

Van: [redacted] J
Verzonden: woensdag 16 juli 2025 16:01
Aan: [redacted] J
Cc: [redacted] J
Onderwerp: RE: HOV motie en vragen
Bijlage(n): BI6058-RHD-VO-C1-ME-RM-0011-Voetgangersoversteekplaats Goudenregenstraat_v2.pdf, Uitgangspunten oversteekvoorzieningen voorrangsp plein Populierenlaan RK 12-5-2025.docx, Memo Overweging verkeersremmende maatregelen voorrangsp plein.pdf

Hallo [redacted] J

M.b.t. het eerste punt, onderzoek naar een zebra oversteek bij het voorrangsp plein Populierenlaan is gedaan. Bijgevoegd een 3-tal documenten als resultaat.
De conclusies zijn kort samengevat;

· Het voorgestelde voorrangsp plan voldoet aan de landelijke CROW richtlijnen voor weginrichting binnen de bebouwde kom voor een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur zoals de Populierenlaan;

· De landelijke CROW richtlijnen schrijven voor dat overstekende fietsers en (brom)fietsers geen voorrang hebben op een voorrangsp plein en een zebrapad niet kan worden toegepast. Daarbij is het vanuit veiligheid, duidelijkheid en uniformiteit niet gewenst dat er een verschillende regeling is voor overstekende voetgangers en fietsers;

· Het lage aantal langzaam verkeer overstekers in het drukste (avond)spitsuur van 26 fietsers en 17 voetgangers (2024) beperkt is;

· Een voorrangsp plein leidt ten opzichte van de bestaande rotonde tot minder geluidsoverlast (decibellen) en luchtoverlast (emissies);

· Minder discomfort voor R-net bussen, grote voertuigen en nood-/hulpdiensten;

· Betere verkeersafwikkeling voor de Populierenlaan als gebiedsontsluitingsweg van Ridderkerk;

Uit vooroverleg met verkeersadviseur van de politie eenheid Rotterdam blijkt dat vanwege de eerst genoemde 3 punten politie als handhavende instantie niet kan instemmen met een zebrapad op het voorrangsp plein

Groet,

[redacted] J

Van: [redacted] J
Verzonden: dinsdag 15 juli 2025 12:53
Aan: [redacted] J
Onderwerp: HOV motie en vragen

Hoi [redacted] J

Ik heb het met Ton gehad over de motie mbt de VOP op de Populierenlaan en een andere vraag van Ton, zie hieronder:

- Motie zebra Populierenlaan is aangenomen, dit betekend dat we moeten onderzoeken wat de mogelijkheden zijn en alles wat hierbij komt kijken op het moment dat je de zebra zou willen aanleggen. Denk aan kosten, input veiligheidsdiensten, verkeerskundige aanpassingen etc. Voor nu gaan we wel gewoon door met de werkzaamheden. Het betreft voor nu alleen nog een onderzoek.

[redacted] T
Met vriendelijke groet,

RIDDERKERK

Bezoekadres: Koningsplein 1 | 2981 EA Ridderkerk

Ontwikkeling, leefomgeving en regio | Ruimte

Tel:

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

Aan: Gemeente Ridderkerk
Van: 
Datum: 8 maart 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BI6058-RHD-VO-C1-ME-RM-0011
Classificatie: Projectgerelateerd
Gecontroleerd door: 

Onderwerp: Voetgangersoversteekplaats Goudenregenlaan

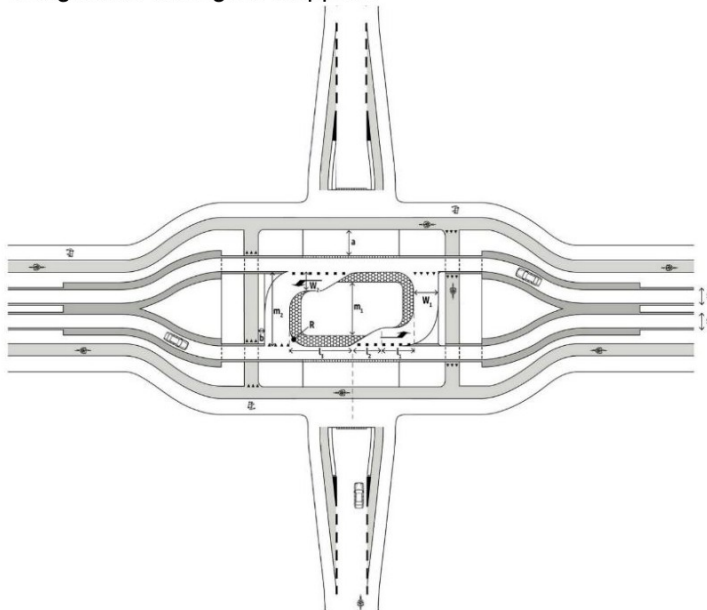
1 Inleiding

De gemeente Ridderkerk werkt momenteel samen met Royal HaskoningDHV hard aan het ontwerp van de busroute ten behoeve van de komst van R-net in Ridderkerk. Voor het eerste cluster van dit project (Populierenlaan-Burgemeester de Zeeuwstraat) is recentelijk de eerste bewonersavond geweest. Tijdens deze bewonersavond is onder meer het nieuwe ontwerp van de kruising Goudenregenstraat – Populierenlaan getoond aan de bewoners. De reacties op dit ontwerp zijn gemixt, maar overwegend positief. Eén element van het ontwerp leidde echter tot veel onrust bij bewoners, namelijk het feit dat voetgangers in deze situatie niet meer in de voorrang oversteken. Naast het kruispunt bevinden zich twee flats waar veel ouderen wonen, die gebruik maken van het openbaar vervoer. Doordat het voetpad (en fietspad) in deze situatie uit de voorrang gehaald worden, wordt het voor hen moeilijker om de overkant te bereiken. In deze memo wordt daarom een afweging gemaakt welke voor- en nadelen de twee voorrangssituaties (voetgangers in de voorrang en voetgangers uit de voorrang) hebben.



2 Richtlijnen voorrangsp plein

Het ASVV 2021 van het CROW geeft richtlijnen voor het ontwerp van een voorrangsp plein. In deze richtlijnen staat dat bij de aanwezigheid van voetgangers, kanalisatiestrepen moeten worden toegepast. Volgens de richtlijnen heeft een voorrangsp plein dus geen zebra markeringen en hebben voetgangers en fietsers geen voorrang. Het huidige ontwerp is gemaakt op basis van deze richtlijnen. Een andere belangrijke richtlijn van het CROW stelt dat de voorrang voor fietsers en voetgangers altijd gelijk dient te zijn. Wanneer dit niet zo is, ontstaat een onduidelijke situatie voor de weggebruiker. Deze onduidelijke situatie kan leiden tot kop-staart ongevallen omdat de achteropkomende auto niet verwacht dat de voorgaande auto gaat stoppen.



Figuur 1 ontwerp voorrangsp plein conform ASVV, CROW

3 Voor- en nadelen zebrapad

Voordelen

Het voordeel van een zebrapad in deze situatie, is dat het de oversteekbaarheid voor de voetganger zal verbeteren. Dit kan op deze locatie wenselijk zijn omdat er relatief meer ouderen wonen in de omgeving. Met name deze doelgroep heeft vaak voordeel van een oversteek in de voorrang via een zebrapad. Daarnaast ligt er in deze situatie een HOV-bushalte nabij de kruising. Het is voordelig om deze goed toegankelijk te houden voor voetgangers. Door de verbeterde oversteekbaarheid kunnen voetgangers gemakkelijker bij de bushalte komen wat het HOV gebruik kan bevorderen.

Nadelen

Het grootste nadeel is de verkeersveiligheid. De snelheid van het autoverkeer op de Populierenlaan ligt relatief hoog, bij een voorrangsp plein is de doorgaande route rechtdoor, waardoor de snelheid minder geremd wordt dan bij een rotonde. Hierdoor is er een verhoogd risico dat de automobilist de voetganger niet ziet en daardoor geen voorrang verleent. Als de voetganger dan toch oversteekt kan dit tot gevaarlijke situaties leiden.

De richtlijnen schrijven bovendien voor dat de voorrangssituatie voor voetgangers en fietsers gelijk dient te zijn. Alle voorgaande geldt dus ook voor de fietsers wanneer de voetgangers met voorrang over het

kruispunt geleid worden. Het regelen van fietsers in de voorrang is meer nadelig dan de voetgangers in de voorrang omdat het gedrag van fietsers moeilijker in te schatten is en op hogere snelheid gebeurt.

Een ander nadeel is de verminderde doorstroming op de kruising. Het doel van dit ontwerp is een goede doorstroming creëren voor de HOV bus. Als er een zebrapad wordt aangelegd zorgt dit ervoor dat het verkeer op de Populierenlaan moet stoppen voor voetgangers. Hierdoor verslechtert de doorstroming wat kan zorgen voor vertragingen bij de bus. Het aanleggen van een zebrapad is dus nadelig voor de doorstroming van de HOV-bus ten opzichte van een situatie met een voorrangsplein zonder zebrapaden.

Ten slotte is een keuze voor voetgangers in de voorrang een afwijking van de richtlijnen. Hierbij moet dus helder gemaakt worden dat bovenstaande voordelen een voldoende sterk argument zijn om af te wijken van de richtlijnen. Bij tellingen is gebleken dat op dit moment in de ochtendspits 12 voetgangers en 18 fietsers per uur overstaken en in de avondspits ongeveer 17 voetgangers en 26 fietsers per uur overstaken. De vraag is of voor deze lage aantallen een uitzondering noodzakelijk is.

4 Mogelijke scenario's

Bij de keuze voor voetgangers in- of uit de voorrang zijn een aantal uitgangspunten die altijd gehandhaafd moeten worden:

- Als één voetpad over de hoofdrichting in de voorrang zit, moeten alle voetpaden over de hoofdrichting in de voorrang gelegd worden.
- Als voetgangers voorrang hebben en naast het voetpad ook een fietspad ligt, moet dit fietspad ook voorrang krijgen.

Met deze uitgangspunten zijn nog een aantal scenario's mogelijk:

- Voetgangers en fietsers uit de voorrang: als huidig ontwerp, geen wijzigingen
- Voetgangers en fietsers in de voorrang, op zelfde plekken als in het ontwerp: dit is ongewenst vanwege de doorstroming en vanwege de andere nadelige effecten, benoemd in hoofdstuk 3.
- Voetgangers aan de zuidwestzijde oversteken in de voorrang, fietsers aan de noordoostzijde uit de voorrang: Het splitsen van deze stromen is mogelijk, maar naar verwachting gaan voetgangers hier wel over het fietspad lopen en andersom. Dit doet de maatregel enigszins teniet.
- Voetgangers en fietsers in de voorrang, maar alleen aan de noordoostzijde. Dit creëert een langere looproute voor voetgangers, maar zorgt wel voor minder plekken waar in de voorrang overgestoken wordt.

5 Mogelijke mitigerende maatregelen

Bovenstaande voor- en nadelen kunnen tegen elkaar afgewogen worden om tot een evenwichtig besluit voor de voorrangssituatie te komen. Wanneer gekozen wordt voor de optie waarin voetgangers voorrang hebben, kunnen nog een aantal maatregelen genomen worden om de situatie veiliger te maken. Deze maatregelen zijn gericht op het verlagen van de snelheid van de auto en het verhogen van de zichtbaarheid van de voetganger.

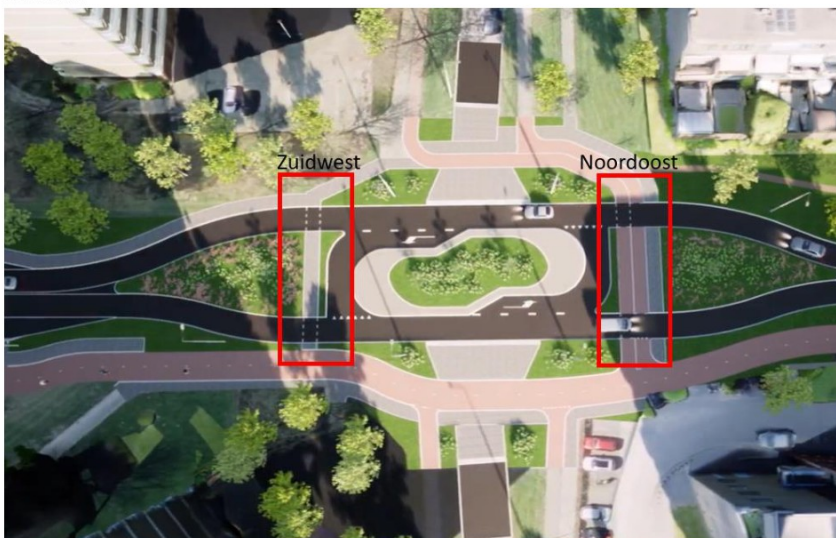
Om de snelheid van het autoverkeer omlaag te brengen kan het zebrapad verhoogd worden aangelegd waardoor er een verkeersdrempel ontstaat. Het autoverkeer moet afremmen voor de drempel waardoor de gemiddelde snelheid op de oversteekplaats omlaaggaat.

De zichtbaarheid van het zebrapad kan worden vergroot door het plaatsen van 'voetgangersoversteekplaats' borden, met bijbehorende verlichting, of door het toepassen van een andere kleur en intensiteit van verlichting. Deze worden bij voorkeur boven de rijbaan aangebracht om de zichtbaarheid nog verder te vergroten. Wanneer de borden voor de kruising geplaatst worden kunnen knipperende led lichten worden toegevoegd voor nog meer zichtbaarheid. Door deze extra zichtbaarheid wordt de automobilist beter gewaarschuwd bij het naderen van de oversteek en zal dit de oplettendheid van de bestuurder vergroten. Hierbij moet wel afgewogen worden of deze extra attentiewaarde opweegt tegen de afleiding die dit creëert bij de weggebruiker. Ook kunnen de borden en de verlichting gecombineerd worden (zie voor een voorbeeld Figuur 2).



Figuur 2 Voorbeeld lichtbakken met bord voetgangersoversteekplaats

Wij raden expliciet af om de voorrangssituatie bij de twee oversteeken op dezelfde kruising verschillend te maken. Dit leidt tot verwarring bij de weggebruiker en kan daarmee tot een groter risico op ongevallen leiden.



Figuur 3 huidig ontwerp kruising met aanduiding oversteeken

Uitgangspunten oversteekvoorzieningen nieuw voorrangsplein Populierenlaan / Goudenregenlaan / Seringenstraat Ridderkerk

In het kader van het R-net project ter stimulering van hoogwaardig openbaar vervoer tussen Ridderkerk en Rotterdam wordt de bestaande enkelstrook rotonde Populierenlaan / Goudenregenlaan / Seringenstraat omgebouwd naar een voorrangsplein. Dit op basis van een verdiepingsstudie vanuit adviesbureau SWECO (25 mei 2021). Hierin is geconcludeerd dat in de toekomst (2030) de bestaande rotonde het gemotoriseerde verkeer (inclusief R-net lijndienst) onvoldoende kan afwikkelen. *Lees: er ontstaan wachttijden in de avondspitsperiode voor de rotonde op de Populierenlaan als gebiedsontsluitingsweg 50 km/h in 2030 door ruimtelijke en autonome ontwikkelingen in en rondom Ridderkerk.*



Vorrangsplein Populierenlaan / Goudenregenlaan / Seringenstraat

Adviesbureau RHDHV heeft het geadviseerde voorrangsplein Populierenlaan / Goudenregenlaan / Seringenstraat verder uitgewerkt en in haar memo's van 8 maart 2024 en 21 augustus 2024.

De conclusies zijn in het kort samengevat:

- Het voorgestelde voorrangsplein voldoet aan de landelijke CROW richtlijnen voor weginrichting binnen de bebouwde kom voor een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur zoals de Populierenlaan;
- De landelijke CROW richtlijnen schrijven voor dat overstekende fietsers en (brom)fietsers geen voorrang hebben op een voorrangsplein en een zebrapad niet kan worden toegepast. Daarbij is het vanuit veiligheid, duidelijkheid en uniformiteit niet gewenst dat er een verschillende regeling is voor overstekende voetgangers en fietsers;

- Het lage aantal langzaam verkeer overstekers in het drukste (avond)spitsuur van 26 fietsers en 17 voetgangers (2024) beperkt is;
- Een voorrangsp plein leidt ten opzichte van de bestaande rotonde tot minder geluidsoverlast (decibellen) en luchtverlast (emissies);
- Minder discomfort voor R-net bussen, grote voertuigen en nood-/hulpdiensten;
- Betere verkeersafwikkeling voor de Populierenlaan als gebiedsontsluitingsweg van Ridderkerk;

Uit vooroverleg met verkeersadviseur van de politie eenheid Rotterdam blijkt dat vanwege de eerst genoemde 3 punten politie als handhavende instantie niet kan instemmen met een zebrapad op het voorrangsp plein.

In het advies van 21 augustus 2024 van RHDHV wordt aanvullend nog geadviseerd om de oversteekplaatsen meer te laten opvallen door:

- aanvullende verlichting,
- markering (voorafgaande en/of op de oversteekplaats) en / of
- verkeersdrempels (inleidend en/of bij de oversteekplaats). Neveneffect is dat dit leidt tot meer geluid en trillingen.

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

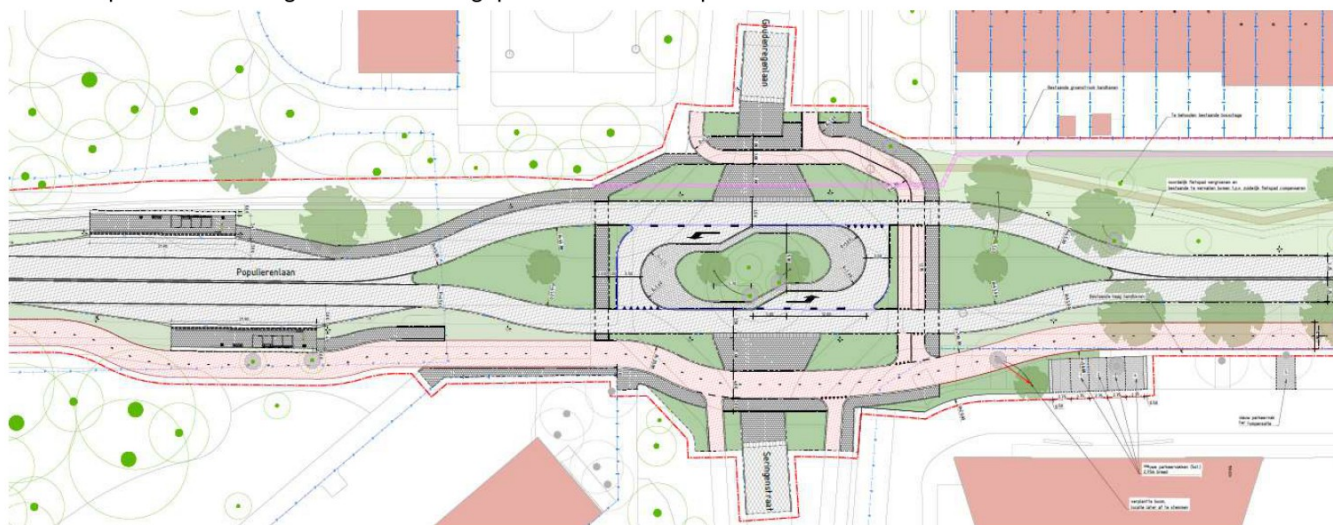
Aan: Gemeente Ridderkerk
Van: 
Datum: 21 augustus 2024
Kopie: Click to enter "CopyTo"
Ons kenmerk: BI6058-RHD-DO-ME-C1-0013
Classificatie: Projectgerelateerd
Gecontroleerd door: 

Onderwerp: Overweging verkeersremmende maatregelen voorrangsp plein

1 Inleiding

De Gemeente Ridderkerk werkt momenteel samen met Royal HaskoningDHV hard aan het ontwerp van de HOV-route ten behoeve van de komst van HOV in Ridderkerk. Nu is er vanuit de Gemeente Ridderkerk een motie ingediend waarbij de gemeenteraad gevraagd is om het door RHDHV aangeleverd ontwerp en diens maatregelen, te heroverwegen. De motie stelde dat het door RHDHV aangeleverd ontwerp, het realiseren van een voorrangsp plein, hogere rijsnelheden zou faciliteren. Omdat vanuit het westen (viaduct) men al met 80 km/u kan rijden en in het ontwerp, rechtdoor kunnen zonder al te veel af te remmen voor het voorrangsp plein. Verder zou de bus er geen significante reistijdwinsten door boeken.

Deze memo heeft betrekking op het ontwerp; "BI6058-RHD-WV-ZZ-DG-C-220006" en beschouwt de afweging tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming van het verkeer op de Populierenlaan op basis van het gekozen voorrangsp plein in het ontwerp.



Figuur 1-1: Ontwerp voorrangsp plein Populierenlaan – Goudenregenlaan

2 Eerdere rapportages en memo's Voorrangsplein en omgeving

In de eerdere rapportage *20230207 Rapport Voorrangsplein BI6058-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001* is vastgesteld dat een voorrangsplein de beste kruispuntvorm is voor deze kruising. In de memo *BI6058-RHD-VO-C1-ME-RM-0011-Voetgangersoversteekplaats Goudenregenstraat* is vastgesteld dat er diverse mogelijkheden zijn voor de configuratie van langzaam verkeer over de kruising, maar dat het het meest logisch is om alle oversteken uit de voorrang te realiseren. Ten slotte is in de memo *BI6058-RHD-WV-XX-ME-MI-0001-Voor- en nadelen aanpassing haltekom Goudenregenstraat* vastgesteld dat een haltekom die direct op het voorrangsplein aansluit gevaren voor de verkeersveiligheid met zich meebrengt en dit niet opweegt tegen een beperkt groter comfort voor de bus.

3 Afweging

Snelheidsremmende maatregelen

In de huidige situatie, tussen de rotonde Zeeuwstraat en Goudenregenlaan bevinden zich nog oude Gumacon-drempels. Door breder wordende voertuigen en personenauto's hebben deze drempels zo goed als geen snelheid remmend effect meer op verkeer. In het ontwerp is op het wegvak tussen de Zeeuwstraat en het voorrangsplein gekozen om een as versprings van de rijbaan toe te passen. Dit geeft een onderbrekend wegbeeld en is wezenlijk anders dan het bestaande wegbeeld. Dit is een snelheidsremmende maatregel.



Figuur 3-1: As versprings in het wegvak tussen voorrangsplein en rotonde Zeeuwstraat

Ter hoogte van het voorrangsplein worden beide rijrichtingen met ongeveer 6 meter uitgebogen. Dit is een aanzienlijke asversprings waarbij de snelheden dusdanig worden geremd en men moet letten op kruisend verkeer.

Ten westen van de kruising is in de bestaande situatie de maximumsnelheid op het viaduct over de A16, 80 km/u. Men daalt van het viaduct af en komt dus met 80 km/u of meer de Populierenlaan opgereden. Hier is een potentieel gevaar voor hoge aanrijssnelheden. Voor deze kant is het, het overwegen waard om 50km/u af te dwingen middels snelheidsremmende maatregelen. Hiertoe kunnen enkele maatregelen bedacht worden.

- I. Poortconstructie op de komgrens voorzien van een verkeersplateau à ontwerpsnelheid 50 km/u
- II. Poortconstructie op de komgrens voorzien van een rijbaansplitsing door het toevoegen van een middengeleider en realiseren van een uitbuiging van de rijbanen.
- III. Wegvak wat nu 80 km/u (viaduct over A16) te voorzien van een maximumsnelheid van 50 km/u. Dit betekent wel dat het wegvak binnen de kom moet komen te vallen. Mocht het

binnen de bebouwde kom brengen van het viaduct niet mogelijk zijn, kan ook een verbetering gerealiseerd worden door de maximumsnelheid te verlagen naar 60km/u.

- IV. Verkeersplateau à 50 km/u ter hoogte van bushaltes (binnen komgrens). Hiermee hoeft de bus er niet altijd overheen, maar wordt gemotoriseerd verkeer afgedwongen om 50 km/u te rijden.

Langzaam verkeers oversteken

Kijkend naar de omgeving ten noorden en ten zuiden van de Populierenlaan, zijn er geen bestemmingen die veel (langzaam) verkeer generen. Rondom het kruispunt Populierenlaan – Goudenregenlaan zijn voornamelijk veel (senioren) woningen aanwezig en wat gezondheidscentra. Zo blijkt uit verkeerstellingen dat het aantal overstekende fiets- en voetgangers op het drukste moment van de dag, in de avondspits, uitkomt op respectievelijk 26 en 17 fietsers en voetgangers. Deze lage intensiteiten en gebrek aan relevante bestemmingen in de omgeving, laat zien dat er qua aantallen er geen directe noodzaak is om langzaam verkeersstromen te prioriteren ten opzichte van het verkeer op de Populierenlaan. Vanuit bescherming van kwetsbare doelgroepen kan dit nog een afweging die nader gemaakt moet worden.

Leefbaarheid

In de bestaande situatie leiden de beide rotondes ertoe dat de grootste verkeersstromen op de Populierenlaan moeten afremmen en optrekken voor verkeer op zijwegen met minder verkeer. Dit leidt ertoe dat de uitstoot van fijnstof en geluid toeneemt. Het voorrangspein biedt de grote verkeersstromen voorrang en deze hoeven niet tot stilstand te komen en vanuit stilstand weg te rijden. Dit voorkomt onnodige lucht- en geluidsoverlast.

Een verkeersplateau kan in principe de HOV-bus en diens reizigers vertraging en discomfort geven en vrachtverkeer diens lading belasten. Deze grote voertuigen zullen de nodige trilling en geluidsoverlast geven door het op en neer gaan van het voertuig en de klap die het geeft, afhankelijk van de exacte locatie van een dergelijk plateau.

Nood- en hulpdiensten ondervinden discomfort van dergelijke maatregelen in zowel hun aanrijtijden als bijvoorbeeld het ziekentransport. Bij asociaal verkeersgedrag, kan een verkeersdrempel juist overlast geven doordat er hard geremd wordt en weer (met veel geluid en uitstoot) opgetrokken wordt.

Een andere optie is het verder knijpen van de bogen (krappere boogstralen maken) in de uitbuigingen van het voorrangspein. Dit zorgt voor meer discomfort bij bussen die meer zullen slingeren en over rammelstroken moeten rijden.

4 Advies

Op basis van bovenstaande beschrijving is het naar onze mening niet nodig om extra snelheidsremmende maatregelen te nemen op het voorrangspein of ten oosten van het Goudenregenplantsoen. Verkeer vanuit het westen over het viaduct heeft wel een hoge aanrijksnelheid. De huidige wegcategorysering en bijbehorende maximumsnelheid (80km/u) van het viaduct dwingt geen lagere snelheid af.

Hiertoe zien wij enkele denkrichtingen om de aanrijksnelheid te verlagen:

- I. Poortconstructie op de komgrens voorzien van een verkeersplateau à ontwerpsnelheid 50 km/u
- II. Poortconstructie op de komgrens voorzien van een rijbaansplitsing door het toevoegen van een middengeleider en realiseren van een uitbuiging van de rijbanen.
- III. Wegvak wat nu 80 km/u (viaduct over A16) te voorzien van een maximumsnelheid van 50 km/u. Dit betekent wel dat het wegvak binnen de kom moet komen te vallen. Dit is een kwestie tussen wegbeheerders. Als dit niet verkregen wordt door Ridderkerk, dan kan overwogen worden om 60 km/u te realiseren conform een Erftoegangsweg 60 km/u.
- IV. Verkeersplateau à 50 km/u ter hoogte van bushaltes (binnen komgrens). Hiermee hoeft de bus er niet altijd overheen, maar wordt gemotoriseerd verkeer afgedwongen om 50 km/u te rijden.

Op de Verbindingsweg ten westen van de A16 bevindt zich weer een komgrens net na het viaduct. Het is opmerkelijk dat dit stukje wegvak tussen beide komgrenzen 80 km/u bevat. Het lijkt ons dan goed om te kijken of dit stukje over de A16 ook 50 km/u kan worden, of 60 km/u indien het niet bij de Gemeente Ridderkerk in beheer komt. Indien dit niet mogelijk is; dan is het aanvullen van de komgrens met een snelheidsremmende maatregel een goede derde optie. Dit zorgt ervoor dat de aanrijksnelheid (om en nabij) 50 km/u is, en de uitbuiging van de rijbanen als gevolg van het voorrangspein biedt voldoende extra snelheidsremming om de snelheid te handhaven.

Daarnaast is het naar onze mening af te raden om de beperkte langzame verkeersstromen voorrang te geven op het voorrangspein. In de omgeving bevinden zich ook geen verkeer aantrekkende voorzieningen, zoals scholen, winkelcentra en dergelijke. Er zou afbreuk worden gedaan aan het principe van het voorrangspein en zal de HOV-lijn verliestijden opleveren.

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

T

Valt buiten de reikwijdte van het verzoek