

Notitie / Memo

Haskoning Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

Aan: Gemeente Ridderkerk
Van: Haskoning
Datum: 08 augustus 2025
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BI6058-RHD-DO-C1-ME-RM-14
Classificatie: Projectgerelateerd
Gecontroleerd door: Haskoning

Onderwerp: Voetgangersoversteek Goudenregenstraat

De gemeente Ridderkerk werkt momenteel samen met Haskoning hard aan het ontwerp van de busroute ten behoeve van de komst van R-net in Ridderkerk. Over het ontwerp van het nieuwe voorrangspein ter hoogte van de Goudenregenstraat bestaat nog discussie. In het ontwerp is geen zebrapad voor de voetgangers opgenomen. De wens van bewoners en de raad is om deze wel toe te voegen. Haskoning is daarom gevraagd een memo te maken en daarin de volgende punten mee te nemen:

Vragen over het huidige ontwerp:

- Een onderbouwde toelichting waarom de VOP in het huidige ontwerp niet zou voldoen.
- Concreet aan te geven waaraan het ontwerp niet zou voldoen.
- Verwijzingen naar de relevante bepalingen uit bijvoorbeeld de CROW-publicaties
- Indien van toepassing, ook andere relevante richtlijnen benoemen.

Vragen over de mogelijkheid van het aanleggen van een zebrapad

- De benodigde wijzigingen aan de inrichting, stapsgewijs uitgewerkt.
- Welke aanvullende maatregelen of adviezen noodzakelijk zijn (bijv. snelheidsbeperkende maatregelen, verlichting, markering, voorrangssituatie, advies veiligheidsdiensten etc.).
- Een inschatting van de te verwachten kosten

Deze vragen worden hieronder beantwoord.

1 Een onderbouwde toelichting waarom de VOP in het huidige ontwerp niet zou voldoen.

Het grootste nadeel van een voetgangersoversteek in de voorrang is de verminderde verkeersveiligheid. De snelheid van het autoverkeer op de Populierenlaan ligt relatief hoog, bij een voorrangspein is de doorgaande route rechtdoor, waardoor de doorstroming 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 aankomt.

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

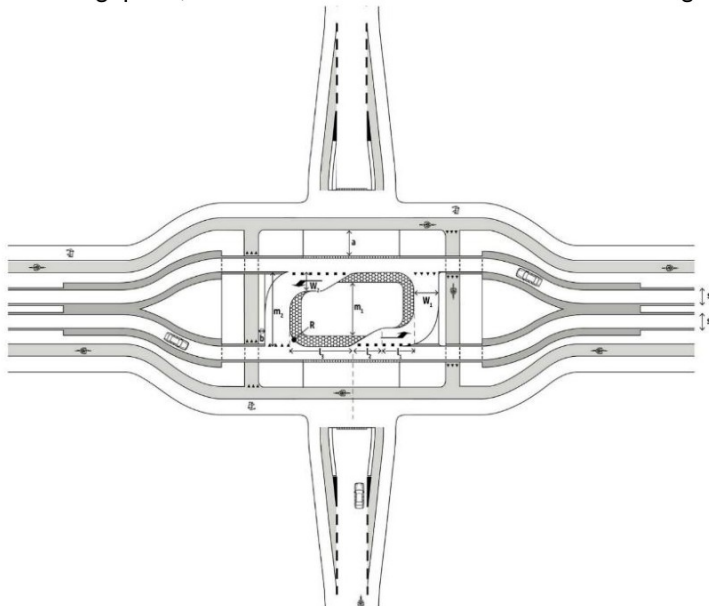
verkeer op de Populierenlaan moet stoppen voor voetgangers. Hierdoor verslechtert de doorstroming wat kan zorgen voor vertragingen bij de bus. Het aanleggen van een zebrapad is dus nadelig voor de doorstroming van de HOV-bus ten opzichte van een situatie met een voorrangspein zonder zebrapaden.

Ten slotte is een keuze voor voetgangers in de voorrang een afwijking van de richtlijnen. Afwijken van de voorgeschreven richtlijn t.b.v. de voorrangssituatie behorend bij het voorrangspein heeft een negatieve invloed op de functie van dit kruispunt principe en kan dus nadelige gevolgen hebben. 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.

2 Concreet aan te geven waaraan de inrichting niet voldoet.

Het ASVV 2021 van het CROW geeft richtlijnen voor het ontwerp van een voorrangspein. In deze richtlijnen staat dat bij de aanwezigheid van voetgangers, kanalisatiestrepen moeten worden toegepast. Volgens de richtlijnen heeft een voorrangspein dus geen zebra markeringen en hebben voetgangers en fietsers geen voorrang. Het huidige ontwerp is gemaakt op basis van deze richtlijnen. In dit ontwerp is de oversteek wel veel korter dan in de huidige situatie, door de aanwezigheid van een brede middenberm kan elke rijstrook individueel overgestoken worden.

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. In het ontwerp ligt een fietsoversteek aan de oostzijde van het voorrangspein, dat in deze situatie dus ook in de voorrang moet komen.



Figuur 1 Ontwerp voorrangspein conform CROW, ASVV

3 Verwijzingen naar de relevante bepalingen uit bijvoorbeeld de CROW-publicaties

De relevante richtlijn voor het ontwerp van een voorrangsp plein staat in paragraaf 12.2.4 van het ASVV2021, dit is een publicatie van het CROW. Ook in paragraaf 5.2 van de CROW publicatie *basiskennmerken kruispunten en rotondes* wordt benoemd dat een zebrapad over een gebiedsontsluitingsweg bij een voorrangskruispunt nooit toegepast moet worden.

In de richtlijnen voor bebakening en bebording van wegen 2024 van het CROW staat in paragraaf 10.1 duidelijk vermeld dat fietsers en voorrang geen verschillende voorrangssituatie kunnen hebben wanneer zij naast elkaar liggen.

4 Indien van toepassing, ook andere relevante richtlijnen benoemen

In de ontwerpwijzer voetgangers staat in paragraaf 8.2.2 de volgende tabel:

GOW 50 of 30 km/h	hoofdn et/veel voetgangers	basisnet/weinig voetgangers	nauwelijk/geen voetgangers
te kruisen arm voorrangsweg > 1400 pae/h	VRI of ongelijkvloers	VRI of ongelijkvloers	geen oversteekvoorziening
te kruisen arm voorrangsweg <1400 pae/h	zebrapad (V22 en V35)	oversteekvoorziening maar geen zebrapad (V24 en V39)	geen oversteekvoorziening
te kruisen arm: zijweg	uitrit of zebrapad	uitrit of zebrapad	geen oversteekvoorziening

De route is geen hoofdroute voor voetgangers. De oversteek wordt in 2 stappen gemaakt, dus het is geoorloofd aan te geven dat minder dan 1400PAE per uur gehanteerd kan worden. Hierbij wordt een oversteekvoorziening, maar geen zebrapad aangegeven. Dit betreft dus de kanalisatiestepen, zoals nu in het ontwerp aanwezig zijn.

5 De benodigde wijzigingen aan de inrichting, stapsgewijs uitgewerkt.

Wanneer gekozen wordt voor het aanleggen van een voetgangersoversteekplaats in de voorrang, moeten een aantal maatregelen genomen worden om dit passend te maken

1. Snelheid verlagen: dit kan door middel van een drempel
2. Eenduidigheid bieden: fietsers ook in de voorrang
3. Zichtbaarheid vergroten: specifieke verlichting aanbrengen boven de weg
4. Attentie verhogen: Geel achterbord achter de borden voorrang voor voetgangers en fietsers
5. Attentie verder verhogen: Knipperende verlichting toevoegen aan de bebording
6. Attentie nog verder verhogen: Lichtjes toevoegen in het wegdek om attentie

6 Welke aanvullende maatregelen of adviezen noodzakelijk zijn

De maatregelen zijn in volgorde van belangrijkheid benoemd in hoofdstuk 5. Maatregelen voor het verlagen van de snelheid zijn cruciaal, vooral gezien de locatie, onderaan de brug, waardoor verkeer uit noordelijke richting met snelheid van de brug af komt rijden.

Het belangrijkste advies dat noodzakelijk is bij deze wijziging is een advies van de nood- en hulpdiensten. Daarnaast is een advies van de MRDH/RET noodzakelijk, gezien dit de doorstroming van de HOV-route vermindert.

7 Een inschatting van de te verwachten kosten

PM