

Comment	Reactie
Gaarne de twee geplande parkeerplaatsen tegenover in/uitrit Kreeke laten vervallen i.v.m. in/uitrijden Kreeke.	We hebben het ontwerp aangepast, waardoor er geen parkeervakken meer direct voor de uitrit liggen.
Op de weg "30" laten aanbrengen. Onbekenden weten niet dat er op de Philipshoofjeseweg een snelheidslimiet van 30 km/h geldt. Dus wordt er veel te hard gereden.	Bij de zonegrenzen brengen we 30-markering aan. Aan de zijde van het Poldersweegje is die markering er al, aan de zijde van de Philipshoofjesweg nog niet. Hier zullen we de markering dan ook aanbrengen.
Onvoldoende ruimte om in- en uit te rijden door geplande parkeervakken tussen Berkehof en Wernerlaan met auto zelfs zonder kar of caravan. Nu mag er geparkeerd worden en als er dan auto's en/of bussen staan is het bijna niet mogelijk/grote moeite op draai eigen oprit te maken.	We hebben het ontwerp aangepast, waardoor er geen parkeervakken meer direct voor de uitrit liggen.
Nu worden het permanente vakken: kinderen/ouderen moeten van fietstrook af om de auto's te omzeilen en rijden dan op de rijbaan. Levens gevaarlijk, dit is de route van en naar de basisscholen.	We hebben besloten minder vakken aan te leggen. De parkeervakken dienen ook als wegversmalling om de snelheid te verlagen, en daarmee het snelheidsverschil tussen auto en fiets te verkleinen
Snelheid richting dorp zal zeker niet minder worden (geen weg van rechts + geen fysieke verhoging in de weg, alleen visueel t.h.v. Wernerlaan.	Bijna alle plateaus worden verhoogd, en ook proberen we de rijlijn te onderbreken door het parkeren aan beide zijden van de weg te laten plaatsvinden. Hierin voeren we nog optimalisaties door ten opzichte van het op de inloopavond gepresenteerde ontwerp.
Wij als bedrijf willen aandacht voor de toegankelijkheid voor de Nijverheidsweg tijdens en na de werkzaamheden in de Philipshoofjesweg en Korteweegje.	Zoals ook tijdens de inloopavond is aangegeven nemen wij dit punt zeker mee tijdens het vaststellen van de fasering. U wordt later dit jaar nogmaals uitgenodigd wanneer de aannemer bekend is en wanneer er duidelijkheid is over startdatum en fasering.
Bij ons in het bedrijf begint de grote drukte in het seizoen al vroeg. Vanaf half februari neemt de aanvoer van caravans en campers sterk toe en is een goede bereikbaarheid van ons bedrijf essentieel. Wij verzoeken u daarom de werkzaamheden, voor zover mogelijk, zo te plannen dat deze vroeg in het jaar plaatsvinden en uiterlijk half februari zijn afgerond. Hiermee wordt de impact op onze bedrijfsvoering en die van andere ondernemers op het bedrijventerrein zoveel mogelijk beperkt.	Zoals ook tijdens de inloopavond is aangegeven nemen wij dit punt zeker mee tijdens het vaststellen van de fasering. U wordt later dit jaar nogmaals uitgenodigd wanneer de aannemer bekend is en wanneer er duidelijkheid is over startdatum en fasering.
Ook na de werkzaamheden verzoeken wij u om duidelijke bewegwijzering naar ons industrieterrein te plaatsen vanaf de hoofdwegen, zodat caravans, campers en ander groot verkeer zoveel mogelijk buiten het dorp om ons bedrijf kunnen bereiken.	Dit valt buiten de scope van dit project. Wel willen we, in het kader van het vast te stellen Mobiliteitsplan, bekijken hoe we vrachtverkeer zo veel mogelijk buiten de kernen om kunnen sturen.
Graag parkeergelegenheid voor en naast VIC/gemeentewerf beter benutten c.q. openstellen. Nu slechts open bij enkele grotere evenementen. Bij uitbreiding sociale activiteiten in de VIC is parkeerdruk in de wijk toegenomen	De (voormalige) gemeentewerf is best ruim. Als we dit goed bekijken zouden we hier extra parkeerplaatsen (compensatie voor de Philipshoofjesweg) kunnen realiseren. De verharding ligt er al. Echter zal er met een hekwerk en een poort het e.e.a. afgeschermd dienen te worden.

Bomen (berk) t.h.v. 33 t/m 51 hebben veel taksterfte. Wat is de verwachte levensvatbaarheid nog? Worteldoorgroei. Taksterfte. Overigens zijn wij blij met de bomen en mochten ze gerooid worden willen we wel graag nieuwe terug.	Bij geen bijzonderheden worden bomen 1x3 per jaar gecontroleerd. Deze berken zijn in 2023 voor het laatst gecontroleerd en komen dit jaar dus weer aan de beurt. Bij de laatste inspectie zijn er geen bijzonderheden geconstateerd en de levensvatbaarheid is voldoende. De taksterfte kan worden veroorzaakt door de droogte. Berken wortelen vrij oppervlakkig en nemen dus ondiep water op. Ter bescherming laat de boom blad en takjes vallen om verdamping tegen te gaan. Met de werkzaamheden kunnen we de ondergrondse groeiplaats gelijk verbeteren zodat de boom gemakkelijker water en voedingsstoffen op kan nemen.
Automobilisten die vanuit Molenzicht of de polder komen, geven regelmatig extra gas om nog voor tegemoetkomend verkeer langs de geparkeerde auto's te kunnen rijden. Op de rechte weggedeelten lijkt de voorgestelde herinrichting dit probleem niet daadwerkelijk op te lossen.	Het feit dat er lange rechte weggedeeltes zijn kunnen we niet geheel oplossen. Wat er wel is gedaan is om verkeersplateau's aan te leggen waardoor automobilisten telkens moeten afremmen. Zo hopen dat men zich houdt aan de geldende snelheid en dat we door de fysieke maatregelen de snelheid er voldoende uit te krijgen.
Ook vinden wij dat vrachtverkeer niet langer over deze weg zou moeten rijden. Wat ons betreft wordt doorgaand vrachtverkeer zelfs uit het hele dorp geweerd. Toen wij dit tijdens de bijeenkomst aangaven, kregen wij als kort antwoord: "Dat kan niet." Wij vragen ons af waarom dit niet mogelijk zou zijn. In Numansdorp geldt eveneens een verbod voor vrachtwagens en wordt het vrachtverkeer via de polder omgeleid. Ook in Dirksland lijkt zo'n oplossing mogelijk. Onlangs is bij Melissant een mooie rotonde aangelegd. Via de polder kunnen vrachtwagens de bedrijven aan de rand van Dirksland bereiken, zonder daarvoor door het dorp te hoeven rijden. Wij verzoeken de gemeente daarom deze mogelijkheid serieus te onderzoeken en duidelijk toe te lichten welke praktische of juridische bezwaren er eventueel zijn.	Het weren van het doorgaande vrachtverkeer is een project overstijgende opgave. Dit kunnen wij met de aanpassingen aan de Philipshoofjesweg niet realiseren. De gemeente vindt het ook onwenselijk dat doorgaand vrachtverkeer en doorgaand landbouwverkeer door de kernen heen rijdt, op wegen die we daar niet wenselijk voor achten. De gemeente is voornemen dit beleidsuitgangspunt vast te leggen in het mobiliteitsplan. De verwachting is dat dit mobiliteitsplan dit jaar vastgesteld gaat worden. Om invulling te geven aan dit beleidsstandpunt zijn de volgende maatregelen mogelijk; •Onderzoeken waar doorgaand vrachtverkeer en landbouwverkeer plaatsvindt en/of nagaan of dit als onwenselijk wordt geacht. •Communicatie met leveranciers en bedrijven; •Bewegwijzeren vracht- en landbouwroutes (zoals in Ooltgensplaat); •Instellen (voertuig)verboden; •Eventuele andere maatregelen (bijvoorbeeld infrastructurele maatregelen). Door de aanpassingen aan de Philipshoofjesweg wordt eigenlijk de route richting bijvoorbeeld de Nijverheidsweg over de Philipshoofjesweg al onaantrekkelijk gemaakt voor vrachtverkeer. We hopen hiermee dat de routekeuze al wordt beïnvloed.
Tot slot vinden wij dat het zebrapad bij De Vic behouden moet blijven, maar wel veel beter zichtbaar moet worden. Veel weggebruikers zien te laat dat daar een voetgangersoversteekplaats is. Dat hebben wij zelf ervaren op de avond van de inloopbijeenkomst, toen wij bij het zebrapad bijna werden aangereden door een automobiliste die de oversteekplaats kennelijk niet had opgemerkt.	Wij kunnen de gedachte van jullie zeker volgen. Tevens hebben wij dit ook van meerdere bezoekers van de inloopbijeenkomst gehoord. Wij gaan dit meenemen in het verdere ontwerpproces. Wij zullen met name moeten gaan kijken waar we deze voetgangersoversteekplaats het beste kunnen neerleggen

Een verkeersdrempel vóór het plateau bij de Nijverheidsweg, waar kinderen spelen en oversteken	Volgens ons is hier sprake van een misverstand en is er wel degelijk een hoogteverschil tussen de Nijverheidsweg en het plateau. Verkeer vanuit of naar de Nijverheidsweg zal altijd moeten afslaan waardoor de snelheid beperkt is. Wij zie dan ook geen meerwaarde in een extra drempel. Wij zullen daarom dit punt ook niet meenemen in het verdere ontwerpproces.
De voetgangersoversteekplaats bij Bloemendaal behouden, maar verplaatsen uit de bocht	Wij kunnen de gedachte van jullie zeker volgen. Tevens hebben wij dit ook van meerdere bezoekers van de inloopbijeenkomst gehoord. Wij gaan dit meenemen in het verdere ontwerpproces. Wij zullen met name moeten gaan kijken waar we deze voetgangersoversteekplaats het beste kunnen neerleggen. De huidige locatie is inderdaad minder geschikt, zoals ook in jullie brief aangegeven.
Geleiding op het plateau Philipshoofjesweg / Hondsgalgweg, zodat links afslaand verkeer niet op de verkeerde weghelft terechtkomt.	Een geleiding op dit kruispunt is helaas niet mogelijk. Wanneer er geleidingen worden geplaatst is dit versperring van de doorgang van vrachtverkeer en bijvoorbeeld de brandweer. Wij zullen daarom dit punt niet meenemen in het verdere ontwerpproces.
Minimaal twee verkeersdrempels tussen het plateau Hondsgalgweg en het plateau Beatrixlaan	De afstand tussen de twee plateaus (ook snelheidsremmers) is 110 meter. 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. Daar voldoet deze afstand dus aan. De door jullie aangegeven afstand van 30 tot 50 meter kunnen wij nergens terugvinden in normbladen. Wij houden daarom onze LIOR vast voor de inrichting. Wij zullen daarom dit punt niet meenemen in het verdere ontwerpproces.
Minimaal twee verkeersdrempels tussen het plateau Beatrixlaan en het plateau Tuinstraat	Wij gaan onderzoeken of een extra drempel aangebracht kan worden. Wij moeten hier de afweging maken tussen snelheid en gevolgen op het gebied van trillingen e.d. Wij zullen jullie hier in een later stadium over berichten.
Een verkeersdrempel vanuit het Poldersweegje richting de Philipshoofjesweg, ter beveiliging van de oversteek bij het plateau.	Het bestaande verkeersplateau heeft de functie om het verkeer te laten afremmen. Een extra drempel is hierin dan ook overbodig. Verder zijn er in Poldersweegje recent verkeersremmende maatregelen aangebracht die het verkeer moeten laten afremmen. Wij zullen daarom dit punt niet meenemen in het verdere ontwerpproces.

Doorgaand en zwaar vrachtverkeer weren uit de kern. De keuze van de route buitenom laten wij nadrukkelijk aan u.	Het weren van het doorgaande vrachtverkeer is een project overstijgende opgave. Dit kunnen wij met de aanpassingen aan de Philipshoofjesweg niet realiseren. De gemeente vindt het ook onwenselijk dat doorgaand vrachtverkeer en doorgaand landbouwverkeer door de kernen heen rijdt, op wegen die we daar niet wenselijk voor achten. De gemeente is voornemen dit beleidsuitgangspunt vast te leggen in het mobiliteitsplan. De verwachting is dat dit mobiliteitsplan dit jaar vastgesteld gaat worden. Om invulling te geven aan dit beleidsstandpunt zijn de volgende maatregelen mogelijk; •Onderzoeken waar doorgaand vrachtverkeer en landbouwverkeer plaatsvindt en/of nagaan of dit als onwenselijk wordt geacht. •Communicatie met leveranciers en bedrijven; •Bewegwijzeren vracht- en landbouwroutes (zoals in Ooltgensplaat); •Instellen (voertuig)verboden; •Eventuele andere maatregelen (bijvoorbeeld infrastructurele maatregelen). Door de aanpassingen aan de Philipshoofjesweg wordt eigenlijk de route richting bijvoorbeeld de Nijverheidsweg over de Philipshoofjesweg al onaantrekkelijk gemaakt voor vrachtverkeer. We hopen hiermee dat de routekeuze al wordt beïnvloed.
8 parkeerplaatsen ter hoogte van de Berkenhof: Dit zijn te veel auto's achter elkaar. Door het vele verkeer vanuit de westkant is er onvoldoende ruimte en tijd om deze parkeervakken rustig voorbij te rijden. Dit lokt in de praktijk gas bijgeven uit om nog snel voor het tegemoetkomende verkeer langs te gaan. Het gevolg is dat auto's ter hoogte van de Wernerlaan moeten wachten op tegenliggers, wat leidt tot een blokkade van de kruisende stroom vanaf de Wernerlaan. Op dit moment staat er ter hoogte van de Berkenhof (zonder officiële vakken) al af en toe een auto langs de weg geparkeerd. Waarom moeten er op dit punt dan ineens zoveel vakken bij komen? Oplossing: Maak hier in het midden maximaal 3 parkeervakken, in plaats van de 8 die nu getekend zijn.	Wij hebben het ontwerp aangepast naar aanleiding van jullie opmerking. Het worden er nu 4 i.p.v. 8 parkeerplaatsen. Ook zijn ze verplaatst naar de andere zijde van de weg.
4 parkeerplaatsen ter hoogte van nr. 20: Als je deze parkeervakken voorbijrijdt, zit je al direct op de zijstraat van de Wernerlaan. Deze weg heeft weliswaar voorrang, maar de situatie is onoverzichtelijk. Dit geeft nu al vaak problemen met tegemoetkomend verkeer, waarbij de ruimte bij de Wernerlaan momenteel noodgedwongen als uitwijkhaven wordt gebruikt. Oplossing: Maak hier maximaal 3 parkeervakken en verschuif deze, zodat ze vanaf nummer 16 beginnen.	We moeten deze parkeerplaatsen behouden en uitbreiden omdat de plaatsen t.h.v. huisnummer 19 komen te vervallen. Er aan de kant van huisnummer 22 t/m 16 6 parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit doen we omdat anders de parkeerdruk alleen maar gaat oplopen wat ook niet wenselijk is. Wij hebben hier een keuze moeten maken.

2 parkeerplaatsen ter hoogte van nr. 19: Deze locatie is vanuit het oogpunt van geometrie en zichtlijnen onacceptabel. Voertuigen die vanaf de kazerne naderen en hier een inhaalmanoeuvre moeten inzetten, hebben door de S-bocht nulzicht op tegenliggers. Er is bovendien geen uitwijkmogelijkheid aanwezig. Omdat dit een heel druk punt is met veel schoolgaande jeugd, is dit wachten op een ongeval. Daarnaast worden de zichtlijnen op het verkeer afkomstig uit de Bosdreef volledig geblokkeerd. Oplossing: Verwijder deze 2 parkeervakken volledig uit het ontwerp. Er is hier momenteel geen parkeerdruk en de verkeersveiligheid laat parkeren hier niet toe.	De twee geprojecteerde parkeerplaatsen komen te vervallen. Wel worden er aan de kant van huisnummer 22 t/m 16 6 parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit doen we omdat anders de parkeerdruk alleen maar gaat oplopen wat ook niet wenselijk is. Wij hebben hier een keuze moeten maken.
Overige weginrichting: Zorg ervoor dat de Philipshoofjesweg een officiële parkeerzone wordt, waar uitsluitend in de gemarkeerde vakken geparkeerd mag worden. Ik hoop dat jullie kritisch naar deze punten kijken, zodat we samen zorgen voor een veilige en goed doorstromende Philipshoofjesweg!	De Philipshoofjesweg wordt een officiële parkeerverbodzone. Hiervoor zullen wij op een later moment een verkeersbesluit nemen.