

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, 28 juli 2026

Uw kenmerk: Z-26-179811/211199, presentatietekening Philipshoofjesweg, bladen 1 t/m 5, d.d. 29 juni 2026

Betreft: Reactie van de Dorpsraad Dirksland op het ontwerp voor de herinrichting van de Philipshoofjesweg — verzoek om zeven aanvullende maatregelen

Geacht college, geachte heer Tebes,

In het kort

De gemeente richt de Philipshoofjesweg opnieuw in. Het ontwerp bevat goede elementen: verhoogde plateaus op de kruispunten, rode fietsstroken van 1,80 meter, een verblijfsgebied in klinkers en nieuwe bomenrijen. Op een aantal plaatsen dwingt het de snelheid van 30 km/uur echter niet af, en het maakt geen keuze over de vraag welk verkeer in de kern thuishoort. De Dorpsraad Dirksland vraagt u namens de bewoners om zeven aanvullingen:

1. Een verkeersdrempel vóór het plateau bij de Nijverheidsweg, waar kinderen spelen en oversteken (§ 2.1).
2. De voetgangersoversteekplaats bij Bloemendaal behouden, maar verplaatsen uit de bocht (§ 2.2).
3. Geleiding op het plateau Philipshoofjesweg / Hondsgalgweg, zodat linksafslaand verkeer niet op de verkeerde weghelft terechtkomt (§ 2.3).
4. Minimaal twee verkeersdrempels tussen het plateau Hondsgalgweg en het plateau Beatrixlaan (§ 2.4).
5. Minimaal twee verkeersdrempels tussen het plateau Beatrixlaan en het plateau Tuinstraat (§ 2.5).
6. Een verkeersdrempel vanuit het Poldersweegje richting de Philipshoofjesweg, ter beveiliging van de oversteek bij het plateau (§ 2.6).
7. Doorgaand en zwaar vrachtverkeer weren uit de kern. De keuze van de route buitenom laten wij nadrukkelijk aan u (§ 2.7).

De kern van de onderbouwing is dat een snelheidslimiet alleen werkt wanneer de weg hem afdwingt. Het CROW adviseert in 30 km/uur-zones snelheidsremmers op 30 tot 50 meter van elkaar; in het huidige ontwerp liggen daartussen honderden meters. Verticale snelheidsremmers zijn bovendien het enige middel dat ook werkt op speed-pedelecs, fatbikes en opgevoerde bromfietsen.

De kosten wegen niet op tegen het risico. Meegenomen in een werk dat toch al wordt uitgevoerd, gaat het om een fractie van de projectsom, terwijl één voorkomen ernstig verkeersgewonde het volledige gevraagde pakket al ruimschoots dekt. Mocht het budget als bezwaar worden opgeworpen, dan gaan wij daar in § 4 op in, inclusief de mogelijkheid van een rijksbijdrage en van gefaseerde uitvoering.

Leeswijzer: § 1 uitgangspunt en onderbouwing, § 2 de zeven punten, § 3 waarom nu, § 4 kosten, baten en budget, § 5 ons verzoek. Bijlage A beschrijft hoe een maatregel voor vrachtverkeer ook in de navigatiesystemen terechtkomt; bijlage B geeft een schematisch overzicht van de zeven locaties; bijlage C verklaart de gebruikte afkortingen. Achter in de brief vindt u een literatuurlijst.

Toelichting

De Dorpsraad Dirksland heeft met belangstelling kennisgenomen van de presentatietekening voor de herinrichting van de Philipshoofjesweg. Wij waarderen dat de gemeente deze weg integraal aanpakt en dat het ontwerp op onderdelen duidelijk kiest voor het langzame verkeer: verhoogde plateaus op de kruispunten, rode fietsstroken van 1,80 meter op het oostelijke deel, een verblijfsgebied in gele klinkers en nieuwe bomenrijen. Dat zijn stappen in de goede richting.

Tegelijk constateren wij dat het ontwerp op een aantal plaatsen onvoldoende doet wat het beoogt: de snelheid daadwerkelijk terugbrengen naar 30 km/uur. Daarnaast ontbreekt in het ontwerp een keuze over de vraag welk verkeer hier eigenlijk thuishoort. Namens de bewoners van Dirksland vragen wij u daarom om zeven concrete aanvullingen in het definitieve ontwerp op te nemen. Wij lichten hieronder eerst het uitgangspunt toe, geven daarna de zeven punten met onderbouwing, en sluiten af met ons verzoek.

Deze brief is nadrukkelijk een aanvulling op de opmerkingen en reacties die bezoekers tijdens de inloopbijeenkomst over het ontwerp hebben gemaakt. Wij verzoeken u onze punten in samenhang met die inbreng te wegen; zij komen daarvoor niet in de plaats, maar bundelen en onderbouwen de zorgen die onder bewoners breed leven.

1. Uitgangspunt: 30 km/uur moet uit de weg zelf volgen

Heel Dirksland is 30 km/uur-gebied. Die keuze betekent per definitie dat het kwetsbare verkeer op de eerste plaats komt en het snelle verkeer op de tweede. Een snelheidslimiet werkt echter alleen wanneer de weginrichting die limiet geloofwaardig maakt. Ook het wettelijk kader gaat daarvan uit: een verkeersbesluit moet worden gemotiveerd vanuit de belangen van verkeersveiligheid en bescherming van weggebruikers, en de inrichting van de weg hoort bij die limiet te passen.

Het SWOV heeft onderzocht wat er gebeurt als die geloofwaardigheid ontbreekt. Bij ongevallen op 30 km/uur-erftoegangswegen waarbij de weginrichting een rol speelt, blijkt de weg in ongeveer 70% van de gevallen géén geloofwaardige snelheidslimiet te hebben; op slechts ongeveer een kwart van de onderzochte ongevalslocaties was de limiet geloofwaardig. Zouden álle 30 km/uur-erftoegangswegen in Nederland wél een geloofwaardige limiet hebben, dan zou dat jaarlijks naar schatting 200 ernstige letselslachtoffers schelen — ongeveer een derde minder, vooral onder fietsers. Ongeveer twee derde van de ongevallen met kinderen van nul tot elf jaar zijn oversteekongevallen, en in driekwart van die situaties ontbraken passende maatregelen voor veilig oversteken.

Waarom dit zo zwaar weegt, laat de fysica zien. Veelgebruikte cijfers laten zien dat bij een botssnelheid van 30 km/uur ongeveer 5% van de aangereden voetgangers overlijdt, tegenover circa 45% bij 50 km/uur. Recenter onderzoek laat een minder steile curve zien, maar de kern blijft overeind: aanrijdingen onder 30 km/uur lopen meestal goed af, en daarboven neemt de kans op blijvend letsel of overlijden snel toe. Voor ouderen geldt dat nog sterker: zij zijn fysiek kwetsbaarder, lopen langzamer, hebben meer opstarttijd nodig en kunnen de snelheid van naderend verkeer minder goed inschatten. Precies de groep die op de Philipshoofjesweg met rollator en scootmobiel onderweg is.

De Philipshoofjesweg is bovendien geen willekeurige straat. Het is een schoolroute, er wordt gespeeld bij de sloot en op de T-splitsing met Molenzicht, er ligt een speeltuin waarvoor overgestoken moet worden, en de weg ontsluit onder meer de brandweerkazerne, de gemeentewerf en de sportvelden. Het is de route waarover ouders hun kinderen op de fiets naar school sturen. Voor die ouders is niet alleen de feitelijke veiligheid van belang, maar ook de veiligheidsbeleving: het vertrouwen dat je een

kind van acht alleen kunt laten fietsen. Wanneer dat vertrouwen ontbreekt, wordt het kind gebracht, en neemt het aantal auto's rond de school weer toe.

Ons uitgangspunt is daarom eenvoudig: waar het ontwerp de snelheid alleen suggereert, moet het die afdwingen. Verticale snelheidsremmers zijn daarvoor het enige middel dat werkt op álle voertuigen die harder dan 30 km/uur kunnen — dus ook op speed-pedelecs, fatbikes en opgevoerde brommers, waarvoor markering, borden en handhaving in de praktijk nauwelijks effect hebben.

2. De zeven gevraagde aanvullingen

Een opmerking vooraf over de terminologie: waar wij in deze brief spreken over een verkeersdrempel, snelheidsremmer of verticale snelheidsremmer, bedoelen wij steeds een verhoogde, over de volle wegbreedte uitgevoerde verticale snelheidsremmer in asfalt, zoals die op de Doetinchemseweg in Middelharnis is toegepast, of een daaraan gelijkwaardig type. Op die weg ligt over de volle breedte een verhoging in het asfalt — aan de stoeprand goed zichtbaar — die het verkeer afremt zonder de weg te versmallen. Wij doelen dus nadrukkelijk niet op een smalle, steile of hinderlijke klinkerdrempel, maar op een comfortabel te berijden verhoging met een passeersnelheid van 30 km/uur die de snelheid afdwingt, uitgevoerd conform CROW-publicatie 344 (Deel A, Verticale snelheidsremmers), die voor deze voorziening de geldende landelijke richtlijn is.

Wij vragen daarmee niet om iets buitengewoons. Publicatie 344 is de richtlijn waaraan de rechter de weginrichting zwaar meeweegt wanneer het onverhoopt tot een ongeval of een aansprakelijkstelling komt; de publicatie merkt in de paragraaf over aansprakelijkheid zelf op dat het al dan niet voldoen aan de CROW-richtlijn daarvoor richtinggevend is. Een uitvoering conform die richtlijn is dus niet alleen veiliger voor de weggebruiker, maar beschermt ook de positie van de gemeente als wegbeheerder.

2.1 Een verkeersdrempel vóór het plateau bij de Nijverheidsweg (blad 1 · Bijlage B, nr. 1)

Situatie. Wie vanaf de Nijverheidsweg de Philipshoofjesweg inrijdt, komt het ontworpen kruispuntplateau tegen zonder dat daarvóór iets de snelheid remt. Wie te hard binnenkomt, is op het plateau zelf nog niet terug op 30 km/uur.

Waarom. Juist op dit punt spelen regelmatig kinderen bij de sloot en steken zij over op de T-splitsing met Molenzicht. Een plateau werkt op de locatie zelf; de aanloop ernaartoe blijft onbeschermd. Bovendien geldt dat de snelheidsremmende werking van een verticale maatregel plaatsgebonden is — de remming werkt niet vooruit.

Verzoek. Plaats vóór het plateau, op de aanrijroute vanaf de Nijverheidsweg, een verkeersdrempel met passeersnelheid 30 km/uur, zodat de snelheid eruit is vóórdát het kruispunt en de oversteekbewegingen worden bereikt.

2.2 Behoud de voetgangersoversteekplaats bij Bloemendaal, maar op een betere plek (blad 2 · Bijlage B, nr. 2)

Situatie. Het huidige zebrapad ligt in de bocht van Bloemendaal naar de Philipshoofjesweg. Die ligging is ongelukkig: in een bocht is het zicht op naderende voetgangers beperkt en is de oversteek voor beide partijen laat zichtbaar.

Waarom. De oversteek zelf is en blijft nodig: mensen steken hier over van en naar de speeltuin. Daarnaast is de juridische betekenis van een voetgangersoversteekplaats aanzienlijk. Artikel 49, tweede lid, van het RVV 1990 verplicht bestuurders om voetgangers en bestuurders van een gehandicapt voertuig die op een voetgangersoversteekplaats oversteken of kennelijk op het punt

staan dat te doen, voor te laten gaan; het eerste lid verplicht hen bovendien blinden en alle personen die zich moeilijk voortbewegen voor te laten gaan. Wanneer er onverhoopt iemand wordt aangereden, is het wel of niet aanwezig zijn van een zebrapad richtinggevend voor de aansprakelijkheid. Het laten vervallen van deze oversteek zou de positie van de voetganger dus zowel feitelijk als juridisch verzwakken.

Verzoek. Neem de voetgangsoversteekplaats op in het definitieve ontwerp, maar verplaats deze uit de bocht naar een recht wegvak met goed zicht, logisch aansluitend op de looproute naar de speeltuin. Omdat het zebrapad op het verhoogde plateau komt te liggen, is een aparte drempel ervoor niet nodig. Wij vragen u wel om aan weerszijden van het zebrapad een hekje (voetgangersleuning) te plaatsen, zodat de kans kleiner wordt dat kinderen zonder te kijken direct het zebrapad op lopen of rennen; een dergelijk hekje leidt de voetganger langs een korte omweg en dwingt zo een natuurlijk stopmoment af voordat de rijbaan wordt betreden.

2.3 Geleiding op het plateau Philipshoofjesweg / Hondsgalgweg (blad 4 · Bijlage B, nr. 3)

Situatie. Op dit plateau snijdt gemotoriseerd verkeer de bocht af. Wie vanuit de Hondsgalgweg linksaf de Philipshoofjesweg op rijdt richting Bosdreef, gaat in de meeste gevallen links van het midden rijden om de bocht te verkorten. Daarmee komt het voertuig op de weghelft van het tegemoetkomende verkeer — inclusief fietsers.

Waarom. Een plateau remt de snelheid, maar stuurt de rijlijn niet. Zonder geleiding is de kortste lijn ook de aantrekkelijkste lijn, en die loopt hier over de verkeerde weghelft. Dit is een structureel conflict met tegemoetkomend verkeer, niet incidenteel gedrag.

Verzoek. Breng op het plateau een fysieke of visuele geleiding aan die de juiste rijlijn afdwingt: bijvoorbeeld een licht verhoogd rond middeneiland, een geleidingsconstructie of duidelijke geleidingsmarkering met een dwarsafwijkende bestrating. Wij verzoeken u de gekozen oplossing zodanig uit te voeren dat zij ook in het donker en bij nat wegdek herkenbaar is.

2.4 Minimaal twee verkeersdrempels tussen plateau Hondsgalgweg en plateau Beatrixlaan (bladen 4 en 5 · Bijlage B, nr. 4)

Situatie. Tussen deze twee plateaus ligt een lang wegvak met een lichte buiging en een goed overzicht. Die buiging remt niet: de boogstraal is zo ruim dat hij zonder snelheidsverlies te nemen is, terwijl het overzicht juist uitnodigt tot doorrijden. In de huidige situatie wordt hier harder gereden dan 30 km/uur; in veel gevallen richting de 50 km/uur. Het ontwerp verandert hieraan weinig: de rode fietsstroken langs een smalle rijloper zijn een verbetering voor de fietser, maar remmen de auto niet. Wij merken daarbij op dat op presentatietekening blad 4 de rode fietsstrook aan de zijde van de Beatrixlaan 1,85 meter breed is en die aan de andere zijde 1,70 meter; dat is voor een fietsstrook krap, zeker waar snelverkeer er vlak langs rijdt, wat het belang van een lagere en afgedwongen snelheid op dit wegvak alleen maar onderstreept.

Waarom. De werking van een verticale snelheidsremmer is plaatsgebonden: het effect neemt af naarmate de onderlinge afstand groter wordt. Het CROW adviseert voor 30 km/uur-zones een onderlinge afstand van 30 tot 50 meter, en voor 50 km/uur-wegen 80 tot 100 meter. Afgezet tegen die norm is één plateau aan elk uiteinde van dit wegvak aantoonbaar onvoldoende; wij vragen niet eens om het aantal dat de richtlijn zou opleveren, maar om het minimum dat het ergste voorkomt.

Verzoek. Neem op dit wegvak minimaal twee verhoogde verticale snelheidsremmers in asfalt op, gelijkmatig verdeeld, uitgevoerd volgens de CROW-richtlijn voor drempels en plateaus: over de volle

breedte van de rijbaan, met een passeersnelheid van 30 km/uur en een hoogte in de orde van 8 tot 12 cm, voorzien van taludmarkering. Als referentie voor de gewenste uitvoering noemen wij de verhoogde snelheidsremmer op de Doetinchemseweg in Middelharnis. Andere uitvoeringen die aantoonbaar hetzelfde effect bereiken, zijn uiteraard bespreekbaar.

2.5 Minimaal twee verkeersdrempels tussen plateau Beatrixlaan en plateau Tuinstraat (blad 5 · Bijlage B, nr. 5)

Situatie. Voor dit wegvak geldt hetzelfde beeld: een lange doorgang met een lichte buiging tussen twee plateaus, waarop de snelheid tussen die plateaus weer oploopt.

Waarom. Behalve de hierboven genoemde argumenten speelt hier nog een tweede punt. Verticale snelheidsremmers dwingen álle voertuigen die harder dan 30 km/uur kunnen rijden — auto's, bestelbussen, speed-pedelecs, fatbikes en opgevoerde bromfietsen — om hun snelheid terug te brengen. Dat geldt niet voor maatregelen die alleen op de automobilist zijn gericht. Juist de snelle tweewielers vormen een groeiend risico op fietsstroken en bij oversteken, en zij zijn met borden of markering niet te reguleren.

Verzoek. Neem ook op dit wegvak minimaal twee verkeersdrempels op, in dezelfde uitvoering als onder 2.4, en plaats één daarvan (of een mogelijke derde verkeersdrempel) kort vóór het plateau bij de Tuinstraat, zodat het verkeer dat plateau met de bedoelde snelheid nadert en niet pas erop afremt. Gezien de lengte van dit wegvak geven wij u die derde verkeersremmer nadrukkelijk in overweging.

2.6 Een verkeersdrempel vanuit het Poldersweegje richting de Philipshoofjesweg (blad 5 · Bijlage B, nr. 6)

Situatie. Verkeer dat vanuit het Poldersweegje de Philipshoofjesweg op rijdt, bereikt het plateau met de daar gelegen oversteek zonder voorafgaande remming.

Waarom. Een voetgangersoversteekplaats geeft de voetganger voorrang, maar geen bescherming. Die bescherming ontstaat pas wanneer naderend verkeer gedwongen wordt de oversteek langzaam te naderen, zodat de bestuurder de wachtende voetganger tijdig ziet én de remweg kort genoeg is. De remweg groeit kwadratisch met de snelheid: bij twee keer zo hard rijden is de remweg vier keer zo lang. Een drempel op enige afstand vóór de oversteek zorgt ervoor dat het voertuig de oversteek met de bedoelde snelheid nadert en niet pas op het plateau zelf afremt.

Verzoek. Plaats een verkeersdrempel op ruime afstand vóór dit plateau, in de rijrichting vanuit het Poldersweegje naar de Philipshoofjesweg. Wij vragen daarbij rekening te houden met de bekende ontwerpvoorwaarden: een drempel hoort in een rechtstand en niet in een bocht, en op ten minste 8 tot 15 meter uit een straathoek om verwarring met een uitrit te voorkomen.

Wij realiseren ons dat deze drempel, gelegen op het Poldersweegje, strikt genomen buiten het plangebied van de herinrichting van de Philipshoofjesweg valt. Toch vragen wij u hem in samenhang met dit project te beoordelen. Het plateau bij de Tuinstraat maakt wél onderdeel uit van de herinrichting, en de veiligheid van dat plateau en de oversteek daar wordt juist bepaald door de snelheid waarmee het verkeer vanuit het Poldersweegje nadert. De drempel en het plateau vormen samen één verkeerskundig geheel; ze kunnen niet los van elkaar worden gezien. Een plangrens die daar dwars doorheen loopt, mag er niet toe leiden dat de oversteek half beveiligd achterblijft.

2.7 Weer doorgaand en zwaar vrachtverkeer uit de kern van Dirksland (Bijlage B, nr. 7)

Situatie. Vrachtverkeer met een bestemming op de Nijverheidsweg of bij bedrijven die daar nog voorbij liggen, buiten de kern, rijdt nu dwars door Dirksland: via het Poldersweegje en over de volle lengte van de Philipshoofjesweg. Deze voertuigen hebben geen enkele bestemming in het woongebied dat zij passeren. Zij rijden er alleen doorheen omdat de navigatie hen die route wijst.

Waarom. Alle argumenten uit deze brief gelden voor vrachtverkeer in versterkte mate. Een vrachtwagen heeft een langere remweg, een aanzienlijk grotere dode hoek en een veel hogere massa; bij botsingen tussen voertuigen met een groot massaverschil zijn de inzittenden van het lichtere voertuig — en zeker een fietser of voetganger — er aanzienlijk slechter aan toe. Voor een kind op de fiets of een oudere met een rollator is een passerende vrachtwagen op een weg van 5,50 tot 6,00 meter breed een wezenlijk andere ervaring dan een passerende personenauto; dat raakt direct de veiligheidsbeleving en daarmee de vraag of ouders hun kind hier alleen laten fietsen. Daarbij komt trillings- en geluidhinder voor de woningen langs de route, en extra slijtage van de nieuwe verharding en de plateaus. Ook de plateaus zelf zijn een argument: hoe meer zwaar verkeer erover rijdt, hoe eerder de gemeente moet kiezen tussen een lagere, minder effectieve drempelhoogte en klachten over trillingen.

Waarom dit kan. Dirksland ligt direct ten zuiden van de N215. Het bedrijventerrein aan de westzijde van het dorp is daardoor vanaf de provinciale weg te bereiken zonder dat de kern hoeft te worden doorkruist. Er is dus een reëel alternatief; het wordt alleen niet gereden omdat niets het vrachtverkeer daarheen stuurt.

Verzoek. Spreek als gemeente de ambitie uit dat doorgaand en zwaar vrachtverkeer uit de kern van Dirksland wordt geweerd, en verbind daar een concrete maatregel aan: alleen vrachtverkeer met een bestemming in de kern zelf rijdt het dorp in; vrachtverkeer met een bestemming op de Nijverheidsweg of bij de bedrijven daarvoor rijdt buitenom. Verkeer dat werkelijk in Dirksland moet zijn — bevoorrading van winkels, verhuishagens, bouwverkeer, hulpdiensten en landbouwverkeer voor zover nodig — blijft uiteraard toegestaan.

Welke route buitenom daarvoor het meest geschikt is, laten wij nadrukkelijk aan u over. De afweging tussen draagkracht van de verharding, bochtstralen, bereikbaarheid van de bedrijven, de rol van de provincie als wegbeheerder van de N215 en de gevolgen voor andere kernen kunt u beter maken dan wij. Het gaat ons om het doel, niet om de lijn op de kaart.

Wel vragen wij u nadrukkelijk om de maatregel niet te beperken tot borden alleen. Een geslotenverklaring die niet is verwerkt in de navigatiesystemen waarop chauffeurs rijden, wordt in de praktijk eenvoudigweg genegeerd. In bijlage A hebben wij uitgewerkt welke stappen daarvoor nodig zijn.

3. Waarom nu, en niet later

Alle gevraagde maatregelen zijn maatregelen die in de uitvoering van deze herinrichting meegenomen kunnen worden. Ze achteraf aanbrengen, nadat de weg opnieuw is bestraat en geasfalteerd, kost een veelvoud en betekent opnieuw overlast voor bewoners, hulpdiensten en de gemeentewerf. Bovendien geldt dat de plaatsen waar de kans op een ongeval het grootst is — kruispunten, oversteken, schoolroutes, de omgeving van een speeltuin — precies de plaatsen zijn waar snelheidsremmende voorzieningen het meest kosteneffectief zijn en waar ze voor de automobilist ook het meest geloofwaardig overkomen. Dat is niet onze mening, maar de lijn van het CROW.

Over trillingen en de keuze van het drempeltype

Wij verwachten dat bij de wegvakken 2.4 en 2.5 het argument zal worden opgeworpen dat verticale drempels trillingen veroorzaken wanneer voertuigen er hard overheen rijden, en dat dit bezwaarlijk is voor de bewoners. Dat is een reëel aandachtspunt, maar het weegt voor beide wegvakken verschillend, en het is met de juiste uitvoering goed te ondervangen.

Voor het wegvak tussen de plateaus Beatrixlaan en Tuinstraat (2.5) speelt trillinghinder nauwelijks. Aan de ene zijde ligt de begraafplaats, en de drie woningen aan de andere zijde liggen op ruime afstand van de weg. Hier is geen bebouwing dichtbij genoeg om noemenswaardige hinder te ondervinden.

Voor het wegvak tussen de plateaus Hondsgalgweg en Beatrixlaan (2.4) ligt dat gevoeliger: aan de zijde van de Beatrixlaan staan vrijstaande woningen die met een voetpad en een voortuin tussen gevel en rijbaan aan de weg liggen, waarbij de afstand van de gevel tot de weg op sommige plaatsen minder dan tien meter bedraagt. Wij nemen dat serieus. Uit de vakliteratuur blijkt dat het risico op trillinghinder bij afstanden van meer dan dertig meter meestal klein is en dat op een stijve zandondergrond al tien tot vijftien meter indicatief volstaat; bij afstanden onder tien meter is echter extra zorg nodig. Juist voor die situatie is een aantal concrete oplossingen beschikbaar, die zich goed laten combineren.

Ten eerste is de trillinghinder vooral een gevolg van zwaar verkeer; de door ons onder 2.7 gevraagde weer van doorgaand en zwaar vrachtverkeer haalt de belangrijkste trillingsbron van dit wegvak weg, waardoor alleen nog personenauto's overblijven, die aanzienlijk minder trillingen veroorzaken. Ten tweede kan de snelheidsremmer op dit deel in asfalt worden uitgevoerd in plaats van in bestrating; een plateau of drempel in asfalt geeft doorgaans merkbaar minder trillinghinder voor de omgeving. Ten derde kan met de fundering worden gestuurd: een zwaardere, cementgestabiliseerde of verdiepte fundering onder de snelheidsremmer en een vlakke, duurzame aansluiting op de verharding beperken de trillingsoverdracht, terwijl een geleidelijk profiel en een correcte passeersnelheid pieken voorkomen. Ten vierde kan de exacte positie binnen het wegvak zo worden gekozen dat de drempel zo min mogelijk pal tegenover een gevel ligt.

Wij vragen u daarom nadrukkelijk om voor dit specifieke wegvak vooraf een trillingsprognose te laten opstellen en die aan de SBR-richtlijnen te toetsen, en op grond daarvan de combinatie van maatregelen te kiezen die de gevels beschermt. Het mag wat ons betreft niet gebeuren dat de nabijheid van deze woningen ertoe leidt dat op dit wegvak in het geheel geen snelheidsremmer wordt aangelegd: dan zouden juist deze bewoners, die het dichtst op het te snelle verkeer wonen, met het grootste risico blijven zitten.

Even belangrijk is het type. Een uitvoering in asfalt — zoals de verhoogde snelheidsremmer op de Doetinchemseweg in Middelharnis — geeft doorgaans merkbaar minder trillinghinder voor de omgeving dan een drempel in bestrating; binnen de asfaltuitvoering geeft een geleidelijk profiel met een flauwe oprit minder overlast dan een drempel met een steile, schuine oprit. Verreweg de meeste ernstige trillinghinder ontstaat bovendien niet door de snelheidsremmer zelf, maar door een oneffen of slecht onderhouden wegdek en door een slechte aansluiting op de verharding — juist de gebreken die bij een gloednieuwe, vakkundig aangelegde herinrichting niet aan de orde zijn.

Voor het geval u twijfelt, is er een eenvoudige, gangbare weg: laat vooraf voor de betreffende locaties een trillingsprognose maken. Er bestaan rekenprogramma's die de te verwachten trillingssterkte voorspellen en aan de SBR-richtlijnen toetsen. Blijkt daaruit dat een drempel op een specifieke plek te dicht bij een gevel zou komen, dan kan die enkele meters worden verschoven, in asfalt worden uitgevoerd of door een gelijkwaardig alternatief worden vervangen. De uitkomst mag echter niet zijn dat op dit lange, te snel bereden wegvak in het geheel geen snelheidsremmer komt; dat zou het kernprobleem onopgelost laten.

Mochten er onverhoopt toch klachten ontstaan, dan biedt de wet de bewoners bescherming en de gemeente een helder kader: de gemeente is als wegbeheerder gehouden de weg en de drempels goed te onderhouden, en trillinghinder wordt objectief getoetst aan de SBR-richtlijnen. Een zorgvuldig ontworpen, goed onderhouden verhoogde snelheidsremmer in asfalt op voldoende afstand van de gevels zal die toets in de regel doorstaan. Kortom: trillingen zijn een ontwerp vraag, geen reden om van snelheidsremming af te zien.

Wij zijn ons er daarnaast van bewust dat drempels aandacht vragen voor de uitrukroute van de brandweer en voor zwaar verkeer van en naar de gemeentewerf. Wij gaan er graag van uit dat uw ontwerpers ook die afweging maken, en denken daar desgewenst in mee.

Over het budget

Wij verwachten dat u zult tegenwerpen dat voor de herinrichting een vast budget is vastgesteld en dat daarbinnen geen of weinig ruimte is voor onze aanvullingen. Wij nemen die zorg serieus en reageren er graag op, met vier overwegingen.

Het budget is een middel, geen doel. Het is bedoeld om de Philipshoofjesweg veilig in te richten; als het beschikbare bedrag daarvoor tekortschiet, is dat geen reden om de eisen te verlagen, maar aanleiding om de dekking te heroverwegen. Een herinrichting die tekortschiet op het punt waarvoor zij is bedoeld, is geen besparing maar een uitgesteld probleem.

Onze verzoeken zijn juist gekozen op kosteneffectiviteit. Verticale snelheidsremmers behoren tot de goedkoopste infrastructurele maatregelen, en ze worden nu meegenomen in een werk dat toch al wordt uitgevoerd; achteraf aanbrengen kost een veelvoud. Als er binnen het budget geprioriteerd moet worden, vragen wij u dat te doen op veiligheidswinst per euro. Een sierbestrating of een extra plantvak weegt niet op tegen een drempel op een schoolroute.

Er is bovendien dekking buiten de projectbegroting. De Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen biedt medeoverheden een rijksbijdrage van vijftig procent voor bewezen effectieve maatregelen, en verticale snelheidsremmers en veilige oversteekvoorzieningen komen daarvoor in aanmerking. Wij verzoeken u te onderzoeken of onze punten via deze regeling deels bekostigd kunnen worden.

Mocht een maatregel echt niet in deze ronde passen, vragen wij u die niet te schrappen maar te faseren: leg nu aan wat het budget toelaat, en neem de rest op in een vastgelegd vervolg met een concreet jaar. Zo blijft de veiligheidsambitie overeind en verdwijnt zij niet stilzwijgend in de bezuiniging.

4. Wat het kost, en wat een mensenleven waard is

Wat wij vragen is bescheiden: zes verticale snelheidsremmers, een geleidingsvoorziening op één plateau, het verplaatsen van een bestaande oversteek en een verkeersbesluit. Uitgevoerd binnen een werk dat toch al op stapel staat, is dat een fractie van de projectsom: het grondwerk, de straatmakers, de verkeersmaatregelen en de directievoering zijn dan immers al georganiseerd. Voor de orde van grootte zijn landelijke kostenkengetallen beschikbaar, en dezelfde rijksregeling biedt een route voor medefinanciering van verkeersveiligheidsmaatregelen.

Daar staat het volgende tegenover. De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen in Nederland werden voor 2018 geschat op ongeveer 17 miljard euro, ruim 2% van het bruto binnenlands product; per verkeersdode kwam dat neer op circa 2,8 miljoen euro en per ernstig verkeersgewonde op circa 300.000 euro. Recentere actualisaties komen aanzienlijk hoger uit: ongeveer 6,5 miljoen euro per dode en 0,7 miljoen euro per ernstig gewonde.

Die bedragen ogen groot, en dat verdient een toelichting. Het zijn geen schadevergoedingen en zij drukken niet de waarde van een concreet mens uit. Het zijn beleidsrekeneenheden: het overgrote deel bestaat uit immateriële kosten, een waardering van verloren levenskwaliteit en van het leed van slachtoffer en nabestaanden. Zo'n bedrag wordt afgeleid uit wat een grote groep mensen samen bereid blijkt te betalen voor een kleine verlaging van het risico; het gaat dus nooit over één individu. Deze kengetallen zijn bovendien niet door ons gekozen, maar de getallen die het Rijk zelf voorschrijft voor kosten-batenanalyses.

Wij nemen daarbij bewust niet het hoogste cijfer als maatstaf. Zelfs bij de meest voorzichtige waardering — de oudere schatting van circa 300.000 euro per ernstig gewonde — dekt één voorkomen ernstig verkeersgewonde op de Philipshoofjesweg de kosten van alle door ons gevraagde maatregelen al ruimschoots. Bij de actuele rijksnorm is die verhouding vele malen gunstiger, en één voorkomen verkeersdode dekt ze een veelvoud.

Hoeveel is een mensenleven waard? De vraag klinkt ongemakkelijk, en dat is terecht. Toch beantwoordt de overheid hem in feite elke dag, want zonder zo'n getal valt geen enkele investeringskeuze te maken. Het bedrag is geen prijskaartje, maar een rekeneenheid: het maakt zichtbaar wat de samenleving bereid is op te brengen om één dode of één ernstig gewonde te voorkomen. En zodra dat getal op tafel ligt, is de som hier niet ingewikkeld.

Maar een bedrag vertelt niet het hele verhaal, en voor de mensen die het aangaat vertelt het bijna niets. Wij realiseren ons dat een ontwerp grotendeels vanachter een bureau tot stand komt. Er wordt geschouwd, er wordt zorgvuldig gewerkt, en wij twijfelen niet aan de goede bedoelingen. Maar een weg op tekening beoordelen is iets wezenlijk anders dan er elke dag mee leven. Wie hier niet woont, stapt na de schouw weer in de auto en rijdt naar huis. De bewoners van de Philipshoofjesweg blijven achter met de weg zoals hij daadwerkelijk wordt gereden: het optrekkende verkeer 's ochtends, de bromfiets die 's avonds langsscheurt, het moment waarop een kind tussen geparkeerde auto's de straat op stapt. Dat dagelijkse gevoel laat zich niet in een dwarsprofiel vangen, en juist dat gevoel is de reden dat wij deze punten zo nadrukkelijk onder uw aandacht brengen.

Stelt u zich daarom heel even voor dat het niet om een abstracte statistiek gaat, maar om iemand die u dierbaar is. Uw partner die op de fiets naar huis rijdt. Uw kind of kleinkind dat alleen naar school gaat en bij de speeltuin oversteekt. Uw vader of moeder die met de rollator of de scootmobiel naar de winkel wil. Een goede vriend, een buur. En stelt u zich voor dat juist die persoon wordt aangereden door een auto die harder reed dan de bedoeling was — met blijvend letsel als gevolg, of erger, of zelfs door een bestuurder die daarna doorrijdt. Voor de mensen die aan deze weg wonen is dat geen gedachte-experiment, maar de dagelijkse mogelijkheid waaraan zij hun kinderen toevertrouwen.

Wat zou dat met u doen? En wat zou u er dan van vinden dat de weg opnieuw is ingericht, dat er over deze punten is gesproken, en dat de snelheidsremmers die het ongeval hadden kunnen voorkomen achterwege zijn gelaten omdat het net iets goedkoper of net iets makkelijker leek? Dat is geen verwijt vooraf, en wij beweren niet dat er zonder deze maatregelen een slachtoffer zal vallen; zo werkt risico niet. Maar het is wel de weegschaal waarop deze keuze in werkelijkheid ligt. Aan de ene kant een overzienbaar bedrag, meegenomen in een werk dat toch al wordt uitgevoerd. Aan de andere kant het risico dat iemands partner, kind, ouder of vriend blijvend uit het leven wordt geslagen.

Wij vragen u de afweging vanuit dat perspectief te maken. Niet vanuit de vraag wat een drempel kost, maar vanuit de vraag welke prijs u bereid bent achteraf te verantwoorden. Voor het gezin dat het treft is het bedrag namelijk volstrekt irrelevant; die ouders zullen nooit vragen wat die drempel had gekost. Dat is uiteindelijk de reden waarom wij deze brief schrijven.

5. Ons verzoek

De Dorpsraad Dirksland verzoekt u:

- de zeven onder 2.1 tot en met 2.7 beschreven maatregelen op te nemen in het definitieve ontwerp van de herinrichting van de Philipshoofjesweg;
- de ambitie om doorgaand en zwaar vrachtverkeer uit de kern te weren als uitgangspunt vast te leggen, daarvoor een verkeersbesluit voor te bereiden en dat besluit ook digitaal door te voeren richting de navigatiesystemen, zoals beschreven in bijlage A — waarbij de keuze van de route buitenom aan de gemeente is;
- indien u een van deze maatregelen niet overneemt, dat schriftelijk en gemotiveerd aan ons terug te koppelen, met vermelding van het alternatief waarmee hetzelfde veiligheidsniveau wordt bereikt;
- vóór en na de uitvoering een snelheidsmeting uit te voeren op het traject tussen de plateaus, en de uitkomsten met ons te delen, zodat objectief kan worden vastgesteld of de 30 km/uur daadwerkelijk wordt gehaald;
- te onderzoeken of de gevraagde maatregelen in aanmerking komen voor een rijksbijdrage uit de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen, en indien een maatregel niet in deze ronde past, deze niet te schrappen maar gefaseerd uit te voeren met een vastgelegd vervolgjaar;
- het ontwerp uiterlijk zes tot twaalf maanden na oplevering te evalueren en zo nodig aan te vullen;
- ons uit te nodigen voor een overleg of een gezamenlijke schouw op locatie, waarbij wij de zeven punten ter plaatse kunnen toelichten.
- ons binnen zes weken na dagtekening van deze brief een reactie te doen toekomen, dan wel binnen die termijn een ontvangstbevestiging met een concrete reactietermijn.

Wij denken graag constructief mee. De Dorpsraad ziet deze herinrichting als een kans die zich de komende decennia niet opnieuw voordoet, en wil er samen met u voor zorgen dat de Philipshoofjesweg straks een weg is waarop een kind veilig naar school kan fietsen en een oudere met rollator of scootmobiel zich zonder aarzeling kan verplaatsen.

Wij zien uw reactie graag binnen zes weken na dagtekening van deze brief tegemoet. Mocht een inhoudelijke reactie binnen die termijn niet haalbaar zijn, dan verzoeken wij u ons binnen die zes weken een ontvangstbevestiging te sturen met vermelding van de termijn waarop wij uw inhoudelijke reactie kunnen verwachten.

Met vriendelijke groet,

Dorpsraad Dirksland

Bijlagen

- Presentatietekening herinrichting Philipshoofjesweg, bladen 1 t/m 5, kenmerk Z-26-179811/211199, d.d. 29 juni 2026
- Bijlage B: Schematisch overzicht met de locaties van de zeven gevraagde maatregelen
- Bijlage C: Verklarende afkortingenlijst
- Bijlage A: Van verkeersbesluit tot navigatiesysteem — stappen om vrachtverkeer daadwerkelijk uit de kern te houden

Bijlage A

Van verkeersbesluit tot navigatiesysteem: stappen om een vrachtwagenomleiding werkend te krijgen

Een geslotenverklaring voor vrachtverkeer werkt in de praktijk alleen wanneer drie dingen samenkomen: een juridisch houdbaar besluit, herkenbare bebording op het juiste beslispoint, en een correcte verwerking in de kaarten waarop de navigatie van chauffeurs draait. Ontbreekt dat laatste, dan blijft de route gereden worden, ook met borden. Hieronder de stappen, in de volgorde waarin een gemeente ze doorgaans zet.

Stap 1 — Bepaal route, zone en uitzonderingen

Begin bij het doel: welk verkeer hoort in de kern thuis en welk verkeer niet. Bepaal op grond daarvan welke wegvakken worden gesloten en welke route het vrachtverkeer in plaats daarvan rijdt. Die routekeuze is een vakinhoudelijke afweging van de wegbeheerder: draagkracht van de verharding, bochtstralen, vrije hoogte, ruimte voor tegemoetkomend verkeer, de bereikbaarheid van de bedrijven en de gevolgen voor omliggende kernen. Waar de route raakt aan de provinciale weg is afstemming met de provincie nodig. Bepaal daarna scherp wie is uitgezonderd: bestemmingsverkeer binnen de kern, hulpdiensten, land- en tuinbouwverkeer, afvalinzameling. Betrek in deze fase de bedrijven op het bedrijventerrein, de brandweer en de gemeentewerf, en desgewenst de brancheorganisaties TLN en evofenedex. Een route die de sector zelf redelijk vindt, wordt aanzienlijk beter nageleefd dan een die als pesterij wordt ervaren.

Stap 2 — Neem en publiceer het verkeersbesluit

Voor het plaatsen of verwijderen van de betreffende borden is op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 een verkeersbesluit vereist; dat geldt ook voor onderborden waardoor een gebod of verbod ontstaat of wijzigt. Het besluit moet worden gemotiveerd vanuit de belangen die de Wegenverkeerswet noemt — onder meer het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van weggebruikers en passagiers, en het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast en aantasting van het leefmilieu. Vraag advies aan de politie, publiceer het besluit officieel en houd rekening met de bezwaartermijn van zes weken. Voor Dirksland is van belang dat de gemeente bevoegd is voor de wegen die zij zelf in beheer heeft; voor de N215 en de aansluitingen daarop ligt het bevoegd gezag bij de provincie, zodat afstemming nodig is.

Stap 3 — Kies de juiste borden en zet ze op het juiste beslispoint

Voor het weren van vrachtverkeer is bord C7 (gesloten voor vrachtauto's) het aangewezen bord; een vrachtauto is daarbij een motorvoertuig, niet ingericht voor personenvervoer, met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg. Om belanghebbenden niet te treffen kan daaronder onderbord OB108 met de tekst 'uitgezonderd bestemmingsverkeer' worden geplaatst. Het bord kan ook zonaal worden toegepast, met zone- en einde-zoneborden rond de hele kern. Plaats daarnaast een vooraanduiding met afstandsonderbord op de aansluiting vanaf de provinciale weg, zodat een chauffeur de keuze maakt vóórdat hij het dorp in rijdt en niet pas op een punt waar keren onmogelijk is.

Wees hierbij realistisch over de zwakke plek: een geslotenverklaring met uitzondering voor bestemmingsverkeer is voor de politie lastig te handhaven, omdat niet zichtbaar is of een chauffeur een bestemming heeft. Juist daarom zijn de stappen 4 tot en met 6 geen extra's, maar noodzakelijk onderdeel van de maatregel.

Stap 4 — Zorg dat het besluit in de navigatiesystemen terechtkomt

Dit is het onderdeel dat in de praktijk het vaakst blijft liggen, terwijl het bepalend is voor het effect. De landelijke route loopt via het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW). Sinds september 2024 beheert NDW het logistieke deel van de zogeheten Data Top 15 en zijn die gegevens opgenomen in het Nationaal Wegenbestand. Daarin zitten onder meer de geldende beperkingen voor gewicht, lengte, breedte, hoogte en aslast van (vracht)voertuigen en de inrijverboden. NDW ontsluit deze logistieke data ook in OTM-formaat, en koppelt de datasets aan de webapplicatie George, waarmee wegbeheerders mutaties in wegkenmerken en verkeersborden zelf kunnen doorvoeren. Concreet betekent dit: laat de beheerder van de verkeersgegevens binnen de gemeente de nieuwe restrictie direct na het verkeersbesluit in George muteren, en controleer dat de mutatie in het Nationaal Wegenbestand zichtbaar wordt.

Doe daarnaast een rechtstreekse melding bij de partijen die de kaarten leveren waarop vrachtwagenchauffeurs daadwerkelijk rijden. In de praktijk gaat het om een beperkt aantal kanalen: de kaartleveranciers achter de meeste navigatiesystemen, de grote consumentenapps, en OpenStreetMap, dat door veel kleinere vracht- en bezorgapps wordt gebruikt. Alle drie kennen een meldpunt of wijzigingsprocedure voor wegbeheerders. Vraag om een bevestiging van verwerking en noteer de verwachte doorlooptijd; kaartupdates verschijnen doorgaans niet direct, maar in cycli van enkele weken tot enkele maanden.

Plan tot slot een controle in: laat vier tot acht weken na plaatsing van de borden in de gangbare vrachtwagen navigatie een route berekenen van een adres buiten het eiland naar een adres op de Nijverheidsweg, en kijk of die route om het dorp heen loopt. Wordt nog steeds door de kern gerouteerd, dan is de melding ergens blijven steken en heeft nabellen meer effect dan extra borden.

Stap 5 — Ondersteun het met bewegwijzering en communicatie

Een chauffeur die de omleiding niet kent, moet hem kunnen zien. Zorg voor duidelijke verwijzing naar het bedrijventerrein vanaf de provinciale weg, aansluitend op de reguliere bewegwijzering. Stuur daarnaast een brief aan de bedrijven op en voorbij de Nijverheidsweg met het verzoek de aanrijroute op te nemen in hun orderbevestigingen, transportopdrachten en poortinstructies. Veel ritten worden gepland vanuit het systeem van de verlader, niet vanuit de auto; een routebeschrijving op de vrachtbrief werkt daar sneller dan een bord. Informeer bewoners via de gemeentelijke kanalen en, wat ons betreft, via de Dorpsraad.

Stap 6 — Handhaaf en meet

Maak vooraf afspraken met politie en boa's over de wijze van handhaven en over wat als bestemmingsverkeer wordt aangemerkt. Voer een nulmeting uit van het aantal vrachtbewegingen op de Philipshoofjesweg, bijvoorbeeld met telslangen of een telcamera met voertuigclassificatie, en herhaal die meting een half jaar na invoering. Zonder cijfers is een discussie over het effect niet te voeren; met cijfers is bijsturen eenvoudig. Neem de evaluatie op in hetzelfde moment waarop ook het snelheidsregime wordt geëvalueerd.

Aandachtspunt

Werkwijzen en applicaties rond de landelijke verkeersdata zijn de afgelopen jaren gewijzigd en worden verder uitgebreid; NDW heeft aangekondigd de logistieke datasets uit te breiden met onder meer venstertijden, vrachtwagenparkeerplaatsen en te vermijden routes. Wij gaan ervan uit dat uw verkeerskundigen de actuele procedure kennen. Deze bijlage is bedoeld om de volledigheid van de aanpak te borgen, niet om die aanpak voor te schrijven.

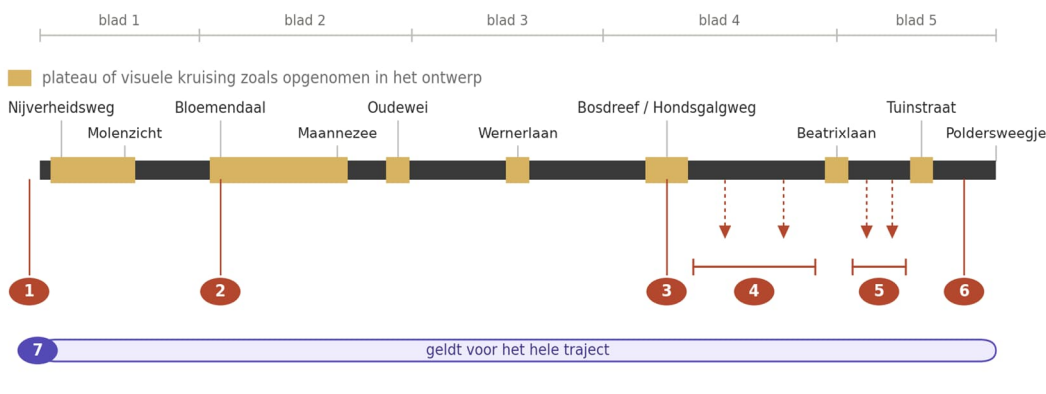
Bijlage B

Schematisch overzicht van de zeven gevraagde maatregelen

Onderstaand schema plaatst de zeven punten uit deze brief op het traject, van west (Nijverheidsweg) naar oost (Poldersweegje), met daaronder de bladindeling van uw presentatietekening. Het schema is bedoeld om de brief leesbaar te maken; het is niet op schaal en de posities zijn indicatief. Punt 7 heeft geen vaste plek: het geldt voor het hele traject.

Bijlage B · Locaties van de zeven gevraagde maatregelen

Philipshoofjesweg Dirksland — schematische weergave, niet op schaal; posities indicatief. Links west (Nijverheidsweg), rechts oost (Poldersweegje).



- | | |
|---|---|
| 1 Drempel vóór plateau Nijverheidsweg | 5 Twee drempels: Beatrixlaan – Tuinstraat |
| 2 Zebrapad Bloemendaal behouden, uit de bocht | 6 Drempel vóór plateau bij Poldersweegje |
| 3 Geleiding op plateau Hondsgalgweg | 7 Vrachtkverkeer weren uit de kern |
| 4 Twee drempels: Hondsgalgweg – Beatrixlaan | |

Bijlage C

Verklarende afkortingenlijst

Deze lijst verklaart de afkortingen die in de brief en de bijlagen voorkomen. De eerste groep betreft afkortingen uit de brieftekst; de tweede groep betreft bestratingscodes zoals die op de presentatietekening van de gemeente in de legenda staan.

Afkortingen in de brief en de bijlagen

RVV 1990 – Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990: de landelijke regeling met de verkeersregels en de betekenis van borden en tekens. Artikel 49 regelt de voorrang voor voetgangers op een oversteekplaats.

WVW 1994 – Wegenverkeerswet 1994: de wet waarop verkeersbesluiten worden gebaseerd. Artikel 2 noemt de belangen (zoals verkeersveiligheid), artikel 15 verplicht tot een verkeersbesluit.

BABW – Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer: de uitvoeringsregeling onder de Wegenverkeerswet die bepaalt wanneer een verkeersbesluit nodig is en dat de politie erover adviseert.

CROW – Landelijk kennisinstituut dat ontwerprichtlijnen voor wegen en verkeersvoorzieningen uit geeft. Oorspronkelijk een afkorting, tegenwoordig gebruikt als eigen naam.

ASVV – Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom: een standaardwerk van het CROW voor het ontwerp van wegen binnen de kom.

SWOV – Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid: het nationale kennisinstituut voor verkeersveiligheidsonderzoek; bron van de ongeval- en kostencijfers in deze brief.

MKBA – Maatschappelijke kosten-batenanalyse: een rekenmethode waarin de kosten van een maatregel worden afgezet tegen de maatschappelijke baten, zoals vermeden ongevallen.

KiM – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat; opdrachtgever van de geactualiseerde kostenkengetallen.

NDW – Nationaal Dataportaal Wegverkeer: de landelijke organisatie die verkeersdata beheert en doorlevert aan onder meer navigatiesystemen.

Data Top 15 – Landelijke afspraak over vijftien soorten verkeersgegevens die wegbeheerders digitaal beschikbaar stellen; het logistieke deel bevat de vrachtwagenbeperkingen en inrijverboden.

OTM – Open Traffic Model: een open gegevensformaat waarin het NDW de logistieke data ontsluit.

George – De webapplicatie van het NDW waarmee wegbeheerders wijzigingen in wegkenmerken en verkeersborden zelf doorvoeren. Geen afkorting, maar een productnaam.

TLN – Transport en Logistiek Nederland: brancheorganisatie van transportbedrijven.

evofenedex – Branchevereniging voor bedrijven met goederenvervoer en logistiek.

C7 / OB108 – Bordcodes uit het RVV 1990: C7 is 'gesloten voor vrachtauto's', OB108 is het onderbord 'uitgezonderd bestemmingsverkeer'.

Bestratingscodes op de presentatietekening

Deze codes staan in de legenda van de tekening van de gemeente en komen niet in de brieftekst voor. Zij zijn hier opgenomen zodat de tekening naast de brief te lezen is.

TB15 – Trottoirband van 15 cm; TB15-V is de verlaagde uitvoering.

OB6 / OB10 / OB15 – Opsluitbanden van 6, 10 of 15 cm, die de verharding aan de zijkant vasthouden.

VB1 / VB2 – Verloopbanden, die het hoogteverschil tussen twee bandtypen overbruggen.

IE1 – Inritelement: de verlaagde band waarover verkeer een inrit op rijdt.

HWA / VWA – Hemelwaterafvoer respectievelijk vuilwaterafvoer: de straatkolken en putten voor regen- en afvalwater.

KF – Keiformaat: een steenformaat. De kleurcodes daarbij zijn GE (geel), ZW (zwart) en GR (grijs).

G 30x30 / G 20x20 – Grijs betontegels van 30 bij 30 cm respectievelijk 20 bij 20 cm; (H) staat voor hergebruik.

BR – Boomkransband: de band rond een boomvak in de verharding.

R (met getal) – Boogstraal in meters, bijvoorbeeld R 5.00 voor een bocht met een straal van vijf meter.

Literatuur en bronnen

Onderstaande bronnen liggen ten grondslag aan de cijfers, richtlijnen en juridische verwijzingen in deze brief. Een uitgebreide versie van deze brief met voetnoten op de afzonderlijke plaatsen is bij de Dorpsraad beschikbaar.

Wet- en regelgeving

1. Wegenverkeerswet 1994, in het bijzonder artikel 2 (belangen waarop verkeersmaatregelen worden gebaseerd) en artikel 15 (verplichting tot het nemen van een verkeersbesluit). Geraadpleegd via wetten.overheid.nl.
2. Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW), in het bijzonder artikel 12 (verkeerstekens waarvoor een verkeersbesluit vereist is) en artikel 24 (advies van de politie). Geraadpleegd via wetten.overheid.nl.
3. Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990), artikel 49 (voorrang voor voetgangers op een voetgangersoversteekplaats en voor personen die zich moeilijk voortbewegen) en bijlage 1, bord C7 en onderbord OB108. Geraadpleegd via wetten.overheid.nl.

Verkeersveiligheidsonderzoek

4. Berends, E.M. & Stipdonk, H.L. (2009). De veiligheid van voetgangers en fietsers op 30km/uur-erftoegangswegen. Rapport R-2009-06. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam. Bron van de percentages over geloofwaardige snelheidslimieten, de schatting van 200 bespaarde ernstige letselslachtoffers per jaar en de cijfers over oversteekongevallen met kinderen.
5. SWOV. Factsheet 30km/uur-gebieden. SWOV, Den Haag. Te raadplegen via swov.nl/feiten-cijfers.
6. SWOV. Factsheet Voetgangers, met een afzonderlijke paragraaf over oudere voetgangers. SWOV, Den Haag. Te raadplegen via swov.nl/feiten-cijfers.
7. European Transport Safety Council (1995). Reducing traffic injuries resulting from excess and inappropriate speed. ETSC, Brussel. Oorspronkelijke bron van de veelgeciteerde percentages voor overlijdenskans bij botssnelheden van 30 en 50 km/uur; in Nederland vooral bekend via SWOV-publicaties.
8. Rosén, E. & Sander, U. (2009). Pedestrian fatality risk as a function of car impact speed. Accident Analysis & Prevention, 41(3), 536–542. Recentere analyse die een minder steile, maar in richting gelijke relatie tussen botssnelheid en overlijdenskans laat zien.

Maatschappelijke kosten van verkeersongevallen

9. SWOV. Verkeersdoden – wat zijn de maatschappelijke kosten van verkeersdoden? SWOV, Den Haag. Bron van de eerdere kengetallen (circa 2,8 miljoen euro per verkeersdode en circa 300.000 euro per ernstig verkeersgewonde); de schatting van circa 17 miljard euro over 2018 is afkomstig uit het Mobiliteitsbeeld 2019 van het KiM (zie bron 10). Te raadplegen via swov.nl/feiten-cijfers.
10. W2Economics (2022). Maatschappelijke kosten van verkeersongevallen in Nederland: actualisatie 2020. Uitgevoerd in opdracht van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag. Bron van de geactualiseerde kengetallen van circa 6,5 miljoen euro per dode en circa 0,7 miljoen euro per ernstig gewonde, met het advies deze in maatschappelijke kosten-batenanalyses te gebruiken.
11. SWOV. Verkeersveiligheid in maatschappelijke kosten-batenanalyse. SWOV, Den Haag. Bron van de raming van de totale maatschappelijke kosten (circa 27 miljard euro over 2020) en van het aandeel immateriële kosten daarin, dat voor doden en ernstig gewonden ongeveer 90% bedraagt.

Ontwerprichtlijnen en kostenkengetallen

12. CROW. Richtlijn drempels, plateaus en uitritten, publicatie 344 (Deel A, Verticale snelheidsremmers). CROW, Ede. Bron van de aanbevolen hoogten van 8 en 12 cm, de uitvoering over de volle wegbreedte, de geadviseerde onderlinge afstand van 30 tot 50 meter in 30 km/uur-zones en van 80 tot 100 meter op 50 km/uur-wegen, en van de plaatsingsvoorwaarden (rechtstand, minimaal 8 tot 15 meter uit een straathoek). De publicatie merkt in de paragraaf over aansprakelijkheid op dat er geen van overheidswege vastgestelde

regels voor verkeersdrempels bestaan en dat het al dan niet voldoen aan de CROW-richtlijn richtinggevend is. Ook raadpleegbaar via kennisbank.crow.nl.

13. CROW. ASVV 2021, paragraaf 16.1.8 over geslotenverklaringen voor categorieën verkeer (borden C6 tot en met C16). CROW, Ede.
14. CROW-kennisbank. Verkeerstekens: toepassing, plaatsing en uitvoering, hoofdstuk C Geslotenverklaring. Bron van de toepassing van bord C7 met onderbord OB108 en van de kanttekening dat een geslotenverklaring met uitzondering voor bestemmingsverkeer moeilijk te controleren is.
15. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Kostenkengetallen menukaart, Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen (Investeringsimpuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid). De kostenkengetallen per maatregel staan in het document 'Kostenkengetallen menukaart, Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025-2030', prijspeil 2024. Wij verzoeken u de actuele tranche en voorwaarden te toetsen.

Verkeersdata en navigatie

16. Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW). Nationaal Wegenbestand en de logistieke datasets uit de Data Top 15, waaronder de dataset met beperkingen voor gewicht, lengte, breedte, hoogte en aslast en de inrijverboden; beheerapplicatie George voor mutaties door wegbeheerders. Te raadplegen via ndw.nu.

Projectdocumentatie

17. Gemeente Goeree-Overflakkee. Presentatietekening herinrichting Philipshoofjesweg te Dirksland, kenmerk Z-26-179811/211199, bladen 1 tot en met 5, schaal 1:200, formaat A0, gedateerd 29 juni 2026.

Trillingen en verkeersdrempels

18. R.B.G. de Korte (2014). Verkeersdrempel als veroorzaker van trillingsschade. Verkeerskunde, VK 4/2014. Bron van de indicatieve minimumafstanden tussen woning en drempel (op stijve zandondergrond circa 10 tot 15 meter, op meer dan 30 meter meestal klein risico), van de vaststelling dat een drempel met een flauw, geleidelijk profiel minder trillingoverlast geeft dan een drempel met een steile, schuine oprit, dat de meeste hinder ontstaat door oneffen wegdek en slechte aansluitingen, en van het bestaan van rekenprogramma's die vooraf aan de SBR-richtlijnen toetsen.
19. CROW. Ontwerprichtlijn snelheidsremmende maatregelen (kennisbank), met de constatering dat plateaus en drempels in asfalt vaak minder trillinghinder voor de omgeving veroorzaken dan uitvoeringen in bestrating. Te raadplegen via kennisbank.crow.nl.

Waar in deze brief naar richtlijnen of factsheets wordt verwezen zonder paginanummer, betreft het de op het moment van schrijven online gepubliceerde versie. Wij lichten elke verwijzing desgewenst graag toe.