

Tijdens de bewonersavond op donderdag 9 september 2025 over de **Poelweg** en **Koningsweg** hebben aanwezige inwoners de gelegenheid gekregen om hun opmerkingen, zorgen en ideeën op te schrijven. Deze zijn verzameld per formulier en hieronder thematisch geordend.



De reacties geven een goed beeld van wat er leeft in de omgeving: van zorgen over snelheid en verkeersveiligheid, tot praktische suggesties over chicanes, fietspaden, vrachtverkeer en infrastructuur.

Het overzicht dient als input voor verdere uitwerking en beantwoording van de vragen en opmerkingen van inwoners.

1. Snelheid & handhaving

Vraag/opmerking	Antwoord
1. Op de te realiseren versmallingen een voorrangssituatie zodat het snelheidsremmend is (borden met voorrangspeilen).	Bij het ontwerp is het uitgangspunt een 30 km/h weg. Bij 30 km/h is er gelijkwaardigheid voor alle verkeersdeelnemers, zowel voor auto's als voetgangers. Er is geen hiërarchie in voorrang bij een 30 km/h weg. Niet op een kruising en ook niet bij een wegversmalling. Mocht blijken dat er structurele problemen met doorstroming of veiligheid zijn en andere ontwerpaanpassingen (zoals zicht verbeteren of versmalling verkorten) niet afdoende zijn kan worden overwogen om voorrang borden in te zetten.
2. T-splitsing na rotonde (Koningsweg) ook omhoog plaatsen = snelheidsremmend.	De T-splitsing Koningsweg naar de rotonde wordt een verhoogd plateau.
3. Flitspalen! /Trajectcontrole	De Gemeente is niet bevoegd om flitspalen of traject controle in te zetten. Dit is een taak van de Politie.
4. Er mag sinds 2024 gehandhaafd worden in 30 km zones. Win/win situatie.	Politiecontroles zijn juridisch altijd mogelijk, handhaving kan echter alleen via incidentele politieacties, maar niet structureel met een flitspaal/flexflitser.
5. Liever 50 km en handhaven/dan 30 km en niet handhaven.	Zie antwoord vraag 4

6. Snelheidsovertredingen beboetbaar maken (op 30 km/h kan niet gehandhaafd worden). De politie kan hier niets mee.	Zie antwoord vraag 4
7. Snelheid van verkeer (meestal auto's) bereikt vaak 60–70 km/u, vooral in de vroege ochtend en late avond, samenhangend met woon-werkverkeer	Op de Poelweg en de Koningsweg zijn snelheidsmetingen uitgevoerd. Hieruit blijkt dat 85% van de bestuurders op de Poelweg niet harder rijdt dan 39 km/u, met een uitschieter in de nachtelijke uren tot 46 km/u. Voor de Koningsweg geldt dat 85% van de bestuurders niet harder rijdt dan 44 km/u, met een nachtelijke uitschieter tot 51 km/u. Hoewel er verkeersremmende maatregelen worden genomen om de snelheid te verlagen, blijft het uiteindelijk de verantwoordelijkheid van de bestuurder hoe hard hij of zij rijdt. In de verkeerskunde wordt vaak gekeken naar de snelheid van 85% van het verkeer (de zogeheten V85). Dit geeft een goed beeld van het rijgedrag van de meeste weggebruikers. De overige 15% bestaat vaak uit bestuurders die zich niet aan de regels houden, of uit voertuigen van hulpdiensten. Met deze inzichten proberen we de verkeersveiligheid te verbeteren en de maatregelen zo goed mogelijk af te stemmen op het gedrag van de meeste weggebruikers.
8. Behoud de chicanes om verkeer af te remmen. Als ze worden weggehaald, nemen de snelheden alleen maar toe.	In het ontwerp zijn chicanes in getekend.
9. Plaats elektronische smiley-borden die aangeven of bestuurders de snelheid overschrijden.	Snelheidsborden om bestuurders te attenderen op hun snelheid hebben vaak een tijdelijk effect. Bestuurders passen hun gedrag meestal aan zodra ze het bord zien, maar na verloop van tijd neemt dat effect vaak af. Om die reden plaatst de gemeente deze borden roulerend op verschillende locaties. Zo blijven ze effectief en worden ze op meerdere plekken ingezet waar behoefte is aan extra aandacht voor snelheid. Heeft u een specifieke locatie in gedachten waar u vindt dat extra aandacht nodig is? Dan kunt u dit eenvoudig melden via Fixi. Wij bekijken dan of het mogelijk is om het bord daar tijdelijk te plaatsen.
10. Plaats nieuwe 30 km/u-borden aan begin en einde van het traject.	Er is sprake van een '30 km/u zone' hierbij worden aan het begin en het einde van de zone borden geplaatst die hierop attenderen.
11. Behoud alle verkeersdrempels, maar leg er ook nieuwe aan, vooral op de Koningsweg.	Er worden meerdere verkeersremmende maatregelen getroffen, waaronder ook verkeersdrempels.

12. Een flitspaal (zelfs een neppe) kan snelheidsovertreders afschrikken.	Wij begrijpen dat u hiermee de snelheid op het betreffende traject wilt beïnvloeden. Echter, het plaatsen van dergelijke objecten is niet toegestaan binnen de huidige wet- en regelgeving. Daarnaast blijkt uit verkeerskundige inzichten dat dit traject voornamelijk wordt gebruikt door verkeer dat lokaal bekend is. Hierdoor is de kans klein dat een maatregel zoals een nepflitspaal daadwerkelijk effect heeft op het rijgedrag. Bestuurders die de weg goed kennen, zijn vaak op de hoogte van de situatie en laten zich minder beïnvloeden door visuele prikkels zoals deze. Verder zie beantwoording vraag 4.
13. Ervaring leert dat er regelmatig circa 100 km per uur wordt gereden.	Uit de beschikbare snelheidsmetingen blijkt niet dat er structureel te hard wordt gereden op het betreffende traject. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat het nooit voorkomt. Het blijft echter de verantwoordelijkheid van de bestuurder om zich aan de geldende maximumsnelheid te houden. Wegen kunnen niet zodanig worden ingericht dat het volledig onmogelijk is om harder te rijden dan toegestaan. Dit is ook niet wenselijk, bijvoorbeeld met het oog op de bereikbaarheid voor hulpdiensten, die in noodsituaties sneller moeten kunnen rijden.
14. Door inwoners wordt op dit moment de auto op de weg geparkeerd om snelheid tegen te gaan.	Een auto op de weg parkeren om de snelheid van het verkeer te remmen is niet de bedoeling.
15. Graag meer en vaker politiecontrole op snelheid. Er is volgens bewoner vaker contact gezocht met politie maar de reactie is dat handhaven niet kan omdat de weg niet is ingericht als 30km.	Zie antwoord op vraag 4.
16. Bewoners omgeving Koningsweg 30 e.o. zouden een drempel prima vinden.	Momenteel zijn er 2 verkeersremmers bij nr. 20 en 24. In het nieuwe ontwerp blijven deze. Een drempel op de genoemde plaats geeft een te grote kans op schade aan de woningen.
17. Kan de doorgaande route worden verlegd zodat vrachtverkeer minder wordt? Door verkeer om te leiden en breder in de omgeving 60km in te stellen.	De precieze bedoeling van uw opmerking is ons niet helemaal duidelijk, dus we geven graag twee mogelijke antwoorden: Als u doelt op het verwijderen van de N240-aanduiding: Hier wordt momenteel aan gewerkt. Het aanpassen van deze aanduiding is echter complex, omdat we

	hierbij afhankelijk zijn van externe partijen zoals Google Maps. Dit proces kost tijd, maar we doen ons best om dit zo spoedig mogelijk te realiseren. Als u vraagt naar een mogelijke 'ringweg' om het dorp heen: Dit is een zeer ingrijpend en kostbaar project. Bovendien is het gebied rondom het dorp landschappelijk en ecologisch waardevol. Zo ligt er onder andere een eendenkooi met een beschermde status, wat de mogelijkheden voor een nieuwe weg sterk beperkt.
18. Sinds eind 24 mogen flitspalen in 30km zones worden geplaatst. Is dat een idee voor Koningsweg?	Zie antwoord op vraag 4.

2. Chicanes & versmallingen

Vraag/opmerking	Antwoord
19. Versmalling voor de deur weg (Koningsweg 46), verplaatsen naar locatie waar versmalling niet te veel last veroorzaakt. Bijvoorbeeld noordelijker richting rotonde.	Er zal goed gekeken worden naar de locaties van de chicanes en versmallingen.
20. Het is een goed idee om de chicane ter hoogte van Koningsweg 50A weg te halen en prima om deze ter hoogte van Koningsweg 44/46 te plaatsen, zoals in het plan aangegeven. Wij hebben nu veel last van de chicane met in- en uitrijden vanaf ons pad.	Er zal goed gekeken worden naar de locaties van de chicanes en versmallingen.
21. Bij de versmallingen voorrangssituatie aangeven 22. Betere duiding van voorrang in de wegversmallingen.	In de basis is de voorrang op deze locatie al geregeld via de algemene verkeersregels. Op dit moment zien wij daarom geen noodzaak om dit verder te verduidelijken met extra bebording of markering.

	Uit ervaring blijkt dat het toevoegen van extra voorrangsaanduidingen op dit soort locaties juist kan leiden tot ongewenst hogere snelheden, omdat bestuurders zich dan zekerder voelen en minder voorzichtig rijden. Dat zou de verkeersveiligheid juist kunnen verminderen.
23. Chicane voor nr. 24 verplaatsen naar nr. 26, dan geen opstopping voor het huis (nr. 24) maar voor grote inrit nr. 28. (betreft Koningsweg).	Er zal goed gekeken worden naar de locaties van de chicanes en versmallingen.
24. Wegversmalling pal voor de oprit (Poelweg 36); lastig en onmogelijk om op en af te rijden. Kans: verplaatsen van wegversmalling zodat bewoners geen last hebben → richting de Haukes.	Er zal goed gekeken worden naar de locaties van de chicanes en versmallingen.
25. "Aansluitende en uitwijkstroken" maken als onderdeel van verkeerbeweging.	Op enkele plaatsen is een lichte uitwijkmogelijkheid meegenomen in het ontwerp. Het is niet de bedoeling om lange uitwijkstroken te maken, dan wordt de weg breder en gaat de snelheid omhoog.
26. Kunnen er ook verkeersborden in de geleiders worden geplaatst voor het regelen van de voorrang?	In de basis is de voorrang op deze locatie al geregeld via de algemene verkeersregels. Op dit moment zien wij daarom geen noodzaak om dit verder te verduidelijken met extra bebording of markering. Uit ervaring blijkt dat het toevoegen van extra voorrangsaanduidingen op dit soort locaties juist kan leiden tot ongewenst hogere snelheden, omdat bestuurders zich dan zekerder voelen en minder voorzichtig rijden. Dat zou de verkeersveiligheid juist kunnen verminderen.
27. Onze loonwerkbedrijven zijn vast niet blij met de slaloms en versmallingen. Het gaat om grote combinaties!	Het zijn met name automobilisten die te hard rijden. Veelal blijken dit dan ook nog de lokaal bekende automobilisten te zijn. Slaloms en versmallingen moeten daarom juist voor deze doelgroep worden aangelegd, echter moet vrachtverkeer, landbouwverkeer en hulpdiensten er ook nog door kunnen rijden. Tijdens het ontwerp wordt er daarom rekening gehouden met vrachtverkeer, landbouwverkeer en hulpdiensten.

3. Fietspaden & voetgangers

28. Fietspad achter de wegversmallingen. 29. Wanneer er een wegversmalling komt dan graag een fietspad aan buitenzijde langs. Dit	Verkeersonderzoek in Nederland heeft uitgewezen dat bij deze wegbreedte een fietsstrook achter de wegversmalling juist gevaarlijker is voor de fietser.
--	---

was vroeger al zo. Liefst ook bredere stap. Weggebruikers komen erg dicht langs de stoep om elkaar te passeren. Kom alstublieft kijken! 30. Fietsstroken achter chicanes langs. 31. Weer normale fietspaden, levensgevaarlijk nu.	
32. Note: Could you please check the cycle path/parking spaces at the front of our property, as there are issues with this (Koningsweg 7). <i>Wilt u het fietspad en de parkeerruimte vóór onze woning controleren, daar zijn problemen mee.</i>	Door het toepassen van een verhoogde band (50mm) langs het fietspad en het verwijderen van het strookje asfalt tussen het fietspad en uw tuinhed zal er door het verkeer geen gebruik meer kunnen worden gemaakt van deze strook. Deze strook is echter niet geschikt als parkeerruimte of voetpad. In het huidige ontwerp zal deze strook worden verhard met bestrating.
33. Stoep bij Poelweg 1 is erg smal, bij bijwerken van tuin zet mevrouw nu een groene bak neer zodat zij een veiliger gevoel krijgt. Kan er iets gedaan worden?	De beschikbare openbare ruimte is hier zeer beperkt waardoor er geen bredere stoep mogelijk is. Ter plaatse van de inritten zal een paaltje worden geplaatst zodat het voor het verkeer niet mogelijk is om over het trottoir te rijden.
34. Mevrouw heeft een driewielerfiets: kan hier in de herinrichting rekening mee worden gehouden?	Er wordt in het ontwerp rekening gehouden met alle verkeersdeelnemers. Ook bijzondere voertuigen als een driewielerfiets.
35. Poelweg ook voorzien van paaltjes in de stoep omdat deze weg smaller wordt en dan hetzelfde probleem ontstaat als op de Koningsweg.	Op Koningsweg stonden heel veel paaltjes, in overleg met de bewoners zijn in het verleden de meeste van deze paaltjes weer verwijderd. In het ontwerp wordt gekeken waar het plaatsen van paaltjes mogelijk is en toegevoegde waarde heeft.

4. Vrachtwagens & Landbouwverkeer

Vragen/opmerkingen	Antwoord
36. Er is een gemeente in Nederland die het voor elkaar heeft gekregen een vrachtwagenverbod. Misschien een idee om hierop in te zetten?	Het omleiden van vrachtverkeer via een alternatieve route zou betekenen dat deze voertuigen een aanzienlijke omweg moeten maken. Dit heeft gevolgen voor onder andere de bereikbaarheid en de logistiek in de regio. Deze belangen zijn zorgvuldig meegewogen in de afweging. Om die reden is er op dit moment voor gekozen om deze maatregel niet door te voeren. Dat neemt niet weg dat de situatie in de toekomst opnieuw kan worden bekeken, mocht daar aanleiding toe zijn.

37. Parkeren van vrachtauto's maakt parkeren t.h.v. Dolven moeilijker voor persoonsauto's.	In onze gemeente is het verboden om grote voertuig te parkeren binnen de bebouwde kom. Als een voertuig langer is dan 6,4 meter of hoger dan 2,9 meter, dan mag dit voertuig niet parkeren op of aan de openbare weg, ook niet op reguliere parkeerterreinen. Dit is vastgelegd in de geldende regelgeving. Voor grotere voertuigen zijn er speciaal aangewezen parkeerlocaties binnen de gemeente. We adviseren bestuurders van dit soort voertuigen om gebruik te maken van deze plekken om overlast en boetes te voorkomen. Mocht u een 'fout' geparkeerde voertuig zien kunt u de bestuurder hierop wijzen. Eventueel kunt u een melding maken bij het handhaving team van de gemeente.
38. Doorgaande route gaan verleggen zodat vrachtverkeer minder wordt. Door verkeer om te leiden en breder in de omgeving 60km in te stellen.	Zie beantwoording vragen 17 en 36.
39. Alleen bestemmingsverkeer vrachtverkeer. 40. Vrachtwagens weren! 41. Mag vrachtverkeer en campers geweigerd worden?	Zie beantwoording vraag 36.

5. Overige infrastructuur/parkeren/navigatie

Vragen/opmerkingen	Antwoord
42. Richt het in als woonerf.	De betreffende weg heeft een dubbele functie: enerzijds als verblijfsgebied, anderzijds als ontsluitingsroute voor het verkeer. Juist vanwege deze combinatie past een inrichting als woonerf (met een maximumsnelheid van 15 km/u) hier niet goed bij. Een woonerf is bedoeld voor gebieden waar verblijven centraal staat en waar doorgaand verkeer zoveel mogelijk wordt ontmoedigd. In dit geval is het belangrijk dat de weg ook goed toegankelijk blijft voor verkeer dat het gebied moet bereiken of verlaten.
43. Parkeergelegenheid tussen Poelweg en Lagepad, meer vakken. Komst van stoep	Het uitgangspunt is om het aantal parkeerplaatsen dat er nu is te behouden.

zorgt voor verhoging bij eigen terrein oprijden).	Het trottoir verloopt bij de inritten iets naar beneden zoals het nu in de Koningsweg ook is. Er is dus geen verhoging ter plaatse van de inritten.
44. T-splitsing Lage pad/Poelweg plateau maken.	Het Lage Pad is een privé uitrit en geen gemeentelijke weg. Bij uitritten worden geen T-splitsingen of verhoogde plateaus aangebracht.
45. Onevenzijde: keerwanden realiseren ivm de zachte grond.	Dit is bekend, in het ontwerp wordt gezorgd voor een stevige berm. Als het nodig is kan een keerwand worden overwogen. De rijbaan wordt voorzien van straatkolken waardoor er geen wegspoeling via de berm meer plaats vindt.
46. Heel graag een zwerfkei in de hoek van Koningsweg/Poelweg.	Het plaatsen van objecten op of direct naast de rijbaan wordt niet gedaan, omdat dit in sommige situaties juist gevaarlijk kan zijn. Er bestaat dan een risico op schade of zelfs letsel, bijvoorbeeld als een weggebruiker onverwacht moet uitwijken of het object niet tijdig opmerkt. Denk ook aan de zichtbaarheid bij slechte weer of sneeuw. Daarnaast geldt dat wanneer een object wordt geplaatst dat niet thuishoort op de rijbaan, de wegbeheerder aansprakelijk kan worden gesteld bij een ongeval. Om die reden wordt hier zeer terughoudend mee omgegaan. In het ontwerp wordt wel nagedacht over oplossingen in de bocht.
47. Navigatiesystemen aanpassen: doorgaand verkeer via Hoorn – Den Oever leiden, dit is veel beter. 48. Google Maps aanpassen.	Zie beantwoording van vraag 17.
49. Graag een T-splitsing vanaf of naar de rotonde in de N99.	Dit is huidige ingetekend in het ontwerp.
50. Verbindingsweg Slootweg/kruising Wieringerrandweg naar rotonde N99 zoals ook in “Wieringen weer een eiland”-plan stond.	Als u vraagt naar een mogelijke ‘ringweg’ om het dorp heen: Dit is een zeer ingrijpend en kostbaar project. Bovendien is het gebied rondom het dorp landschappelijk en ecologisch waardevol. Zo ligt er onder andere een eendenkooi met een beschermde status, wat de mogelijkheden voor een nieuwe weg sterk beperkt.
51. Geen reactie op eerder aangegeven aanpassingen Poelweg 38. Overkant van nummer 36 uitrit agrarisch perceel.	De eerder gevraagde aanpassingen (geen versmalling in de 2 agrarische inritten naast nr 23a) en verplaatsen van de 2 versmallingen zijn verwerkt in de gepresenteerde tekening.

52. Poelweg 50 parkeert nu deels in tuin en deels op de weg. Parkeren op eigen terrein kan niet i.v.m. gezamenlijke oprit met de burens. Door het voetpad kan parkeren in de voortuin niet meer. Alternatief parkeren in de berm aan overzijde is dan enige alternatief. Hier graag voorzien in voldoende vakken.	Bij het opstellen van het ontwerp is zorgvuldig gekeken naar de mogelijkheden om extra ruimte te creëren voor parkeren. Waar dat binnen de beschikbare ruimte en verkeersveiligheid mogelijk was, is hier ook rekening mee gehouden.
53. Kunnen de twee parkeerplaatsen voor Poelweg 12 en 14 worden verplaatst naar richting het noorden. De twee parkeerplaatsen zijn nu tussen twee landinritten gesitueerd, de verwachting is dat er straks auto's voor de landinritten staan.	Zie antwoord op vraag 52.
54. Waarom is de aansluiting van het Lage Pad op de Poelweg niet ingericht als een gelijkwaardige kruising?	Het Lage Pad betreft een uitrit en is daarmee een weg met een beperkte bestemming. Daarnaast is de zichtbaarheid op deze plek beperkt, wat extra voorzichtigheid vraagt van alle weggebruikers. Bij uitritten worden geen T-splitsingen of verhoogde plateaus aangebracht. Overigens is het Lage Pad geen eigendom van de gemeente maar particulier eigendom.