de lange baan komt, vragen wij u een indicatief tijdpad te geven waarop deze instrumenten voor de Philipshoofjesweg concreet worden uitgewerkt.

Wij vragen u daarbij ook in te gaan op de digitale routewering via navigatiesystemen die wij in bijlage A van onze brief van 28 juli hebben beschreven, aangezien bewegwijzering langs de weg zelf beperkt effect heeft op bestuurders die op navigatie-apparatuur varen.

7. Aanvullende aandachtspunten uit reacties van bewoners

Na onze brief van 28 juli hebben wij van bewoners van de Philipshoofjesweg reacties op de plannen ontvangen. Voor zover deze reacties onderwerpen bevatten die nog niet in onze brief van 28 juli of hierboven aan de orde zijn gekomen, geven wij ze hieronder aan u door, zodat alle zorgen in één document bij u samenkomen.

7.1 Vaste parkeervakken ter hoogte van twee woningen

Bewoners van twee naast elkaar gelegen woningen aan de Philipshoofjesweg geven aan dat de acht vaste parkeerplaatsen die oorspronkelijk voor hun woningen waren voorzien, het in- en uitrijden van hun eigen oprit bemoeilijken. Een van deze bewoners geeft daarbij aan over enkele jaren een camper te willen aanschaffen en vraagt zich af hoe dat voertuig dan nog op de eigen oprit geparkeerd zou moeten worden. Zij wijzen er daarnaast op dat doorgaand verkeer dat rond geparkeerde auto's moet manoeuvreren terwijl

er geen snelheidsbeperkend obstakel aanwezig is, gevaarlijke inhaal- en uitwijksituaties met tegemoetkomend verkeer kan opleveren.

Uit recentere correspondentie met deze bewoners, van 2 september 2026, blijkt dat het beeld inmiddels is bijgesteld. In de reactienota werd nog gesproken over verplaatsing van de acht vakken naar de andere zijde van de weg, maar u heeft de bewoners laten weten dat de vier resterende parkeerplaatsen juist aan hun eigen kant van de straat worden gerealiseerd, omdat de vakken aan de overzijde op uitdrukkelijke aanwijzing van het brandweerkorps van Dirksland zijn komen te vervallen. Wij begrijpen dat een aanwijzing van de brandweer zwaar moet wegen, maar dit betekent wel dat het probleem voor deze bewoners niet is opgelost, maar verplaatst naar hun eigen kant van de weg.

Deze bewoners wijzen erop dat kinderen op de fiets, op weg naar school, door de geparkeerde auto's worden gedwongen om van de fietsrijbaan naar de andere weghelft uit te wijken, vlak vóór een kruising. Dat is precies het risico voor kwetsbare verkeersdeelnemers waarvoor deze hele herinrichting bedoeld is en wij vragen u dit zeer serieus te nemen.

In uw reactie op het contactformulier van deze bewoners noemt u het moeten wachten bij het in- of uitparkeren “normaal gebruik” en geeft u aan de parkeervakken juist te willen behouden vanwege hun snelheidsremmende werking. Dat is een treffend voorbeeld van het patroon dat wij eerder in deze brief beschreven: een verkeerskundig doel weegt hier zwaarder dan de dagelijkse hinder en het veiligheidsrisico dat deze bewoners en hun kinderen ervaren.

De bewoners hebben zelf ook constructief meegedacht over alternatieven: tijdelijk parkeren door middel van een blauwe zone in plaats van vaste vakken, het terugbrengen van de eerdere inrichting met een gele stoeprand, fietsstrook en versmalling en het reserveren van een vast gedeelte voor werkbussen op de bestaande parkeerplaats bij het Wernerflat, waar vaak voldoende ruimte is. Als die laatste optie voldoende parkeerdruk wegneemt, zijn de vier tot acht vaste vakken bij deze twee woningen mogelijk helemaal niet nodig.

Wij vragen u deze alternatieven serieus te onderzoeken, in het bijzonder de mogelijkheid om de door de brandweer vereiste doorgang op een andere manier te waarborgen dan door vaste parkeervakken direct voor deze twee woningen te concentreren. Ook vragen wij u expliciet te reageren op het punt dat schoolgaande kinderen op de fiets hierdoor vlak voor een kruising de rijbaan op worden gedwongen en of deze aanpassing ook toereikend is voor grotere voertuigen zoals een camper.

7.2 Kruising Wernerlaan: ontbreken van een fysieke snelheidsremmer

Een bewoner van de Philipshoofjesweg geeft aan dat bij de kruising met de Wernerlaan geen verhoging in het wegdek wordt aangebracht, maar alleen een visuele verhoging met gekleurde bakstenen, vanwege de kwetsbare fundering van de oudere woningen in de omgeving. Tussen de verkeersdrempel bij Oudewei en de Bosdreef zou daardoor geen enkel fysiek obstakel meer aanwezig zijn, terwijl er op deze kruising ook geen voorrangregeling van rechts geldt. Dit kan uitnodigen tot flink optrekken, juist op een traject waar veel schoolgaande fietsers oversteken.

Dit punt is al eerder bij u aangekaart tijdens de inloopbijeenkomst. In de reactienota antwoordt u daarop dat bijna alle plateaus worden verhoogd, dat u probeert de rijlijn te onderbreken door het parkeren aan beide zijden van de weg te laten plaatsvinden en dat u hierin nog optimalisaties doorvoert ten opzichte van het op de inloopavond gepresenteerde ontwerp. Dat is naar onze mening nog geen concreet antwoord op de kern van het probleem: bij de kruising zelf ontbreekt een fysieke snelheidsremmer en tussen de drempel bij Oudewei en de Bosdreef blijft de weg zonder fysiek obstakel. Wij vragen u daarom opnieuw, en nu

concreet, te onderzoeken of hier een snelheidsremmende maatregel mogelijk is die recht doet aan zowel de kwetsbare fundering als de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld een uitvoering in asfalt met een flauw profiel, zoals wij ook in onze brief van 28 juli voor andere locaties hebben bepleit.

8. Ons dringende verzoek: neem de tijd voor een plan dat recht doet aan de veiligheid

Ons eindoordeel over uw reactie van 1 september 2026 is dat de Dorpsraad ontevreden is over de eventuele aanpassingen aan de Philipshoofjesweg. Wij vinden het plan zoals dat er nu ligt, vooralsnog onvoldoende.

Als wij de punten in deze brief bij elkaar optellen, wijst u vier onderdelen van het pakket aan maatregelen uit onze brief van 28 juli af of komt u daar slechts ten dele aan tegemoet, terwijl deze maatregelen zijn gebaseerd op wat bewoners en weggebruikers dagelijks op deze weg meemaken. Dat brengt ons tot een indringende vraag: waarom wordt niet gekozen voor uitstel van de definitieve vaststelling, zodat er een beter doordacht plan kan worden gemaakt dat recht doet aan de zorgen en de potentiële gevaren voor de zwakkere verkeersdeelnemers? En waarom wordt de inrichting van deze weg niet vormgegeven zoals de omwonenden en de gebruikers, die er dagelijks wonen, fietsen en lopen, die inrichting wensen?

Wij vragen u dit serieus te overwegen, ook als dat betekent dat het project meer tijd of middelen kost dan nu is voorzien. Een paar maanden uitstel weegt naar onze overtuiging niet op tegen een ontwerp waarin de veiligheid van kinderen, fietsers en overige kwetsbare verkeersdeelnemers pas achteraf, na een ongeval, alsnog serieus wordt genomen.

Als Dorpsraad, en als dorp, zijn wij niet geïnteresseerd in wat er allemaal niet kan. Wij willen de ambitie van de gemeente zien voor wat wel kan, zodat dit project niet alleen voor de gemeente, maar vooral voor Dirksland en de Philipshoofjesweg een succes wordt.

9. Ons verzoek om inzicht in de achterliggende afweging

Bij de punten die u afwijst of niet volledig honoreert, blijft de motivering in uw brief van 1 september beperkt tot een verwijzing naar normen, berekeningen of praktische bezwaren. Wij willen weten wat er werkelijk achter die afwijzing zit. Gaat het om budget, om capaciteit, om de precedentwerking naar andere straten in de gemeente, om een risicoafweging, of om iets anders? Een verwijzing naar een richtlijn is voor ons geen antwoord op die vraag, maar hooguit het resultaat van een afweging die wij niet kunnen zien.

Wij vragen u daarom bij elk van de punten waarop u niet, of niet volledig, aan onze vraag tegemoetkomt: welke concrete alternatieven zijn overwogen om zowel aan de norm te voldoen als aan onze veiligheidszorg tegemoet te komen en waarom heeft geen van die alternatieven geleid tot een andere uitkomst dan het vasthouden aan de bestaande norm of berekening? Zonder dat inzicht kunnen wij niet beoordelen of een maatregel daadwerkelijk niet mogelijk is, of dat er simpelweg voor is gekozen deze niet uit te voeren.

Wij realiseren ons dat u in dit stadium, vooruitlopend op de aanbesteding, nog geen exacte bedragen kunt noemen. Waar budget als reden voor een afwijzing wordt genoemd, vragen wij u niettemin een indicatie te geven van de orde van grootte van de meerkosten, bijvoorbeeld als percentage van het totale projectbudget of als globale kostenbandbreedte. Zo kunnen wij beoordelen of het om een marginaal verschil gaat of om een wezenlijke overschrijding, zonder dat u zich hoeft vast te leggen op een exact bedrag.

10. Onderdelen van ons verzoek waarop nog geen reactie is ontvangen

Naast de zeven maatregelen bevatte onze brief van 28 juli een aantal aanvullende verzoeken waarop uw reactie van 1 september niet ingaat. Wij vragen u ook op deze onderdelen te reageren:

- Onderzoek of de gevraagde maatregelen in aanmerking komen voor een rijksbijdrage uit de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen;
- Voor maatregelen die nu niet worden meegenomen: een gefaseerde uitvoering met een vastgelegd vervolgjaar, in plaats van definitief schrappen;
- Een evaluatie van het ontwerp zes tot twaalf maanden na oplevering, met eventuele aanvulling waar nodig;
- Een uitnodiging voor een overleg of gezamenlijke schouw op locatie, waarbij wij de punten ter plaatse kunnen toelichten.

11. Vervolg

Wij denken graag opnieuw constructief mee en zijn u erkentelijk voor de toezeggingen die u al heeft gedaan. Wij vragen u binnen vier weken na dagtekening van deze brief te reageren op de hier genoemde punten, dan wel ons binnen die termijn een concrete termijn voor uw inhoudelijke reactie te geven.

Wanneer u een snelheidsmeting, trillingsmeting of andere vergelijkbare meting laat uitvoeren, willen wij als Dorpsraad over de uitkomsten daarvan worden geïnformeerd en betrokken worden bij de vervolgacties die daarop worden gebaseerd.

Tot slot vragen wij u op elk van de tegenargumenten die wij in de paragrafen 1 tot en met 9 van deze brief hebben aangedragen, een inhoudelijke reactie te geven.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet en zijn graag bereid dit tijdens een overleg of schouw nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Dorpsraad Dirksland

Bijlage – overzicht van alle punten uit deze brief

Onderstaand overzicht bundelt alle vragen en verzoeken uit deze brief op één pagina, zodat wij er samen op kunnen toezien dat geen enkel punt onbeantwoord blijft. Wij verzoeken u de kolom “Reactie gemeente” per punt in te vullen.

Nr.	§	Onderwerp	Ons verzoek	Reactie gemeente
1	§1	Nijverheidsweg – drempel	Voor- en nameting van de snelheid van doorgaand verkeer bij het plateau uitvoeren; als de snelheid niet aantoonbaar onder 30 km/u komt, het punt alsnog meenemen.	
2	§2	Geleiding Hondsgalgweg	Een oplossing met belijning (in plaats van fysieke geleiding) laten beoordelen door de verkeerskundige en de uitkomst aan ons doorgeven.	
3	§3	Drempels Hondsgalgweg– Beatrixlaan (LIOR/CROW)	De afweging toetsen aan CROW-publicatie 344 in plaats van uitsluitend aan de interne LIOR; de uitkomst van die toets aan ons doen toekomen.	
4	§4	Drempel Poldersweegje	Een snelheidsmeting uitvoeren ter plaatse van het plateau; het punt alsnog in overweging nemen als de snelheid onvoldoende is gedaald.	
5	§5	Drempels Beatrixlaan– Tuinstraat	Het onderzoek naar trillingshinder koppelen aan de risicoanalyse omgevingsinvloeden en een concrete termijn geven voor de uitkomst.	
6	§6	Vrachtverkeer weren uit de kern	Een indicatief tijdpad geven voor de aangekondigde instrumenten, specifiek voor de Philipshoofjesweg; reageren op het voorstel voor digitale routewering uit bijlage A.	
7	§7.1	Parkeervakken bij twee woningen	Onderzoeken of de door de brandweer vereiste doorgang ook op een andere manier te waarborgen is dan door vaste vakken direct voor deze twee woningen; reageren op het gevaar voor fietsende schoolkinderen vlak voor de kruising en op de bruikbaarheid voor grotere voertuigen zoals een camper.	
8	§7.2	Kruising Wernerlaan	Concreet onderzoeken of een snelheidsremmende maatregel bij de kruising zelf mogelijk is (bijvoorbeeld een uitvoering in asfalt) die rekening houdt met de kwetsbare fundering.	
9	§8	Uitstel besluitvorming	Uitstel van de definitieve vaststelling serieus overwegen ten behoeve van een beter doordacht plan; de weg inrichten zoals bewoners en gebruikers dit wensen.	
10	§9	Achterliggende afweging	Per afgewezen of niet volledig gehonoreerd punt de werkelijke reden aangeven (budget, capaciteit, precedentwerking, risicoafweging of anders); aangeven welke alternatieven zijn overwogen en waarom deze niet zijn gekozen; bij budget als reden een indicatie geven van de meerkosten (bijvoorbeeld als percentage van het projectbudget of als bandbreedte, geen exact bedrag).	
11	§10	Rijksbijdrage SPV	Onderzoeken of de gevraagde maatregelen in aanmerking komen voor een rijksbijdrage uit de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen.	

Nr.	§	Onderwerp	Ons verzoek	Reactie gemeente
12	§10	Gefaseerde uitvoering	Voor maatregelen die nu niet worden meegenomen een vastgelegd vervolgjaar afspreken, in plaats van deze definitief te schrappen.	
13	§10	Evaluatie na oplevering	Het ontwerp zes tot twaalf maanden na oplevering evalueren, met eventuele aanvulling waar nodig.	
14	§10	Overleg / schouw	De Dorpsraad uitnodigen voor een overleg of gezamenlijke schouw op locatie.	
15	§11	Reactietermijn	Binnen vier weken na dagtekening van de brief reageren, of ons binnen die termijn een concrete termijn voor de inhoudelijke reactie geven.	
16	§11	Informereren over metingen	De Dorpsraad informeren over de uitkomsten van elke snelheids-, trillings- of vergelijkbare meting en ons betrekken bij de vervolgacties.	
17	§11	Reactie op tegenargumenten	Een inhoudelijke reactie geven op elk van de tegenargumenten uit paragraaf 1 tot en met 9 van deze brief.	