

VO-Ontwerp Gaete en Loonsedijk te Lage Zwaluwe

Versie.	1.0
d.d.	Week 23-2026
Projectnr.	26-014-01
Opdrachtgever.	Gemeente Drimmelen
Opgesteld.	A. Oerlemans
Gecontroleerd.	B. Knoops

Inleiding

Groot onderhoud

Tijdens de begrotingsbehandeling voor 2025, in het najaar van 2024, heeft het college van B&W groot onderhoud aan de Loonsedijk en de Gaete toegezegd aan de Gemeenteraad. De straat is aan onderhoud toe, blijkt uit inspectieresultaten, mede door werkzaamheden aan kabels en leidingen in de afgelopen jaren. Doordat verschillende nutspartijen nog grote werkzaamheden hadden op de Loonsedijk en de Gaete kunnen we dit jaar pas echt aan de slag.

Scope

Er is geld beschikbaar voor groot onderhoud aan de verharding. Wat er eenvoudig meegenomen kan worden, nemen we mee. Denk hierbij aan goten en kolken, straatverlichting, parkeren en snelheidsremmers. Dit is ook de afbakening van het project (de 'scope'). Tijdens de bewonersavond en later via de mail hebben we diverse vragen gekregen over bijvoorbeeld de hoeveelheid zwaar verkeer, een vrachtwagenverbod, een doorsteek, een rondweg en snelheidshandhaving. Dit zijn als vanzelfsprekend legitieme vragen en suggesties. Echter kunnen wij als projectteam voor het groot onderhoud dit niet oppakken of oplossen. Dit wil niet zeggen dat de gemeente deze problemen en eventuele oplossingen niet in beeld heeft, of daar niets mee doet of gaat doen.

Dit is alleen niet aan het projectteam voor het onderhoud. Vragen worden gebundeld en intern doorgezet naar de betreffende vakspecialisten.



Projectgroep

Gemeente Drimmelen

Projectleider:
Civieltechnisch Werkvoorbereider
en Toezichthouder:

Rein Steenbergen

Ruud van der Zalm

Ingenieursbureau Ligarus

Projectleider:
Verkeerskundige:
Omgeving manager/Projectingenieur:

Bram knoops

Stefan Snoeijen

Amber Oerlemans (a.oerlemans@ligarus.nl)

Antwoord vragen

Samenvatting hoofdvragen per categorie

Snelheid

- A. Welke concrete maatregelen worden genomen om de snelheid structureel te verlagen?
Antwoord: Verkeersdrempels, wegversmallingen en Berlijnse kussen.
- B. Is trajectcontrole, een flitspaal of cameracontrole in een 30 km/u-zone mogelijk?
Antwoord: Dit valt buiten de scope van het geplande onderhoud aan de verharding.
- C. Hoe wordt voorkomen dat de weg als 'racebaan' of N-weg blijft functioneren?
Antwoord: Door inrichting conform de nieuwe richtlijnen GOW30 toe te passen en diverse verkeers-remmende maatregelen toe te passen.
- D. Hoe wordt sluipverkeer en te hard rijden door auto's, bussen, landbouw- en vrachtverkeer aangepakt?
Antwoord Ja, er worden verkeersremmende maatregelen geplaatst. Deze maatregelen zijn bedoeld om de snelheid van het verkeer te verlagen en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Handhaving

- A. Hoe wordt actief gehandhaafd op snelheid, vrachtverkeer, gewicht en afmetingen van voertuigen?
Antwoord: Dit valt buiten de scope van het geplande onderhoud aan de verharding.
- B. Hoe wordt gecontroleerd dat verkeersverboden daadwerkelijk worden nageleefd?
Antwoord: Dit valt buiten de scope van het geplande onderhoud aan de verharding.
- C. Welke rol kunnen camera's, trajectcontrole en automatische handhaving spelen?
Antwoord: Dit valt buiten de scope van het geplande onderhoud aan de verharding.

Fietsers en voetgangers

- A. Hoe wordt de veiligheid van fietsers en voetgangers gegarandeerd bij een smallere weg en meer obstakels?
Antwoord: Door een duidelijke fietssuggestiestrook te faciliteren.
- B. Hoe wordt voorkomen dat fietsers in de knel komen door parkeren, landbouwverkeer en vrachtverkeer?
Antwoord: Ter hoogte van de versmalling bij de parkeervakken loopt de bestrating van het fietspad visueel door, in plaats van die van de rijbaan voor auto's. Hiermee wordt duidelijk gemaakt dat gemotoriseerd verkeer hier ongeschikt is. Dit draagt bij aan een veilige en herkenbare situatie voor fietsverkeer, ook in combinatie met landbouw- en vrachtverkeer.
- C. Waarom wordt gekozen voor klinkers/grasstenen en niet vaker voor asfalt ten behoeve van comfort en veiligheid?
Antwoord: Vanwege het aanwezige nutstracé is het toepassen van asfalt hier niet mogelijk.
- D. Hoe wordt rekening gehouden met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals wandelaars, kinderen en mensen met honden?
Antwoord: Door de bredere strook met klinkers krijgen niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers, zoals wandelaars, kinderen en mensen met honden, meer ruimte om veilig gebruik te maken van de weg.

Wegontwerp en inrichting

- A. Hoe wordt de weg zodanig ingericht dat deze duidelijk een veilige 30 km/u-zone uitstraalt?
Antwoord: Door inrichting conform de nieuwe richtlijnen GOW30 toe te passen.
- B. Hoe wordt voorkomen dat versmallingen, plateaus en obstakels juist nieuwe onveilige situaties veroorzaken?
Antwoord: Een nieuwe situatie zal altijd even wennen zijn.
- C. Hoe wordt rekening gehouden met breed landbouwverkeer, vrachtverkeer en beperkte doorrijbreedtes?
Antwoord: Bij het ontwerp wordt rekening gehouden met de breedte van landbouw- en vrachtverkeer en de benodigde doorrijruimte voor een veilige doorgang.
- D. Waarom is gekozen voor bepaalde materialen, kleurgebruik, fietsstroken en plateaus?
Antwoord: De materiaal- en kleurkeuzes zijn gebaseerd op geldende richtlijnen en dragen bij aan een herkenbare en veilige inrichting van de weg. Fietsstroken en plateaus zijn toegepast om de verkeersstructuur te verduidelijken en het gewenste verkeersgedrag te ondersteunen.
- E. Hoe wordt geborgd dat het ontwerp toekomstbestendig, praktisch uitvoerbaar en verkeersveilig is?
Antwoord: Het ontwerp is opgesteld conform de relevante richtlijnen en afgestemd met beheer en uitvoering, zodat het praktisch uitvoerbaar en onderhoudsvriendelijk is. Daarnaast is rekening gehouden met flexibiliteit voor toekomstige aanpassingen en een veilige verkeersafwikkeling.
- F. Waarom is er nog geen duidelijke groenstructuur in het ontwerp opgenomen?
Antwoord: Door de beperkte beschikbare ruimte, de minimale wegbreedte en de aanwezigheid van diverse inritten is het toepassen van groenvakken binnen het ontwerp niet goed mogelijk. Dit zou leiden tot veel versnipperde groenvakken, wat zowel ruimtelijk als vanuit beheer en onderhoud ongewenst is.
- G. Hoe wordt de voorrangssituatie geregeld bij de aansluiting van de Plasstraat op de dijk?
Antwoord: De voorrangssituatie blijft gelijk aan de huidige situatie. Het bestaande stopbord wordt daarom teruggeplaatst.
- H. Kan de kruising Gaete / Molendijk / Lange Reeweg uitsluitend visueel worden ingericht (bijvoorbeeld met straatwerk), zonder verhogingen of drempels?
Antwoord: Het plateau heeft onder andere een verkeersremmende functie, waardoor een fysieke verhoging noodzakelijk is. Een uitsluitend visuele maatregel heeft naar verwachting onvoldoende effect, omdat weggebruikers snel ervaren dat er geen daadwerkelijke snelheidsremmende werking aanwezig is.

Parkeren

- A. Hoe wordt voorkomen dat nieuwe parkeervakken leiden tot gevaarlijke situaties voor fietsers en bewoners?
Antwoord: Er is gekozen voor materialen, kleurgebruik, fietsstroken en plateaus die bijdragen aan een duidelijke en herkenbare inrichting van de weg. Hiermee wordt de verkeersveiligheid vergroot en wordt het gewenste rijgedrag van weggebruikers ondersteund.
- B. Hoe blijft veilig in- en uitrijden van woningen en garages mogelijk?
Antwoord: Bij het ontwerp is rekening gehouden met voldoende zicht, ruimte en manoeuvreermogelijkheden, zodat bewoners veilig hun woning of garage kunnen in- en uitrijden.

- C. Hoe wordt rekening gehouden met parkeerdruk, bezoekersparkeren en foutparkeren?
Antwoord: In het nieuwe ontwerp blijft parkeren op de weg mogelijk. De aangebrachte parkeerlocaties zorgen daarbij voor meer structuur en helpen “foutparkeren” te beperken.
- D. Hoe wordt voorkomen dat geparkeerde voertuigen zichtproblemen, schade of extra verkeersdruk veroorzaken?
Antwoord: Het ontwerp is opgesteld volgens de geldende richtlijnen en is zo duidelijk en gebruiksvriendelijk mogelijk ingericht om veilig verkeersgedrag te ondersteunen. Het gedrag en de keuzes van individuele weggebruikers kunnen echter niet volledig worden beïnvloed of voorkomen.

Verkeer, agrarisch verkeer en vrachtverkeer

- A. Hoe wordt doorgaand vrachtverkeer en sluipverkeer structureel geweerd van Gaete/Loonsedijk?
Antwoord: Dit valt buiten de scope van het geplande onderhoud aan de verharding.
- B. Is een vrachtwagenverbod, aslastbeperking of alternatieve route/bypass mogelijk en hoe wordt dit gehandhaafd?
Antwoord: Dit valt buiten de scope van het geplande onderhoud aan de verharding.
- C. Hoe wordt rekening gehouden met de groei van agrarisch verkeer, zwaar materieel en toekomstige verkeersdruk?
Antwoord: Dit valt buiten de scope van het geplande onderhoud aan de verharding.
- D. Kan de infrastructuur (doorsteken, bypasses, kruisingen) worden aangepast om zwaar verkeer beter te spreiden?
Antwoord: Dit valt buiten de scope van het geplande onderhoud aan de verharding.
- E. Welke maatregelen worden genomen tegen verkeersoverlast door navigatieapps en verkeer tijdens spitsmomenten of files op de A16?
Antwoord: Dit valt buiten de scope van het geplande onderhoud aan de verharding.
- F. Kan er aan beide zijden van het gebied worden aangegeven met borden “verboden voor doorgaand vrachtverkeer”?
Antwoord: Dit valt buiten de scope, momenteel wordt deze borden al toegepast “uitgezonderd bestemmingsverkeer”.

Trillingen, geluid en schade

- A. Hoe wordt voorkomen dat trillingen en geluidsoverlast toenemen door klinkers, versmallingen en zwaar verkeer?
Antwoord: Bij het ontwerp van de weginrichting is een zorgvuldige afweging gemaakt conform de geldende richtlijnen. Hierbij is rekening gehouden met het sturen van snelheid en rijgedrag om trillingen en geluidsoverlast zoveel mogelijk te beperken. Daarnaast is gekeken naar de positionering en detaillering van de verharding. Zo wordt bijvoorbeeld gebruikgemaakt van een afgeronde kant in plaats van een schuine kant, om hinder door trillingen en geluid te verminderen.
- B. Hoe wordt schade aan woningen, funderingen en het dijklichaam voorkomen?
Antwoord: Dit valt buiten de scope van het geplande onderhoud aan de verharding.

- C. Waarom wordt niet vaker gekozen voor asfalt of trillingsarme verharding?
Antwoord: De keuze voor het type verharding is gebaseerd op beheer, onderhoud, ondergrondse infrastructuur en ruimtelijke inpassing. In verband met het aanwezige nutstracé en de gewenste flexibiliteit in onderhoud is niet overal asfalt toegepast.
- D. Welke onderzoeken en maatregelen zijn uitgevoerd om trillingen, geluid en fijnstof te beperken?
Antwoord: Dit valt buiten de scope van het geplande onderhoud aan de verharding.
- E. Hoe wordt rekening gehouden met toekomstige verzakkingen, slijtage en zwaarder verkeer?
Antwoord: Dit valt buiten de scope van het geplande onderhoud aan de verharding.

Drempels en verkeersremmers

- A. Zijn drempels, verkeerskussens en plateaus noodzakelijk en welke alternatieven zijn onderzocht?
Antwoord: Verkeers-remmende maatregelen zijn toegepast waar nodig om de snelheid te verlagen en de verkeersveiligheid te vergroten.
- B. Hoe wordt voorkomen dat verkeersremmers extra trillingen, geluid en gevaarlijke situaties veroorzaken?
Antwoord: Verkeersremmers zijn conform richtlijnen ontworpen en zorgvuldig gepositioneerd om hinder en onveilige situaties zoveel mogelijk te beperken.
- C. Waarom is gekozen voor bepaalde locaties en typen verkeersremmers?
Antwoord: De locaties en typen zijn bepaald op basis van snelheidsbeeld, verkeersveiligheid, weggebruik en de functie van de weg, in lijn met de ontwerprichtlijnen.
- D. Hoe wordt voorkomen dat bestuurders gaan versnellen tussen versmallingen of obstakels?
Antwoord: Het gedrag en de keuzes van individuele weggebruikers kunnen echter niet volledig worden beïnvloed of voorkomen.
- E. Kunnen alternatieve maatregelen zoals bloembakken, zigzag parkeren of visuele inrichting effectiever zijn?
Antwoord: Er wordt ingezet op maatregelen zoals zigzag parkeren en visuele inrichting om het verkeersgedrag te beïnvloeden. Voor het toepassen van bloembakken is niet gekozen, omdat hiervoor onvoldoende ruimte beschikbaar is in het ontwerp.
- F. Is het mogelijk om varkensruggen te plaatsen in de bocht bij Gaete / Loonsedijk voor extra verkeersveiligheid?
Antwoord: De huidige varkensruggen worden hergebruikt en opnieuw correct in de bocht Gaete/ Loonsedijk geplaatst.
- G. Wat is de exacte functie van het plateau bij de bushalte, gezien de beperkte remwerking en locatie?
Antwoord: Het plateau dient als verkeersremmende maatregel. In het aangepaste ontwerp wordt het huidige plateau vervangen door een Berlijns kussen, zodat de maatregel compacter wordt uitgevoerd.
- H. Kruising Gaete x Lange Reeweg & Molendijk. Geen drempel voorzien in verband met de huidige hoogte. De huidige hoogte van de rijbaan is exact passend. Wanneer het wegdek wordt verhoogd, wordt het niet meer mogelijk om het bedrijf te bereiken met diep geladen transport. Hoe wordt geborgd dat deze bereikbaarheid behouden blijft?
Antwoord: De huidige aansluitende hoogtes van de rijbaan worden gehandhaafd, zodat de bereikbaarheid voor diep geladen transport behouden blijft.

Waterafvoer en techniek

- A. Hoe wordt de fundering en constructie van de weg versterkt voor zwaar verkeer?
Antwoord: Dit valt buiten de scope van het geplande onderhoud aan de verharding.
- B. Hoe worden afwatering, goten en opsluitingen technisch uitgevoerd?
Antwoord: De afwatering wordt gerealiseerd door middel van een gootconstructie in klinkers in combinatie met nieuwe kolken. De goot wordt aan de perceel zijde opgesloten met betonnen banden om de constructie technisch te borgen.
- C. Welke materialen worden toegepast (asfalt, klinkers, geogrid, zandtype) en waarom?
Antwoord: De toegepaste materialen bestaan uit asfalt, straatbakstenen en grasbetontegels. Deze materiaalkeuze is gebaseerd op de functie per weggedeelte en de gewenste gebruiksintensiteit. De grondopbouw en -kwaliteit vallen buiten de scope van het wegontwerp en -onderhoud.
- D. Hoe wordt de kwaliteit en duurzaamheid van het wegdek op lange termijn geborgd?
Antwoord: De kwaliteit en duurzaamheid van het wegdek worden geborgd door toepassing van richtlijnconforme constructies en materialen, afgestemd op de verwachte verkeersbelasting. Daarnaast wordt rekening gehouden met beheer en onderhoud, zodat tijdig kan worden ingegrepen bij slijtage of schade.
- E. Er zijn tot aan de Plasstraat nieuwe kabels aangelegd, maar niet bij ons voor de deur. Worden deze werkzaamheden nog doorgetrokken, of blijven ze beperkt tot het traject vanaf de Plasstraat richting het plantsoen?
Antwoord: Dit wordt verder afgestemd met de betrokken nutsbedrijven.

Uitvoering en planning

- A. Hoe worden bewoners actief betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen?
Antwoord: Bewoners grenzend aan het werkgebied worden middels de [webpagina Jowleefomgeving Gaete en Loonsedijk](#) op de hoogte gehouden.
- B. Welke onderzoeken, referentieprojecten en verkeerskundige beoordelingen liggen aan het ontwerp ten grondslag?
Antwoord: De scope van het project betreft enkel gepland onderhoud aan de verharding.
- C. Wat is de planning van uitvoering, aanbesteding en verdere bewonerscommunicatie?
Antwoord: De planning voor uitvoering, aanbesteding en verdere bewonerscommunicatie is opgenomen en te raadplegen via de [webpagina Jowleefomgeving Gaete en Loonsedijk](#).
- D. De plasstraat valt buiten de scope, en word hierom niet uitgenodigd voor de bewonersavonden.
Antwoord: De Plasstraat valt buiten de scope van dit project en wordt daarom niet meegenomen in de bewonersavonden. De bewonersavonden hebben betrekking op het ontwerp van de Gaete en de Loonsedijk. Om op de hoogte te blijven van de ontwikkelingen kunt u de projectwebsite in de gaten houden.

Bijlage 1 Opgesomde vragen

- Kan er een vrachtwagenverbod worden ingesteld en actief worden gehandhaafd?
- Kan er een doorsteek worden gerealiseerd tussen de Reeweg en de Horenhilsedijk in de buurt van *[locatie nader te bepalen, o.a. Johan Pals]* om het verkeer beter te spreiden?
- Wordt er actief gecontroleerd op vrachtverkeer om overlast te beperken?
- Is er op termijn een plan voor een rondweg om het verkeer te ontlasten?
- In hoeverre is het huidige ontwerp toekomstbestendig gezien de groei van verkeer en voertuigen?
- In hoeverre kan de bypass bij Hooge Zwaluwe de oplossing zijn om vrachtverkeer te weren van de Gaete en Loonsedijk en daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren?
- Kan er aan beide zijden van het gebied worden aangegeven met borden “verboden voor doorgaand vrachtverkeer”?
- Hoe wordt omgegaan met het feit dat landbouwvoertuigen steeds groter en zwaarder worden en over de dijk blijven rijden?
- Hoe wordt rekening gehouden met de toename in gewicht, omvang en aantal van vrachtverkeer?
- In hoeverre wordt erkend dat deze aanpassing vooral cosmetisch is en de werkelijke problemen niet oplost?
- Is er een alternatief route voorzien voor vrachtverkeer?
- Kan er een doorsteek worden gemaakt vanaf de Lange Reeweg naar de Horenhilsedijk, zodat al het vrachtverkeer van Pals en Robert-Jan Huybregts via de bypass Hooge Zwaluwe rijdt in plaats van over Gaete / Loonsedijk?
- Is het mogelijk om een ontheffing te geven voor het fietspad Bosscheweg, zodat vrachtverkeer daar gebruik van kan maken, gezien het beperkte aantal woningen aan de Molendijk?
- Agrarisch verkeer, vrachtverkeer en streekbussen moeten de weg goed kunnen blijven gebruiken. Hoe wordt hier in het ontwerp rekening mee gehouden?
- Werk aan een bypass bij de Lange Reeweg voor bedrijven. Dan gaat het zware vrachtverkeer niet over de loonsedijk, nu is de straat dramatisch en huizen hebben scheuren.
- Hoe wordt omgegaan met het landbouwverkeer als belasting op de weg en hoe wordt dit gehandhaafd, inclusief vrachtverkeer en controle?
- Gezien het feit dat verbodsborden alleen niet voldoende lijken om vrachtverkeer te weren, het huis merkbaar trilt door zwaar verkeer en er behoefte is aan effectieve handhaving, inclusief eventueel trajectcontrole met camera's, hoe wordt er concreet geborgd dat doorgaand vrachtverkeer daadwerkelijk wordt geweerd en de overlast en schade voor bewoners wordt voorkomen?
- Beïnvloeding van navigatie apps: google maps / waze / etc geven een routeadvies op basis van voornamelijk tijd, en gebruiken hierbij voornamelijk data die door gebruikers gegenereerd wordt mbt snelheid. Door de voorgestelde versmallingen, het "vlot door kunnen rijden comfort eruit halen" etc kan de tijdsduur om het traject af te leggen omhoog gebracht worden. Waardoor ook deze apps een andere route zullen adviseren. Waardoor het sluipverkeer en vrachtverkeer zonder bestemming aan de route verminderd. Het is algemeen bekend dat men vaak domweg de navigatie volgt. Zelfs als daardoor een bordje "bestemmingsverkeer voor vrachtverkeer" genegeerd wordt (als dit bord überhaupt al gezien wordt).
- Ook al is het traject alleen bestemd voor bestemmingsverkeer is het handhaven hierop niet mogelijk, waardoor het een wassen neus is. Er zijn bewoners die af en toe eens tellen, tussen de 60 en 100 vrachtwagens PER DAG op een traject wat alleen bedoeld is voor bestemmingsverkeer. Dan gaat er iets drastisch mis. Is de gemeente op de hoogte van deze aantallen zodat de noodzaak om hier iets aan te doen ook helder is? Als men alleen "vanaf papier" rekent komt men bedrogen uit.

- Is er al onderzoek gedaan of er überhaupt bestemmingen zijn op het traject die een regelmatige bestemming voor vrachtverkeer zijn? Wellicht een drastischere oplossing maar naar mijns inziens geen onmogelijke: het volledig afsluiten van het traject voor vrachtverkeer. De bedrijven aan de uiteindes van het traject zijn beide via prima routes voor vrachtverkeer bereikbaar. Er is zelfs een bypass aangelegd voor de Gaete zijde, en vanaf de snelweg is de dorpszijde prima bereikbaar zonder overlast. Echter is de kruising Molendijk - Horrenhilsedijk hierin een bottleneck en zal deze opnieuw ingericht moeten worden. Zodat de bocht ook daadwerkelijk gemaakt kan worden.
- -Terugkomend op deze bocht, het is momenteel schijnbaar niet mogelijk of zelfs niet toegestaan de bocht vanaf de Molendijk richting de Horrenhilsedijk te maken, waardoor al het vrachtverkeer vanaf de Molendijk dus verplicht over de Gaete moet denderen. Maak het dit mogelijk om deze bocht en draai te maken.
- In hoeverre is er rekening gehouden met het feit dat verkeersdrukte vooral beperkt is tot specifieke tijdsvensters (ochtend- en avondspits en filemomenten op de A16)?
- In hoeverre is er rekening gehouden met de combinatie van smalle rijbaan, verhoogde strook en breed landbouwverkeer dat tot circa 3 meter of meer kan breed zijn?
- Hoe wordt voorkomen dat passeren van groot landbouw- en vrachtverkeer leidt tot onveilige situaties of mogelijke schade aan woningen en voertuigen?
- Hoe wordt het project afgestemd op de noodzaak om zwaar verkeer eventueel om te leiden, gezien eerdere onderzoeken naar de geschiktheid van de weg?
- Welke maatregelen worden genomen om de snelheid daadwerkelijk uit het verkeer te halen, gezien de constatering dat al het verkeer te hard en te wild rijdt?
- In hoeverre wordt erkend dat de weg momenteel als een N-weg wordt ervaren qua snelheid en rijgedrag?
- Is trajectcontrole mogelijk om de snelheid te beheersen?
- Welke maatregelen worden genomen om de snelheid van verkeer verder te matigen?
- Hoe wordt de snelheid op deze weg verlaagd?
- Welke maatregelen worden genomen tegen het structureel overtreden van de snelheid en het ontbreken van handhaving?
- Is trajectcontrole bij 30 km/uur een mogelijke oplossing om snelheidsovertredingen tegen te gaan?
- Is het mogelijk om wegversmallingen te verwijderen en in plaats daarvan trajectcontrole toe te passen met actieve handhaving?
- Kan de gemeente actiever handhaven op het gewicht en de grootte van voertuigen, met name in het agrarisch verkeer?
- Welke maatregelen neemt de gemeente om sluipverkeer tegen te gaan, bijvoorbeeld verkeer dat via Google Maps over Gaete / Loonsedijk wordt geleid bij files op de A16?
- Is het afremmende effect ter hoogte van ons adres niet juist onveiliger voor verkeer dat onze oprit verlaat, gezien het woonhuis direct aan de weg ligt?
- Is het mogelijk om camera's te plaatsen tegen doorgaand vrachtverkeer, waarbij een verbod geldt voor vrachtverkeer en overtredingen binnen een bepaalde tijd automatisch worden beboet?
- Welke maatregelen worden genomen om te voorkomen dat het wegvak tussen de Plasstraat en de Gaete uitnodigt tot te hoge snelheden?
- Hoe wordt op dit moment gehandhaafd op de geldende maximumsnelheid van 30 km/u, gezien de constatering dat zowel auto's, lijnbussen als landbouwvoertuigen deze regelmatig overschrijden?
- Hoe wordt omgegaan met de onveilige situaties die ontstaan door structurele snelheidsovertredingen door verschillende typen verkeer?

- Is het, gezien recente ontwikkelingen, inmiddels wel mogelijk om trajectcontrole of flitspalen in te zetten voor 30 km/u-zones, ondanks eerdere communicatie dat dit niet haalbaar zou zijn?
- Wordt de inzet van een 30 km/u flitspaal meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen voor de dijkverbetering?
- In hoeverre wordt erkend dat effectieve snelheidscontrole een belangrijke bijdrage kan leveren aan een structureel veiligere situatie voor bewoners?
- Hoe wordt schade aan het dijklichaam en woningen door zwaar verkeer in de nieuwe situatie voorkomen?
- Hoe wordt de veiligheid en het comfort van fietsers en voetgangers geborgd bij het gebruik van grasstenen en klinkers?
- Waar blijven fietsers en wandelaars als er door verhoogde parkeervakken slechts een smalle rijweg overblijft?
- Bredere fietspaden maken de situatie niet veiliger, omdat auto's onvoldoende afstand houden en fietsers rakelings passeren. Hoe wordt dit risico weggenomen?
- Kan het fietspad worden uitgevoerd in asphalt om trillingsoverlast te verminderen?
- Kan er ter hoogte van Gaete 22 op het fietspad een asphaltstrook worden toegepast in plaats van klinkers, in verband met geluidsoverlast en trillingen voor het woonhuis?
- Veiligheid voor de fietsers. Met de huidige inrichting zijn er plaatsen waar de fietsers en voetgangers in het gedrang komen als men elkaar wil passeren, ook hier zouden bloembakken met een fiets/voetpad langs de "huuszijde" een uitkomst kunnen bieden, deze kunnen dan veilig passeren terwijl gemotoriseerd verkeer elkaar moet laten voorgaan.
- Hoe wordt geborgd dat de nieuwe inrichting daadwerkelijk leidt tot een structurele verbetering van de verkeersveiligheid en niet alleen een visuele aanpassing is?
- Moeten fietssuggestiestroken mogelijk dubbel gemarkeerd worden om parkeren te ontmoedigen?
- Waarom loopt de fietspadfunctie niet door over het plateau?
- Hoe wordt de veiligheid van fietsers en voetgangers geborgd als de overzichtelijkheid en ruimte verder afneemt?
- Hoe wordt in de plannen expliciet rekening gehouden met de kwetsbare positie van fietsers en voetgangers, inclusief mensen met honden, over het gehele traject?
- Waarom is er nog geen duidelijke groenstructuur in het ontwerp opgenomen?
- Aan het wegvak vanaf de drempel Horenhilsedijk tot aan deze kruising worden uitgevoerd met middenasfalt en zwarte klinkers aan de buitenzijde?
- Kan de weg zodanig worden ingericht dat deze duidelijk de uitstraling heeft van een 30 km/uur-zone?
- Is het mogelijk om varkensruggen te plaatsen in de bocht bij Gaete / Loonsedijk voor extra verkeersveiligheid?
- Hoe wordt de verkeersveiligheid geborgd bij een resterende doorstroombreedte van circa 3,5 meter, mede gezien de aanwezigheid van landbouwverkeer en vrachtverkeer?
- Hoe wordt geborgd dat de plannen voldoen aan het principe van 'goede ruimtelijke ordening' en het behoud van woonkwaliteit voor omwonenden?
- Kan dit kussen worden omzeild via de fietssuggestiestrook?
- Wat is de exacte functie van het plateau bij de bushalte, gezien de beperkte remwerking en locatie?
- Waarom is de kruising Molendijk – Lange Reeweg als afwijkend gekleurd plateau ontworpen?
- Welke functie heeft deze kleur- en materiaalkeuze zonder duidelijke fietsstructuur?
- Is de 5-klinker goot een visuele goot of een echte molgoot met afwatering?
- Worden daarbij bijpassende molgootkolken toegepast indien het een echte goot betreft?
- Wordt zandtype WDO6 toegepast om klinkerklapperen te voorkomen?

- Hoe wordt de gootconstructie opgesloten richting de percelen (bijv. opsluitbanden)?
- Hoe wordt de voorrangssituatie geregeld bij de aansluiting van de Plasstraat op de dijk?
- Klopt het dat de Plasstraat als gelijkwaardige weg moet worden gezien in plaats van een stopbord-situatie?
- Moet er in de Plasstraat een hellingmarkering of aangepaste aansluiting komen bij een eventueel plateau?
- Is de beschikbare ruimte (6,20 m) niet te smal voor fietspad + goot + parkeren?
- Dreigt hierdoor feitelijk een lange parkeerstrook te ontstaan?
- In hoeverre wordt erkend dat de huidige inrichting al krap is voor groot materieel en dat de voorgestelde versmalling dit kan verergeren?
- In hoeverre worden aanvullende maatregelen zoals bloembakken of andere fysieke snelheidsremmers overwogen om verkeersveiligheid te verbeteren?
- Waarom is er voor het traject Gaete 1-8 volledig gekozen voor klinkers, en hoe wordt hierbij rekening gehouden met fietsende bewoners en bezorgers?
- In de voorlopige schets is een parkeergelegenheid ingetekend voor mijn uitrit van onze garage.
- Kan de parkeerplaats tussen nummer 27 en 29 buiten de rijweg worden gerealiseerd, inclusief een laadpaal?
- Blijft het in de nieuwe situatie mogelijk om alleen recht voor de woning te parkeren?
- Hoe kunnen bewoners van Loonsedijk 14 veilig hun woning verlaten met verhoogde
- Het aantal geplande parkeerplaatsen lijkt niet realistisch; parkeren bij de woningen zal blijven plaatsvinden en kan extra overlast veroorzaken. Hoe wordt dit ondervangen?
- Hoe wordt voorkomen dat parkeerhaventjes een gevaarlijke situatie vormen voor fietsers?
- Hoe wordt het zicht en de verkeersveiligheid bij uitritten (zoals nr. 31A, 35A en 30) gewaarborgd door de nieuwe parkeervakken?
- Parkeerplaatsen aan die zijde?
- Parkeerdruk: Het lijkt het me belangrijk ook kritisch te kijken naar de parkeerdruk, niet iedere woning heeft de mogelijkheid tot parkeren op eigen grond. (tip: ga op verschillende momenten eens door het traject. Vooral weekends en s'avonds is het soms een lint van geparkeerde auto's). Wellicht door kleine aanpassingen in wegbreedte hierop kunnen sturen qua parkeren?
- In hoeverre wordt erkend dat de voorgestelde parkeervakken beperkt bruikbaar zijn en mogelijk leiden tot foutparkeren of parkeren bij woningen?
- Parkeerschades: de nieuwe fietspaden zullen er situaties ontstaan waarin fietsers dicht langs geparkeerde auto's etc moeten rijden en opzij gedwongen worden door auto's met het gevaar op schades en ongelukken. Een oplossing hiervoor kan ik 123 niet aandragen, maar dit lijkt me een punt waar ook over nagedacht dient te worden.
- Kan de geplande verhoogde parkeerplaats tussen Loonsedijk 9 en 11 worden heroverwogen, aangezien deze de draaicirkel en het in- en uitrijden van de garage bij Loonsedijk 9 belemmert?
- Hoe wordt voorkomen dat de combinatie van de parkeerplaats, de paaltjes ter hoogte van nr. 6 en de bloembakken bij nr. 2 ertoe leidt dat verkeer uitwijkt richting de kant van Loonsedijk 9?
- Hoe wordt de veilige uitrit van de garage bij Loonsedijk 9 gegarandeerd, gezien de beperkte afstand van de elektrische garagedeur en het feit dat stilstand op de rijbaan niet wenselijk is?
- Hoe wordt rekening gehouden met bezoekers die normaal gesproken voor de garage parkeren, en is hiervoor nog een passende oplossing in de nieuwe situatie?
- Hoe wordt de verkeersveiligheid geborgd op het moment dat geparkeerde voertuigen het zicht op naderend verkeer belemmeren bij het uitrijden van de garage?
- Waarom is er tussen huisnummer 11 en 9 een parkeervak buiten het wegprofiel ontworpen?

- Is het plateau tussen huisnummer 20 en 22 een visueel plateau of een fysiek verhoogd plateau?
- Wordt parkeren straks volledig verboden buiten de aangewezen parkeervakken, ook op de huidige (half) parkeerruimte langs de dijk?
- Hoe wordt het hoogteverschil opgelost bij huisnummer 33 bij de verhoogde parkeervakken?
- Is onderzocht of en hoe aslastbeperkingen worden ingevoerd en gehandhaafd om schade aan de wegconstructie te beperken?
- Hoe wordt voorkomen dat het vergrote klinkerdeel juist leidt tot meer trillingen en daarmee een toename van de overlast?
- Hoe wordt voorkomen dat trillingen verdere schade aan woningen veroorzaken, gezien de zorgen over mogelijke scheurvorming?
- Hoe wordt voorkomen dat de versmalling van het asfalt en de verbreding van de klinkerfietsstroken leidt tot meer trillingsoverlast, terwijl deze nu al aanzienlijk is?
- Hoe wordt voorkomen dat door extra geparkeerde auto's zwaar verkeer tot circa 500 meter over klinkers moet rijden, wat als onwenselijk wordt ervaren?
- Hoe wordt rekening gehouden met het feit dat zwaar verkeer in de nieuwe situatie bij geparkeerde auto's over een groter traject over klinkers moet rijden, wat tot extra trillingen leidt?
- Kan er een aslastbeperking worden ingevoerd om zwaar verkeer te beperken?
- Liefst zo min mogelijk klinkers in verband met trillingsoverlast.
- Kan er in het ontwerp zo veel mogelijk asfalt worden toegepast in verband met trillingen
- -Soort en type bestrating: Er wordt gekozen voor gebakken klinkers? Wellicht een idee om onderzoek te doen naar andere soorten verharding? Er zullen vast gegevens en onderzoeken bekend zijn over de verschillende eigenschappen (H-stenen? Betonklinkers? etc) en de dempende factoren qua geluid en doorgave van trillingen? Wat zijn de mogelijkheden betreffende een dilatatie richting de woningen?
- Maatregelen? Is er gekeken naar maatregelen om de trillingen te verminderen? Zo ja welke opties zijn bekeken en welke keuzes zijn hierin gemaakt met welke beweegredenen?
- In hoeverre wordt rekening gehouden met het risico op zettingsschade en scheurvorming bij de dijkwoningen aan Loonsedijk 30, 32 en 34 door het verschuiven van de verkeersstroom dichters langs de gevels en funderingen?
- Hoe wordt voorkomen dat de versmalling van de rijbaan en de verhoogde strook aan de overzijde leiden tot een grotere concentratie van verkeer en daarmee hogere trillingsbelasting aan de zijde van de woningen?
- In hoeverre is onderzocht wat de effecten zijn op geluidsoverlast en fijnstofconcentratie door het dichters langs de gevels leiden van verkeer?
- Hoe wordt omgegaan met het feit dat het asfaltgedeelte smaller is dan de breedte van vracht- en landbouwvoertuigen, waardoor deze deels over klinkers zullen rijden?
- Hoe wordt omgegaan met de duidelijke bewonersvoorkeur voor asfalt vanwege minder trillingen, meer comfort en betere veiligheid voor fietsers?
- Wat is de reden om op bepaalde delen te kiezen voor grasstenen, terwijl deze mogelijk extra trillingen en minder comfort veroorzaken?
- In hoeverre wordt erkend dat de voorgestelde versmalling het verkeer dichters langs de woningen 30, 32 en 34 zal dwingen, met minder dan 1-1,5 meter afstand tot de gevels?
- Hoe wordt voorkomen dat het gebruik van veel klinkers leidt tot extra trillingen, verdere schade aan woningen en verminderde leefbaarheid?
- Hoe wordt voorkomen dat de versmalling leidt tot extra trillingen, geluidsoverlast en verslechterde luchtkwaliteit (fijnstof en uitlaatgassen) direct bij de woningen?

- Hoe wordt onderbouwd dat het toepassen van meer klinkers niet leidt tot meer geluid en trillingen op de langere termijn door verzakkingen en slijtage?
- Hoe wordt in de plannen rekening gehouden met de toename van trillingen en geluid als gevolg van toekomstige verzakkingen in de klinkerstructuur?
- Waarom wordt niet gekozen voor snelheidsremmende maatregelen zoals zigzagparkeren of bloembakken in een zigzagopstelling om de snelheid effectief te verlagen?
- Kan er worden afgezien van drempels?
- Kan de versmalling ter hoogte van Gaete 19 worden teruggebracht in verband met het beperken van de snelheid?
- Welke extra snelheidsverlagende maatregelen worden er genomen?
- Hoe wordt de verkeersveiligheid geborgd, gezien de beperkte afstand tot voordeuren en uitritten door de versmalling?
- In hoeverre wordt verwacht dat de snelheidsremmende werking van de versmalling structureel effectief blijft na gewenning door weggebruikers?
- Hoe wordt voorkomen dat bestuurders de versmalling gaan gebruiken als 'chicane', met hogere snelheden tussen de versmallingen door
- kan er worden afgezien van drempels omdat deze trillingen veroorzaken en hoe wordt verkeersremming dan op een alternatieve manier opgelost?
- Kruising Gaete x Lange Reeweg & Molendijk. Geen drempel voorzien in verband met de huidige hoogte. De huidige hoogte van de rijbaan is exact passend. Wanneer het wegdek wordt verhoogd, wordt het niet meer mogelijk om het bedrijf te bereiken met diep geladen transport. Hoe wordt geborgd dat deze bereikbaarheid behouden blijft?
- Hoe wordt het verhoogde aanrijdgevaar voor woningen door verplaatsing van verkeer richting de gevelzijde ondervangen?
- Berlijnse kussens zijn potentieel gevaarlijk voor fietsers en motoren (gladheid) en worden door auto's niet altijd correct genomen. Hoe wordt de veiligheid hier geborgd?
- Verhogingen in de weg leiden tot meer remmen en optrekken. Hoe wordt deze extra overlast beperkt?
- Is het mogelijk om bloembakken te plaatsen bij sluisjes, zoals bij de Zontendijk?
- Kan de kruising Gaete / Molendijk / Lange Reeweg uitsluitend visueel worden ingericht (bijvoorbeeld met straatwerk), zonder verhogingen of drempels?
- Te agressieve verkeersdrempels zorgen juist voor extra optrekken en afremmen en maken de situatie daardoor gevaarlijker voor fietsers. Hoe wordt dit voorkomen?
- Kan op de kruising Molenweg / Molendijk (Gaete) worden afgezien van een plateau of hoogteverschil in verband met trillingen en mogelijke schade aan de oude schuur op Gaete nummer 8, zoals eerder besproken met Ruud
- Drempels, zoals bekend is een drempel een bron die de trillingen versterkt, nu wordt de drempel bij de bushalte zodanig gemaakt dat de "landing" hiervan dicht bij mijn woning op Gaete 16 komt, dit zal zeker in combinatie met het zware vrachtverkeer een verhoogde overlast verzorgen qua trillingen (de huidige drempel is zo goed als plat) als mede geluid (optrekken en afremmen). Zeker met het oog op de elektrische toekomst die de voertuigen alleen maar veel zwaarder gaat maken. Deze drempel minder lang maken (zodat deze zover mogelijk bij #16 en #13 vandaag ligt qua op en afrit) zou deze overlast kunnen beperken. Evenals de aanloop/hoogte van de drempel.
- Hoe wordt voorkomen dat er meer aanrijdschade ontstaat met geparkeerde voertuigen door de gewijzigde weginrichting?
- Waarom wordt niet gekozen voor een centrale weginrichting zonder versmallingen, zodat verkeer gelijkmatiger wordt verdeeld?

- Is overwogen om snelheidsremmende maatregelen zoals drempels of plateaus over de volledige breedte toe te passen op minder kwetsbare locaties?
- In hoeverre wordt de suggestie meegenomen om verkeersremming toe te passen bij locaties met minder bewoning (zoals bij nr. 35A en het trafohuis)?
- Is de geplande drempel na de bocht Gaete → Loonsedijk niet te smal uitgevoerd, en hoe wordt de veiligheid hier geborgd?
- De optische "versmalling" zoals gepland kan inderdaad de snelheid verlagen, echter is dit slechts zeer kort effectief. Na de gewenning hieraan zal de snelheid onherroepelijk weer omhoog gaan. Kijk naar als voorbeeld naar sommige drempels, de eerste keer zal men afremmen, maar zodra men gewend is aan de drempel en onbewust merkt dat deze beperkt is qua hoogte zal de snelheid omhoog gaan. Dit zal ook gebeuren met deze versmalling. Het is nu al een soort "racebaan" tussen de bushalte en de bocht bij Gaete 19. Als er niemand rijdt snel als eerste erdoor. Alleen optisch versmallen lijkt me dus zeker niet afdoende qua maatregelen.
- fysieke versmallingen in bijvoorbeeld de vorm van bloembakken zullen het "comfort" van de weg omlaag halen, men moet op elkaar wachten, het duurt langer, afremmen en optrekken, etc. Als deze tendens doorzet zal hiermee de weg vermeden gaan worden indien men een snellere en minder variabele alternatieve optie heeft. En zo kan het sluipverkeer en vrachtverkeer drastisch verminderd worden.
- Bloembakken/ Bomen als versmalling draagt tevens bij aan de groene uitstraling van het traject, het lijkt dan optisch ook meer op een "gewone straat in de bewoonde wereld" dan een racebaan op een dijk van het ene naar het andere dorp.
- Parkeren om snelheid te verminderen: Gisteren werd de opmerking gemaakt: als je met de straat afspreek om en om te parkeren kun je de snelheid er zo ook uithalen. Het inzetten van eigen voertuigen voor dit doel lijkt me niet helemaal de bedoeling.
- In hoeverre wordt erkend dat extra obstakels in de weg niet altijd leiden tot veiliger gedrag, maar juist tot meer risicovol rijgedrag?
- Hoe wordt een balans gevonden tussen verkeersremmende maatregelen en de praktische bruikbaarheid van een doorgaande agrarische dijkweg?
- Hoe wordt omgegaan met het effect van 'obstakelvrees', waardoor bestuurders mogelijk juist verder naar de woningzijde uitwijken en de veiligheidsmarge langs de gevels verdwijnt?
- Is overwogen om in plaats van eenzijdige versmalling te kiezen voor alternatieve maatregelen die het verkeer centraal op de weg houden, zoals een wegplateau over de volle breedte?
- Waarom is er slechts één verkeerskussen tussen huisnummer 2 en 3 toegepast?
- Waarom is hier gekozen voor een kussen terwijl elders plateaus worden gebruikt?
- Waarom is daar een lang plateau toegepast in plaats van bijvoorbeeld een verkeerskussen?
- Wordt de fundering van de weg vernieuwd om de kwaliteit en duurzaamheid te verbeteren?
- Hoe wordt de keuze om geen asfalt toe te passen onderbouwd, ondanks signalen dat asfalt mogelijk wel boven kabels en leidingen kan worden aangelegd?
- Hoe wordt verklaard dat asfalt op eerdere delen van het traject jarenlang probleemloos boven kabels en leidingen heeft gelegen?
- Er zijn tot aan de Plasstraat nieuwe kabels aangelegd, maar niet bij ons voor de deur. Worden deze werkzaamheden nog doorgetrokken, of blijven ze beperkt tot het traject vanaf de Plasstraat richting het plantsoen? --> Rein/ Ruud
- Hoe wordt de oneffen en niet-uniforme staat van het wegdek aangepakt?
- Worden gebakken klinkers of betonklinkers toegepast?

- Injecteren van de grondlaag/dijk? Ik hoorde dat dit op een andere locatie een groot verschil heeft gemaakt. Is er naar deze optie gekeken? Wat zijn de voor en nadelen die deze afweging wel of niet mogelijk maken?
- Is overwogen om asfalt en klinkers om te draaien, dus asfalt op de fietspaden en klinkers in de rijbaan?
- Wordt de wegconstructie versterkt (bijvoorbeeld met geogrid) om de belasting van zwaar verkeer op te vangen?
- Wordt de Plasstraat meegenomen in de uitnodiging voor de tweede bewonersavond?
- Wordt het project Europees openbaar aanbesteed gezien de omvang?
- Waarom zijn omwonenden van de Plasstraat niet uitgenodigd voor de eerste bewonersavond, terwijl zij direct aan het projectgebied grenzen?
- Kan worden bevestigd welke onderwerpen al zijn behandeld tijdens eerdere sessies, zodat bewoners hun input kunnen afstemmen?
- Is onderzocht in hoeverre landbouwcombinaties en groot materieel de 3,5 meter breedte in de praktijk overschrijden?
- Is de gemeente bereid om deze situatie ter plaatse te bespreken met een verkeerskundige om de risico's en effecten concreet te beoordelen?
- Kan in het kader van de geplande dijkverbetering (Q4 2026) de recente ontwikkeling van 30 km/u flitspalen, zoals toegepast in Rotterdam, worden meegenomen als mogelijke maatregel voor onze situatie?
- Is er een vergelijkbare straat binnen de gemeente die als referentie is gebruikt?
- Is de gemeente bereid om de situatie ter plaatse te herbeoordelen samen met bewoners, met extra aandacht voor de reststroken en de werkelijke verkeerssituatie?
- Waarom wordt er geen 30 km/u-zone ingevoerd, zoals in Amsterdam wel mogelijk is?
- Hoe wordt voorkomen dat de leefbaarheid en het karakter van de omgeving verder onder druk komen te staan door de voorgestelde ingrepen?