

Van: [redacted] 
Verzonden: maandag 23 juni 2025 16:15
Aan: [redacted] 
Cc: [redacted] 
Onderwerp: RE: Tellingen
Bijlage(n): BI6058-RHD-VO-C1-ME-RM-0011-Voetgangersoversteekplaats Goudenregenstraat_v2.pdf

Hoi [redacted] ,

Zie gemarkeerde zinsnede op pagina 3.

Denk goed om te beseffen dat er uitgegaan is bij de capaciteitsberekeningen van het voorrangspein van de drukste momenten op de dag: ochtend- en avondspits.

Voor overstekende voetgangers en fietsers hoeft dit niet drukste periode te zijn. Denk aan school-fietsverkeer dat voor de avondspits fietst. Of de seniorenbingo die tot 16.00 uur duurt. Dus het kan best zo zijn dat er buiten de 2 spitsperiodes meer overstekers zijn, maar minder autoverkeer waardoor het ook eenvoudiger oversteken is voor de overstekers.

Overigens liggen de toegezegde verkeerskundige documenten tijdens de hoorzitting van 13 mei bij juridisch medewerker [redacted]  (weet even [redacted]  achternaam niet meer en zit in mijn eigen werkomgeving).

Groet, [redacted] 

Van: [redacted] 
Verzonden: maandag 23 juni 2025 16:28
Aan: [redacted] 
CC: [redacted] 
Onderwerp: FW: Tellingen

Zie onder....hoe zit het?

Van: [redacted]  [@gmail.com](#)>
Verzonden: maandag 23 juni 2025 15:58
Aan: [redacted] 
Onderwerp: Tellingen

Beste [redacted] 

We hebben de raadsvergadering van afgelopen donderdag geluisterd, en terug-geluisterd en zijn wat verbaasd over de antwoorden die de wethouder Ton Overheid gaf.

In de hoorzitting die we hadden op 13 mei is gevraagd naar de telgegevens van het gebruik van de zebra bij de Goudenregenlaan en Seringenplantsoen, en die waren niet gedaan of niet bekend.

De wethouder, Ton Overheid, zegt in de raad dat er metingen zijn gedaan.
Kan je die ons dan toesturen?

Wij zien daar namelijk wel veel mensen oversteken, en onderschrijven de noodzaak voor een veilig zebrapad daar.

Met hartelijke groet,

[redacted] 

Notitie / Memo

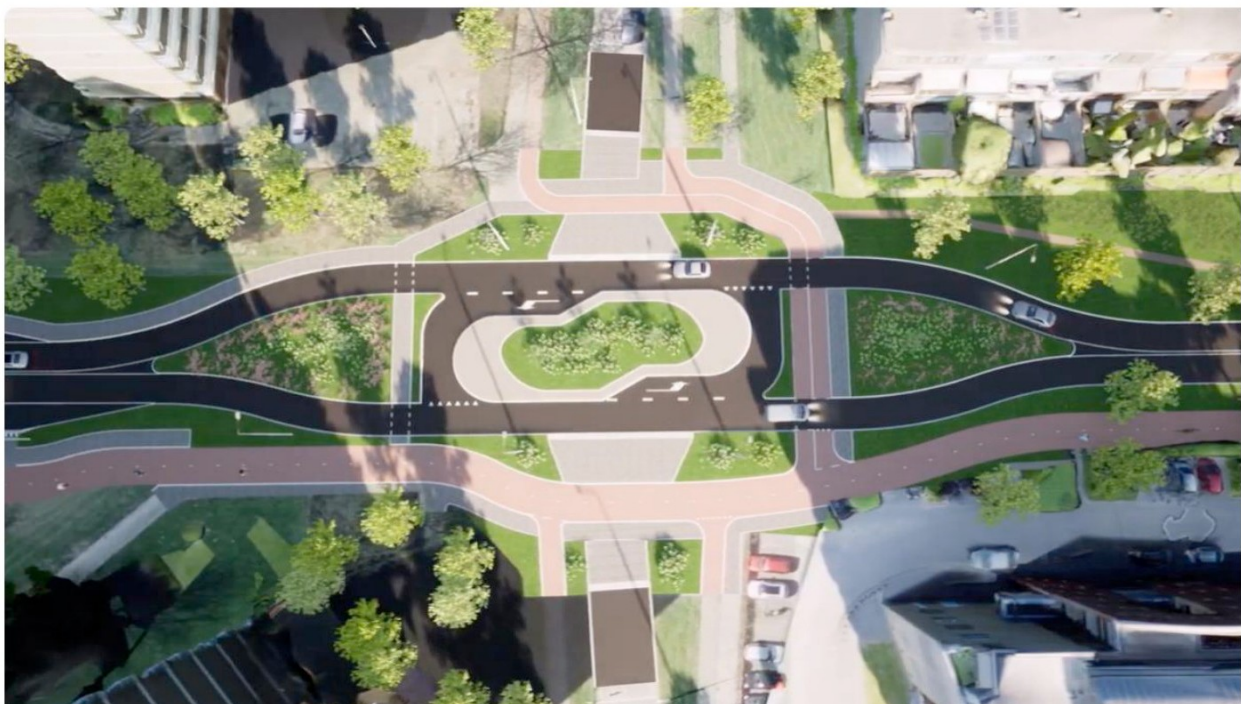
HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

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

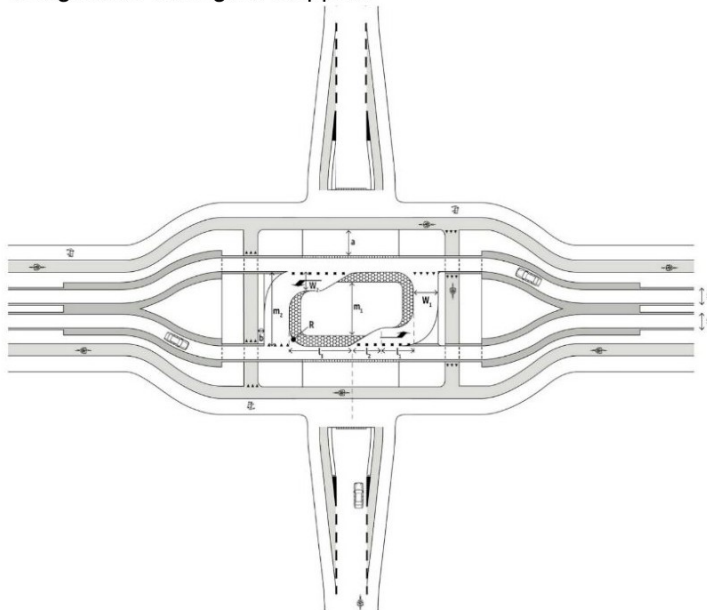
1 Inleiding

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, kanalisatiestreven 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 voorrangspein 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.

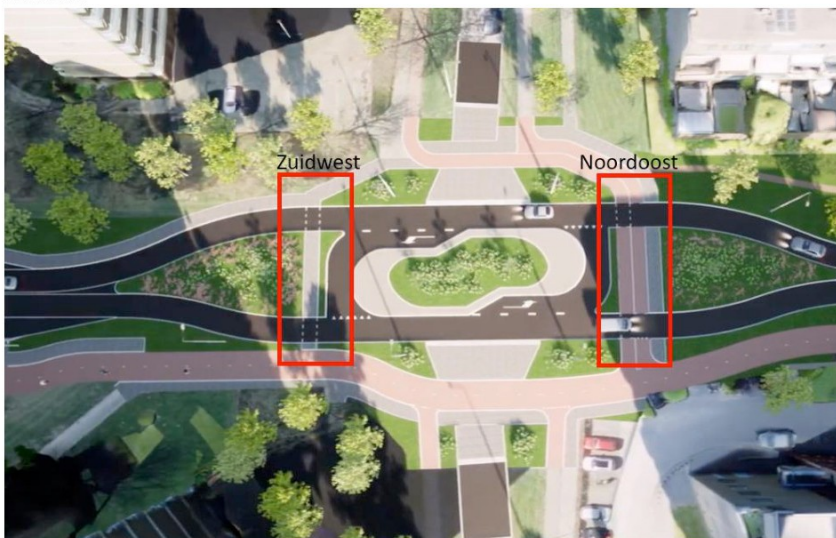
Om de snelheid van het autoverkeer omlaag te brengen kan het zebrapad verhoogd worden aangelegd waardoor er een verkeersdrempel ontstaat. Het autoverkeer moet afremmen voor de drempel waardoor de gemiddelde snelheid op de oversteekplaats omlaaggaat.

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

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