



Notitie stand van zaken

Uitvoeringsagenda Verkeerveiligheid Ridderkerk

3 oktober 2022

In de gemeente Ridderkerk zijn we actief bezig met verkeersveiligheid. Zo is in 2020 de Prikker op de kaart uitgezet, zijn er diverse projecten aangemeld voor de stimuleringsregeling verkeersveiligheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Ministerie van I&W) en is er in het vastgestelde Mobiliteitsplan aandacht besteed aan verkeersveiligheid. Alle activiteiten die hieruit voortvloeien zijn vastgelegd in de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Ridderkerk 2021 – 2024. De structuur van de agenda sluit aan op de risicogestuurde aanpak van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van het Ministerie van I&W. De uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Ridderkerk is in 2021 vastgesteld. De agenda bevat diverse maatregelen die van 2021 tot 2024 worden uitgevoerd. Tijdens de behandeling in de gemeenteraad zijn er twee raadstoezeggingen gedaan:

1. De raad wordt middels een RIB jaarlijks geïnformeerd over de stand van zaken (2811);
 2. Ridderkerk inrichting schoolzones. Bij omliggende gemeente wordt gekeken hoe zij de schoolzones hebben ingericht met max. snelheid van minder dan 30 km per uur. (2812)
- Met deze notitie doen we de raadstoezeggingen af en beschrijven we per maatregel wat de stand van zaken is.

De uitvoeringsagenda bevat een top 20 van meest risicovolle locaties. Deze top 20 is tot stand gekomen door input vanuit de prikker op de kaart, ongevallen data en participatie bij het mobiliteitsplan. Een deel van de input is subjectief. Een extern bureau doet een verkeersveiligheidsonderzoek naar de locaties om zo objectief vast te stellen of de locatie onveilig is. Wanneer blijkt dat een situatie onveilig is worden er oplossingsrichtingen aangedragen. Dit kunnen kleine oplossingen zijn zoals bijvoorbeeld het aanpassen van markering of het plaatsen van een bord. Deze werkzaamheden worden zo snel mogelijk uitgevoerd. De grotere oplossingen zoals infrastructurele maatregelen worden verder uitgewerkt in een schetsontwerp, voorlopig ontwerp en definitief ontwerp. Op basis van het definitieve ontwerp wordt er een kostenraming gemaakt waarna er een raadsvoorstel wordt ingediend om krediet aan te vragen voor de uitvoering van de oplossing / maatregel.



Risicovolle infrastructuur

Geel- zwarte kokers bij voetgangersoversteekplaatsen op 50 km per uur wegen

Dit project is nog niet gestart. Uitvoering staat gepland voor 2023.

Uniforme schoolzones

Om de schoolzones op een uniforme manier in te richten is er een uitgangspuntennotitie opgesteld. Hierin staat beschreven hoe de directe omgeving van de scholen wordt ingericht. Daarnaast heeft iedere school een eigen locatiegebonden verkeersproblematiek. In een gesprek met de schooldirecteuren wordt per school bekeken welke problematiek er is en welke maatregelen hier tegen genomen moeten worden.

Er zijn al gesprekken gevoerd op OBS de Reijer, OBS de Piramide Rijsoord, CBS de Klimop Rijsoord en OBS de Bosweide. Bij OBS de Reijer zijn we gestart met het inrichten van de schoolzone. Er is een verhoogde oversteekplaats aangelegd en in de buurt van de ingang is de tekst 'school' in de bestrating gestraat.

Vanuit de gemeenteraad is er gevraagd of er bij andere gemeenten gekeken kan worden naar de inrichting van schoolzones bij een maximum snelheid van minder dan 30 km per uur. De snelheidscategorie die onder 30 km per uur ligt is de snelheidscategorie van 15 km per uur. Deze snelheid is van toepassing binnen woonerven. Wanneer deze snelheid wordt ingevoerd bij scholen dan vraagt dit om een woonerf inrichting waarbij trottoirs, parkeerplaatsen en de rijbaan op dezelfde hoogte liggen wat de verkeersveiligheid niet per definitie ten goede komt. In de gemeente Houten hebben ze de toegestane snelheid rondom een aantal scholen verlaagd. De ervaring daar is dat er wel zachter wordt gereden, maar nog steeds veel harder dan de adviessnelheid van 15 km per uur. Handhaving is niet mogelijk, omdat het om een adviessnelheid gaat.

As- en kantmarkering fietspaden

Dit project is nog niet gestart. Uitvoering staat gepland voor 2023.

Rijksstraatweg voetgangersoversteekplaatsen

Bewoners hebben aangegeven dat ze de voetgangersoversteekplaatsen (VOP's) op de Rijksstraatweg onveilig vinden. Naar aanleiding van deze melding is er onderzoek gedaan naar deze VOP's. Daaruit is gebleken dat de VOP's niet goed zichtbaar zijn en dat de oversteekafstand te lang is. De twee VOP's aan weerszijde van de Waalweg zijn vervangen door één VOP ten oosten van de kruising met de Waalweg. Bij de nieuwe VOP is een middeneiland aangelegd om zo de oversteekafstand te verkorten. Om de zichtbaarheid van de voetgangers te verbeteren is er ledverlichting aangebracht. Deze verlichting gaat branden wanneer er een voetganger wordt gedetecteerd, vergelijkbaar met de oversteekplaats bij OBS de Piramide op de Burgemeester de Zeeuwstraat.





Pruimendijk afwaarderen naar 30 km per uur

De Pruumendijk tussen Tarwestraat en Zuidpad (huisnummer 194 tot 234) in Oostendam is binnen de bebouwde kom komen te liggen. Met het verschuiven van de bebouwde komgrens moet ook het snelheidsregime aangepast worden. Dit betekent dat de maximum toegestane snelheid verlaagd is van 60 km per uur naar 30 km per uur. Er is een 30 km per uur-zone ingevoerd. Om ook de inrichting conform 30 km/zone te maken is dit gedeelte van de Pruumendijk tussen Zuidpad en Tarwestraat 1 voorzien van streetprint.

Streetprint houdt in dat met een mal een patroon van klinkerbestrating is aangebracht waardoor de Pruumendijk op dit traject een uitstraling van klinkerbestrating heeft. Dit heeft naar verwachting een reductie van de gereden snelheid tot gevolg. Wij monitoren de daadwerkelijk gereden snelheid. Indien nodig worden er extra maatregelen uitgevoerd om de snelheden te remmen.

Verwijderen fietspaaltjes

Paaltjes in fietspaden zijn een potentiële oorzaak voor enkelvoudige ongevallen met fietsers. Om deze ongevallen te verminderen zijn er in 2021 – 2022 ca. 32 fietspaaltjes verwijderd.

Rijksstraatweg – Voorweg: aanleg rotonde

Dit project is nog niet gestart. Uitvoering staat gepland voor 2023.

Geloofwaardige 30 km per uur zone Riederwerf

In het verleden was de toegestane maximum snelheid op de Ringdijk, ter hoogte van de Riederwerf, 50 km per uur. Na de bouw van de woningen is deze snelheid verlaagd naar 30 km per uur. Meerdere bewoners hebben bij de gemeente een melding gedaan over te hoog gereden snelheden. Naar aanleiding van de meldingen zijn er meerdere snelheidsmetingen uitgevoerd. Deze metingen lieten zien dat er op de Ringdijk te hard werd gereden. Om de snelheden te remmen is dit gedeelte van de Ringdijk opnieuw ingericht. De rijbaan is optisch versmald doordat er rode fietsstroken zijn aangebracht. De aanwezige asfaltdrempels zijn vervangen door drempels met betonnen op- en afritblokken. Na de herinrichting zijn er geen meldingen over te hoog gereden snelheden meer gekomen.

Uitritconstructies, drempels en plateaus

Dit project is nog niet gestart. Uitvoering staat gepland voor 2024 en 2025.

Top 20 verkeersveiligheidsknelpunten

In de uitvoeringsagenda is een top 20 van meest risicovolle locaties opgenomen. Per locatie wordt er een verkeersveiligheidsonderzoek uitgevoerd. Bij de vaststelling van de uitvoeringsagenda is hier per jaar € 45.000,- voor beschikbaar gesteld. Voor de uit de onderzoeken voortvloeiende maatregelen is er nog geen budget beschikbaar gesteld.





	Locatie	Jaar onderzoek
1.	Donkerslootweg – Vondellaan (rotonde)	Uitgevoerd
2.	Bildderdijklaan – Jan Luykenstraat – Vondellaan (rotonde)	Uitgevoerd
3.	Benedenrijweg (wegvak)	Uitgevoerd
4.	Benedenrijweg, Randweg (kruispunt)	Uitgevoerd
5.	Sportlaan – Kievitsweg – Willemstraat (kruispunt)	Uitgevoerd
6.	Ringdijk – Bendenrijweg (kruispunt)	Uitgevoerd
7.	Sint Jorisstraat – Molensteeg (kruispunt)	2023
8.	Rijksstraatweg – Linnenstraat (kruispunt)	2023
9.	Vondellaan – Da Costalaan (kruispunt)	2023
10.	Frans Halstraat – Jhr. Van Karnebeekweg– Mr. Troelstrastraat (kruispunt)	2023
11.	Vlietlaan (wegvak)	2023
12.	Willem Dreesstraat – Koningsplein – Schoutstraat (wegvak)	2023
13.	Bildderdijklaan – Huygensplantsoen – Van Alphenstraat (kruising)	2023
14.	Rijnsingel – Benedenrijweg (kruispunt)	2024
15.	Kievitsweg – Randweg (rotonde)	2024
16.	Donkerslootweg – Gildenweg – Rotterdamseweg (kruispunt)	2024
17.	Koninginneweg – Sportlaan (kruispunt)	2024
18.	Sportlaan (wegvak)	2024
19.	Ridderhof (wegvak)	2024
20.	Populierenlaan – Rotterdamseweg (kruispunt)	2024





Top 6

DTV Consultant heeft in opdracht van de gemeente Ridderkerk onderzoek gedaan naar de top 6 meest risicovolle locaties. Hieronder zijn de conclusies en oplossingsrichtingen te lezen. In de bijlage aan het eind van deze notitie staat van elke locatie een afbeelding.

1. Ronde Vlietlaan – Donkerslootweg

Er is een verkeersveiligheidsonderzoek uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten zijn er extra borden geplaatst en is de belijning aangepast. Gekeken wordt welke fysieke maatregelen mogelijk zijn om de snelheid van de overstekende fietsers te verlagen.

2. Ronde Bilderdijklaan, Jan Luykenstraat, Vondellaan

De fysieke inrichting van de rotonde is bekeken, de verkeersstromen zijn in beeld gebracht en het gedrag van de weggebruiker is geobserveerd met behulp van camera's. Op basis van de resultaten kan geconcludeerd worden dat de verkeersonveilige situatie wordt veroorzaakt door gedrag in het verkeer. De rotonde is voor fietsers in één richting berijdbaar. Met grote regelmaat steken fietsers en snorfietsers tegen de richting in de rotonde over. Automobilisten zijn hierop niet bedacht, waardoor er conflicten ontstaan. Dit gebeurt veelal op de tak van de rotonde aan de zijde van de Vlietlaan. Een oplossingsrichting is inzetten op een campagne die het gedrag kan beïnvloeden.

3. Wegvak, Benedenrijweg tussen Randweg en Rijsingel

De fysieke inrichting van het wegvak is bekeken en op locatie is de verkeerssituatie geobserveerd. Tijdens de observatie is er geen onveilige situatie waargenomen. Wel ontbreekt het aan een as- en kantmarkering. Het aanbrengen van deze markering zorgt voor een optische versmalling van de rijbaan wat een positief effect kan hebben op de gereden snelheden. Een oplossingsrichting is het aanbrengen van as- en kantmarkering.

4. Kruispunt Benedenrijweg, Randweg

De fysieke inrichting van het kruispunt is bekeken en het gedrag van de weggebruiker is geobserveerd met behulp van een camera. De fysieke inrichting van het kruispunt zorgt voor een onduidelijke voorrangssituatie. Bestuurders op de doorgaande route (Randweg-Benedenrijweg) krijgen voorrang van kruisend gemotoriseerd verkeer, maar moeten voorrang verlenen aan kruisende fietsers. De verkeersborden staan te dicht op het kruispunt en het bord dat aangeeft dat fietsers in twee richtingen kruisen ontbreekt.

Uit de camera-observatie blijkt dat de automobilist inderdaad geen fietsverkeer in twee richtingen verwacht. Ook blijkt dat voor gemotoriseerd verkeer vanaf de Ringdijk de voorrangssituatie niet duidelijk is. Automobilisten rijden recht door de Benedenrijweg op zonder voorrang te verlenen aan verkeer komend vanaf de Randweg (zoals de oude situatie was). Het kruispunt is eigenlijk een T-splitsing met afwijkende voorrangsregels. Het kruispunt is enkele jaren geleden opnieuw ingericht om zo doorgaand verkeer over de Ringdijk te weren. Dit zorgt echter voor een onveilige situatie.



Een oplossingsrichting is de oude situatie te herstellen. Op de Ringdijk zelf is een aantal drempels aangebracht die naar verwachting het doorgaande verkeer ook weren. Ook kan met behulp van extra bewegwijzering de wenselijke route (Benedenrijweg – Randweg) worden benadrukt.

5. Kruising Sportlaan, Kievitsweg, Willemstraat

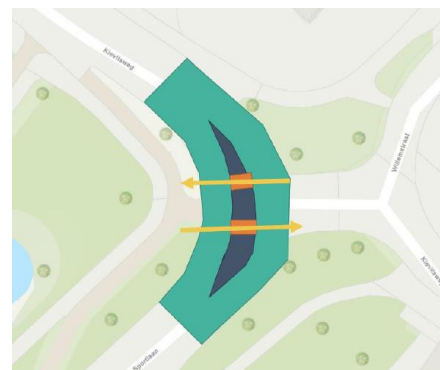
De fysieke inrichting van het kruispunt is bekeken, de verkeersstromen zijn in beeld gebracht en het gedrag van de weggebruiker is geobserveerd met behulp van een camera.

Fysieke inrichting. De overgang van 50 km/uur naar 30/uur is onjuist uitgevoerd. Hier ontbreekt een uitritconstructie. Op de Sportlaan ontbreekt het aan één zijde aan een vrijliggend fietspad wat wel wenselijk is op een 50 km/uur weg. Fietsers aan de zijde van het Dolfijnpark die over willen steken staan in een binnenbocht, waardoor ze zich niet haaks op kunnen stellen en ze beperkt zicht hebben op kruisend verkeer.

Verkeersstromen. Tijdens de ochtend- en avondspits is er veel kruisend fiets- en gemotoriseerd verkeer in beide richtingen tussen de Sportlaan en Kievitsweg.

Cameraobservatie. Uit de camera-observatie blijkt dat verkeer komend uit de Willemstraat-Kievitsweg zich niet altijd goed voor de kruising kan opstellen en soms lang moet wachten voordat zij de kruising Sportlaan-Kievitsweg op kunnen rijden. Fietsers die de Sportlaan-Kievitsweg over willen steken komen in conflict met gemotoriseerd verkeer vanuit de Willemstraat-Kievitsweg. Het is voor beide onduidelijk wie er dan voorrang heeft. Ook blijkt dat fietsers vanuit de Willemstraat-Kievitsweg tegen de richting in de Sportlaan op fietsen (vermoedelijk richting de bushalte Rotterdamseweg).

Er zijn twee oplossingsrichtingen. De meest ingrijpende is het aanleggen van een rotonde. De aanleg van een rotonde gaat ten kosten van veel groen. Een andere oplossingsrichting is om de bocht Sportlaan – Kievitsweg uit te buigen en het fietsverkeer gescheiden te laten oversteken in combinatie met de aanleg van twee middeneilanden.



6. Kruising Ringdijk, Benedenrijweg ter hoogte van de Schans

De fysieke inrichting van het wegvak is bekeken en op locatie is de verkeerssituatie geobserveerd. De kruising is veilig vormgegeven. Fietsers zijn goed zichtbaar en de voorrangssituatie is goed aangegeven. Er ontbreekt alleen een onderbord dat fietsers in twee richtingen kruisen. Tijdens de observatie zijn er geen conflictsituaties waargenomen. Omdat verkeer vanaf de Benedenrijweg een helling oprijdt kan de gereden snelheid wat hoger zijn, waardoor fietsers later worden gezien.





Een oplossingsrichting is om een onderbord te plaatsen en op de Benedenrijweg kantmarkering aan te brengen. Het aanbrengen van deze markering zorgt voor een optische versmalling van de rijbaan wat een positief effect kan hebben op de gereden snelheden.

Risicovolle doelgroepen

School of Seef

In onze gemeente hebben twee basisscholen het certificaat School of Seef; OBS de Piramide en OBS de Noord. OBS de Reijer moet het label opnieuw halen. Daarnaast zijn er twee scholen actief bezig met School op Seef namelijk Dr. Schaepmanschool en OBS de Botter.

Totally Traffic

Op het Maxima College hebben 32 leerlingen deelgenomen aan de uitvoering StudioFlits. Op het Gemini College hebben 60 leerlingen MAVO/HAVO/VWO en 30 leerlingen basiskader deelgenomen aan de uitvoering Nationale Verkeerslab.

Verkeersexamens

In mei 2022 hebben 482 leerlingen van het basis onderwijs het praktijk verkeersexamen gedaan. In totaal hebben 6 leerlingen het verkeersexamens niet gehaald. Daarvan zijn er 4 leerlingen door het rode verkeerslicht gefietst en 2 andere hebben te veel fouten gemaakt zoals bijvoorbeeld het niet verlenen van voorrang.

Schoolbrengweek

Van maandag 12 september tot vrijdag 16 september was de schoolbrengweek. Tijdens deze week werd er aandacht besteed aan het lopen en fietsen van en naar school. Vanuit de gemeente Ridderkerk hebben OBS de Noord en OBS de Botter hieraan meegedaan.

Dode hoek lessen en fietslessen

Hier is nog niet mee gestart.

Streetwise

Streetwise is een praktisch lesprogramma van de ANWB voor het basis onderwijs waarbij de leerlingen leren over veilig verkeersgedrag. Hier is nog niet mee gestart.





Van 8 naar 1

Van 8 naar 1 is een speciale verkeersmethode van Veilig Verkeer Nederland voor groep 7/8. De methode is bedoeld om groep 7/8 leerlingen voor te bereiden op het veilig reizen naar de middelbare school. Hier is nog niet mee gestart.

Voortrekkersrol in verkeerseducatie voor 16 en 17 jarigen

Totally Traffic is een verkeersprogramma dat zich richt op verkeersveiligheid en verkeerseducatie voor jongeren tussen de 12 en de 18 jaar. Binnen de gemeente Ridderkerk zijn jongeren tussen de 16 – 17 jaar een risicovolle doelgroep. Vanuit de gemeente moeten we sturen op de inzet van Totally Traffic gericht op deze doelgroep. Hier is nog niet mee gestart.

Opfriscursus Rijvaardigheid Senioren

In oktober/november 2022 wordt er een opfriscursus rijvaardigheid georganiseerd. Veilig Verkeer Nederland organiseert de cursus in opdracht van de gemeente en de kosten worden betaald door de MRDH.

Doortrappen

In juli 2022 heeft de projectleider vanuit het ROV Zuid-Holland een presentatie gegeven over het project Doortrappen. Doortrappen richt zich er op om ouderen zo lang mogelijk veilig te laten blijven fietsen. Verkeersveiligheid en actief bewegen worden hierbij aan elkaar gekoppeld. In het eerste kwartaal van 2023 wordt er gestart met het opzetten van dit project.

Risicovolle gedragingen

Communicatie over veilig verkeersgedrag

In de zomer maanden is er via de diverse media kanalen van de gemeente gecommuniceerd over de ZomerBob en de campagne 'Scholen zijn weer begonnen'.





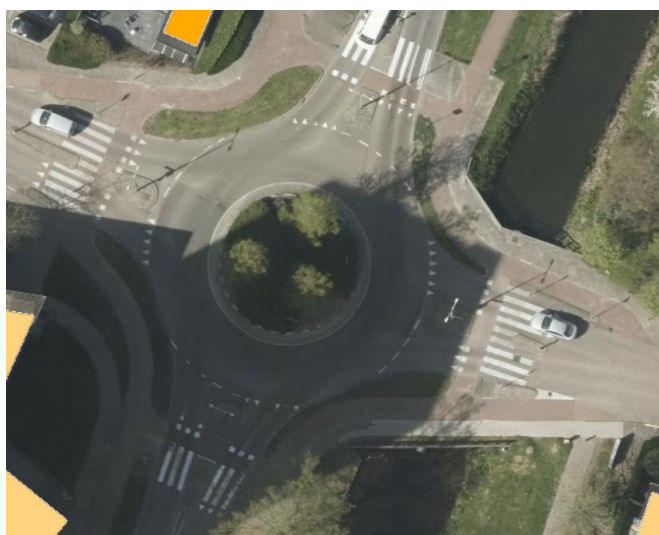
Bijlage

Locatieafbeelding

1. Ronde Vlietlaan – Donkerslootweg



2. Ronde Bilderdijklaan, Jan Luykenstraat, Vondellaan





3. Wegvak, Benedenrijweg tussen Randweg en Rijsingel



4. Kruispunt Benedenrijweg, Randweg





5. Kruising Sportlaan, Kievitsweg, Willemstraat



6. Kruising Ringdijk, Benedenrijweg ter hoogte van de Schans

