

Dennis Rietveld  
Bedrijfscontactfunctionaris/Economisch adviseur  
Gemeente Ridderkerk

---

*datum* 4 mei 2021  
*betreft* Beoordeling schetsontwerp  
Dillenburgplein  
*kenmerk* 25910

Geachte heer Rietveld/Beste Dennis,

Conform uw verzoek is door SOAB Adviseurs het door de gemeente aangeleverde schetsontwerp van het Dillenburgplein beoordeeld. Daarbij hebben wij conform het verzoek d.d. 11 maart ons inzicht en advies gegeven ten aanzien van de verkeersveiligheid van het ontwerp waarbij één en ander is afgezet ten opzicht van de huidige situatie. Vanuit de gemeente zijn daarbij de volgende vragen meegegeven:

1. Maakt de nieuwe inrichting van het plein het voor de fietser verkeersveilig in verhouding tot de huidige inrichting?
2. Maken de nieuwe inrichting van het plein plus de ingetekende oversteekplaatsen het voor de voetganger verkeersveilig in verhouding tot de huidige inrichting?
3. Is de bochtstraal ter hoogte van de Louise de Coligny laan groot genoeg voor twee bussen om elkaar te passeren?
4. Tijdens de participatie is aangegeven dat weggebruikers de kruising Rijerweg / J.S. Bachstraat / Dillenburgplein als onoverzichtelijk ervaren. Is dit in het nieuwe ontwerp verbeterd?
5. Er is ter hoogte van de kiosk een parkeerplaats gemaakt voor het laden en lossen van bestelbussen. Is dit een goed alternatief?
6. De ondergrondse containers zijn langs de rijbaan / fietsstroken ingetekend (eerst waren ze ingetekend in de parkeerbox bij de kiosk). Wat is de mening ten aanzien van deze locatie met het oog op de verkeersveiligheid?

In deze brief hebben wij onze bevindingen per vraag toegelicht.

### **Huidige situatie**

Omdat in de regel ten aanzien van elke (schets)ontwerp plussen en minnen zijn te benoemen, hebben we voor de volledigheid hieronder eerst de belangrijkste bestaande knel- & aandachtspunten op gebied van verkeersveiligheid/uitstraling in de huidige situatie opgesomd. Daartoe heeft op 19 april een schouw op locatie plaatsgevonden. Op die manier kan per vraag beter uitgesproken worden of de situatie ons inziens verbeterd is ten opzichte van de huidige situatie.

Huidige knel- & aandachtspunten op gebied van verkeersveiligheid/uitstraling:

- Het plein heeft een sterke auto-uitstraling en vrijwel geen verblijfsruimtes c.q. verblijfsuitstraling.
- Er is sprake van een chaotisch/onrustig beeld door de vele verkeersbewegingen die dwars door elkaar heen plaatsvinden als gevolg van het in- en uitparkeren, het passerende auto-, fiets- en busverkeer en de daar tussendoor overstekende voetgangers waarbij een deel van hen met winkelwagens oversteekt.
- Door het grote aantal voorwerpen (plantenbakken, fietsen, straatmeubilair, reclameborden & winkeluitstalling) is het ook chaotisch/onrustig op de stoepen en daarmee niet echt sprake van een gebruiksvriendelijke en toegankelijke winkelomgeving. Aan de zijde van de Blokker en het Kruidvat is grotendeels sprake van een ca. 3,00m brede vrije loopdoorgang met een versmalling tot 2,00-2,50m t.h.v. Kruidvat. Aan de zijde van de Albert Heijn (AH) is de situatie redelijk vergelijkbaar met het smalste stuk ter hoogte van de AH.
- Er is sprake van een zeer verspreid beeld van overstekende voetgangers die van hun auto naar de winkel lopen en vice versa en voetgangers die oversteken van de ene winkelstrip naar een winkel in de strip aan de overzijde. Het zebrapad ter hoogte van de kiosk wordt betrekkelijk weinig gebruikt. Het zebrapad ter hoogte van de marktkraam van de groenten- en fruithandelaar wordt daarentegen juist betrekkelijk veel gebruikt.
- Er is sprake van een 'vervelende' schuine band tussen parkeerplaatsen en rijloper aan weerszijden van de rijbaan. De band maakt dat auto's soms rustig achteruitrijdend de parkeerplaats uit ineens doorschieten/doorrollen de rijbaan op. Deze band die aan weerszijden van de rijbaan ligt is ook vervelend voor de mensen die met een winkelwagentje de rijbaan oversteken.
- De vermoedelijk bedoelde in- en uitritconstructie gelegen aan het einde van de éénrichtingsstraat van het parkeergedeelte aan de zijde van het Kruidvat en de Blokker klopt qua inrichting niet. Formeel is het geen uitritconstructie hetgeen betekent dat het nu een zijstraat van rechts is waarbij het verkeer dat de eenrichtingsstraat verlaat voorrang heeft op het verkeer dat op dat moment op het Dillenburgerplein van links komt en richting de Johann Sebastian Bachstraat rijdt.

### Belangrijkste pluspunten nieuwe situatie

Alvorens de zeven vragen te beantwoorden hebben wij hieronder eerst de ons inziens belangrijkste pluspunten op het gebied van verkeer & ruimte ten aanzien van de nieuwe schetsontwerp benoemd:

- Het ontwerp vertoont een afgenomen verkeerskarakter en een toegenomen verblijfskarakter: er is meer ruimte toebedeeld/beschikbaar om te verblijven.
- Het ontwerp toont door de gemaakte keuze, waarbij het parkeren nog maar aan één zijde van de weg plaatsvindt, meer 'rust' en minder chaos.
- Aan weerszijden van het plein wordt het voetgangersgedeelte direct voor winkels breder.
- Het wordt voor fietsers prettiger fietsen omdat de verkeerssituatie overzichtelijker wordt en de conflictkans met auto's die een parkeervak in- of uitrijden niet meer bestaat.
- Ook de situatie voor overstekende voetgangers wordt overzichtelijker. Daarnaast neemt ook voor hen de conflictkans tijdens het oversteken af doordat het parkeren niet meer direct aan weerszijden van de rijbaan plaatsvindt.
- In de regel zien we dat de grootste bezoekersgroep van winkelcentra een bezoek brengt aan de supermarkt. Doordat de parkeerplaatsen op het plein (in tegenstelling tot de bestaande situatie) in het schetsontwerp allemaal aan de zijde van de supermarkt gelegen zijn zullen de oversteekintensiteiten en daarmee samenhangend de conflictkansen minder worden.

## 1. Maakt de nieuwe inrichting van het plein het voor de fietser verkeersveilig in verhouding tot de huidige inrichting?

Zoals in de vorige alinea aangehaald wordt het, omdat de verkeerssituatie overzichtelijker wordt en de conflictkans met auto's die een parkeervak in- of uitrijden beduidend kleiner wordt, **prettiger fietsen**. Dat is zeker een verbetering. **De min of meer S-slinger tussen de Juliana van Stolbergstraat en Dillenburgplein is dat echter niet.**

De S-slinger vormt ten opzichte van de oude rechtstand een beduidend groter risico voor fietsers. Dat komt vooral doordat de te maken slinger nogal fors is, waardoor met name bussen en vrachtverkeer sterk moeten insturen en vervolgens weer terugsturen om de slinger in de weg te maken. Bussen en vrachtauto's hebben als er sprake is van tegemoetkomend verkeer de totale breedte van hun weghelft nodig in bochten. Dit zie je in het schetsontwerp ook terug in de aansluitingen met de zijstraten (de Ruwaardlaan en Louise de Colignylaan). Door de slinger in weg ontstaan forse kruispuntoppervlakten. Daarbij is het voor auto's en fietsers die vanuit de zijstraten komen niet duidelijk dat zij, indien zij zich dicht op de rijloper van de Juliana van Stolbergstraat en Dillenburgplein opstellen, zich in het manoeuvregebied van de bussen en vrachtauto's bevinden. Daarnaast bestaat bij dit soort S-bochten een grote kans dat fietsers in de binnenbochten afgesneden worden of geraakt worden door auto's, vrachtauto's en bussen die onvoldoende op de fietsers letten.

**Het is daarom beter om de bochten van de S-slinger zo flauw mogelijk te maken.** Dit verkleint de kans dat fietsers afgesneden of geraakt worden in de bochten en daardoor is het tevens mogelijk de kruispuntvlakken met de Ruwaardlaan en Louise de Colignylaan ten opzichte van het huidige schetsontwerp kleiner te maken doordat de rijcurves van de bussen en het vrachtverkeer ook niet zo ver de zijstraten meer oplopen als in de huidige schets het geval is. Daarmee kan ook eerder beschreven opstel-risico van auto's en fietsers uit de zijstraten tot een minimum teruggebracht worden.

Ter indicatie is in de bijlage een snelle schets opgenomen waarbij de rijloper op de Juliana van Stolbergstraat bewust verlegd is naar de locatie van de bestaande parkeerplaatsen aan de **noordzijde van de rijbaan**. Die parkeerplaatsen kunnen daarbij aan overzijde terug gerealiseerd worden. **Hierdoor gaan mogelijk wel enkele parkeerplaatsen verloren maar die zijn vermoedelijk op het plein terug te realiseren met een ten behoeve van de verkeersveiligheid voorgestelde ingreep daar (hier wordt op de volgende pagina op teruggekomen).** Verder is er in bijgevoegde schets voor gekozen de slinger minder fors te maken waardoor de bocht ter hoogte van de kiosk ook flauwer kan worden. Deze aanpassingen maken het mogelijk om zijstraataansluitingen weer terug te brengen tot kleinere kruisingsoppervlakten.

Een ander aandachtspunt voor wat betreft de verkeersveiligheid van de fietsers en andere bestuurders wordt gevormd door **de 5 aansluitingen van de parkeerkoffers**. De vijf aansluitingen vormen zeker een verbetering ten opzichte van het haaks parkeren dat in de huidige situatie geschiedt. Maar door de vijf parkeerkoffers ontstaat er een nieuwe situatie waarbij zoekverkeer op de rijbaan afremt en eerst zal kijken of er nog vrije parkeerplaatsen in de parkeerkoffer zijn alvorens de parkeerkoffer in te rijden of door te rijden naar de volgende parkeerkoffer. Dit kan ertoe leiden dat deze automobilisten minder alert zijn op fietsers wat juist weer tot verkeersconflicten cq. aanrijdingen kan leiden tussen afslaande auto's en fietsers. Een parkeerterrein met één ingang en één

uitgang zou daarmee de voorkeur hebben. Het verdient aanbeveling daar verder naar te kijken om te bezien hoeveel parkeerplaatsen hierdoor zouden komen te vervallen ten opzichte van de huidige schets.

Een ander aandachtspunt betreft de aansluitingen van de parkeerkooffers op de rijloper van de hoofdrijbaan op het Dillenburgplein. **Deze zijn niet haaks maar scheef geprojecteerd.** Door deze scheve aansluitingen op rijloper gaat een vanaf de hoofdrijbaan op het Dillenburgplein naar rechts afslaande auto (de parkeerkooffer in rijdend) **de bocht ruim nemen waarbij deze al snel over de weghelft van tegenligger heen gaat.** Dit is niet wenselijk en gaat naar verwachting in combinatie met het eerder genoemde zoekgedrag veel schades opleveren. Dit knelpunt is goed op te lossen door de parkeerkooffers iets te kantelen zodat er haakse aansluitingen op de hoofdrijbaan kunnen worden gerealiseerd. In de bijlage is dit op snelle wijze inzichtelijk gemaakt door de ingetekende parkeerkooffers iets gekanteld te projecteren. Dit levert zoals het zich op het eerste oog laat zien vermoedelijk ook nog een paar extra parkeerplaatsen op. Daarnaast komt extra verblijfsruimte vrij voor de zuidelijke winkelstrip. Tevens ontstaat om de kiosk een wigvormig groter verblijfsgedeelte, waarmee ten opzichte van de door de gemeente aangeleverde schets een ruimtelijk betere inpassing van de kiosk ontstaat. Ook wordt de voetgangersverbinding tussen de twee winkelstrips hierdoor verbeterd. Later meer hierover.

Tot slot nog enkele opmerkingen bij de voorgestelde aanpassingen:

- a) De stelregel bij flauwe S-bochten is “hoe flauwer de bochten hoe veiliger de situatie voor de fietsers wordt”. Maar het risico op bussen/auto’s die bochten afsnijden blijft altijd bestaan, daarom is het belangrijk de weg ruim te dimensioneren op dit punt. Daarbij kunnen de in het schetsontwerp van de gemeente ingetekende fietssuggestiestroken de bestuurders wel bewuster maken dat ze rekening moeten houden met fietsers, dus het verdient aanbeveling die zeker terug te laten komen.
- b) In het gemeentelijke schetsontwerp is te zien dat gecheckt is hoe breed de weg en de S-slinger moet worden om het mogelijk te maken dat twee bussen elkaar kunnen passeren. De vraag is echter of een oplegger met trekker (m.a.w. een grote vrachtauto die bijvoorbeeld bij de AH komt lossen) hier ook in combinatie met een bus of andere vrachtauto tegelijkertijd kan rijden zonder dat fietsers daarbij afgesneden of aangereden worden. Dit moet voor het aangepaste ontwerp nader getoetst worden.
- c) Om het hele plein een nog sterkere verblijfsgebiedsuitstraling te geven wordt geadviseerd niet voor bijvoorbeeld een asfaltweg met rode fietssuggestiestroken te kiezen (dat straalt nl. 50km/u uit) maar om juist voor een klinkerverharding te kiezen waarbij de fietssuggestiestroken zichtbaar gemaakt worden door de stroken aan weerszijden van de weg met dezelfde klinkers maar dan in een ander verband te straten en tussen de suggestiestroken en de middenstrook van de weg een rechte rij klinkers aan te brengen. Dit moet, evenals in het huidige gemeentelijk schetsontwerp gedaan is, niet doorgezet worden ter hoogte van zijstraten omdat dit weer een soort van voorrangssituatie zou suggereren.
- d) De in het gemeentelijk schetsontwerp ingetekende kleurvlakken ter hoogte van de zijstraten kunnen niet toegepast worden omdat ook deze vlakken verwarrend kunnen werken voor de verkeersdeelnemers en een vorm van voorrang kunnen suggereren. Gelijkwaardige kruispunten dienen op alle takken (minimaal over de eerste 10 meter van de straat) dezelfde verharding te krijgen.

- e) Aangenomen is dat de in-/uitgangen van de parkeercoffers voorzien worden van echte uitritconstructies waarmee de voorrangssituatie voor iedereen in één oogopslag helder is.
- f) In het schetsontwerp is geen plateau bij het oostelijke zebrapad ingetekend. In de bestaande situatie ligt dit er wel. Aanbevolen wordt het nieuwe zebrapad ook weer te voorzien van een plateau.

## 2. **Maken de nieuwe inrichting van het plein plus de ingetekende oversteekplaatsen het voor de voetganger verkeersveilig in verhouding tot de huidige inrichting?**

Onder de belangrijkste pluspunten van de nieuwe situatie op pagina 2 staan meerdere punten die de veiligheid voor de voetgangers vergroten. Samengevat zijn dit:

- Het niet meer hoeven oversteken met winkelwagens om bij de daar geparkeerde auto's te komen.
- Het vanaf de Albert Heijnzijde niet meer tussen de geparkeerde auto's door hoeven te lopen bij het oversteken van de rijbaan.
- Het iets naar het westen verleggen van het zebrapad nabij de kiosk, waarmee deze op een logischere plek is komen te liggen. Dat kan nog worden versterkt door te kiezen voor een variant waarbij de parkeercoffers haaks, zoals in bijgevoegde snelle schets, op de hoofdrijbaan aansluiten. Daardoor ontstaat om de kiosk een wigvorming groter verblijfsgebied. Hierdoor ontstaat niet alleen de al genoemde betere ruimtelijk inpassing, maar dit komt ook de looplijn naar de daar nieuw ingetekende zebra ten goede waardoor het gebruik van deze oversteek aantrekkelijker maar bovenal logischer wordt dan in het door de gemeente aangeleverde schetsontwerp. Hierdoor ontstaat een directere loopverbinding tussen beide winkelstrips waarbij de voetgangers in feite vanaf de ene winkelstrip direct in het verlengde van hun looplijn de winkels aan de overzijde al zien liggen. De bedoelde looplijn is in de bijlage met een rode pijl weergegeven.
- Het westelijke zebrapad dat nu ter hoogte van de standplaats van de groente- en fruithandelaar ligt is in het nieuwe gemeentelijke schetsontwerp ook iets verschoven naar het westen. Daarmee verliest dit zebrapad aan waarde omdat het niet meer op dezelfde hoogte als het huidige best goed gebruikte zebrapad ligt dat zowel in het bestaande als in het nieuwe ontwerp een logische looplijn is (ook deze looplijn is met een rode pijl weergegeven in de bijlage). Het advies is om het nieuwe zebrapad daar weer terug te projecteren. Vooral ook omdat het nieuw ingetekende zebrapad in de huidige schets aan twee zijden uitkomt op een groenvoorziening waardoor de kans groot is dat voetgangers juist in het verlengde van de voor hun logische looplijn gewoon buiten het zebrapad zullen oversteken omdat het ingetekende groen voor hen aan weerszijden van de rijbaan een barrière vormt waar ze omheen moeten lopen. Om het zebrapad in de nieuwe schets overigens iets te kunnen verplaatsen moet wel verder gekeken worden naar de nu ingetekende boom en fietsparkeervoorzieningen omdat deze precies op de hoogte liggen van de ideale en bestaande locatie van het zebrapad. Ook moet verder gekeken worden naar het kruispuntplateau. In de gemeentelijke ontwerpsschets liggen de zebrapaden op alle vier de takken net op het plateau waar een snelheidsremmende werking vanuit gaat. Door het kruispuntplateau op de rijloper van het Dillenburgplein een stuk eerder te laten beginnen kan het door ons voorgestelde zebrapad dat in de ideale looplijn ligt ook nog steeds op het kruispuntplateau komen te liggen.
- In de praktijk zullen voetgangers overigens niet alleen gebruik willen maken van de twee ingetekende zebrapaden. Dat geldt zowel voor de automobilisten die van en naar hun auto willen lopen vanaf de winkelstrip waar het Kruidvat zit, maar ook voor



een deel van de ‘runshoppers’ die een winkel in beide winkelstrips willen bezoeken en daarbij de kortste/snelste looplijn willen volgen. Voor ‘winkelend publiek’ geldt dit minder omdat zij vaak meerdere winkels aan weerszijden bezoeken of willen bekijken. Op zich is dit gebruikelijk gedrag rond dit soort winkelpleinen waar een rijbaan dwars over het plein loopt. De voetgangers hebben twee zebraopaden waar ze desgewenst gebruik van kunnen maken en als zij dat niet willen/wensen dan kunnen zij voor eigen risico de kortste route tussen hun auto en de bestemming of hun bestemmingen aan weerszijden van het plein volgen.

**3. Is de bochtstraal ter hoogte van de Louise de Coligny laan groot genoeg voor twee bussen om elkaar te passeren?**

Het antwoord op deze vraag is terug te vinden bij de beantwoording van vraag 1 en staat vermeld onder opmerking b. op pagina 4 van dit schrijven. Hier moet voor de voorgestelde S-bochtaanpassing verder naar gekeken worden op basis van bussen en trekkers met opleggers.

**4. Tijdens de participatie is aangegeven dat weggebruikers de kruising Rijerweg / J.S. Bachstraat / Dillenburgerplein als onoverzichtelijk ervaren. Is dit in het nieuwe ontwerp verbeterd?**

De onoverzichtelijkheid heeft zo goed als zeker te maken met het feit dat het huidige kruispunt geen haakse aansluitingen kent waarbij de takken op 90° ten opzichte van elkaar liggen. Dit in combinatie met de huidige parkeersituatie maakt dat het zicht de



zijstraten in vanaf sommige takken inderdaad niet optimaal is waardoor het kruispunt door sommigen inderdaad als ‘onoverzichtelijk’ zal worden betiteld. De foto’s (bron: Google Maps) geven een indicatie van de zichtbeperkingen.

Door de in het schetsontwerp gewijzigde parkeersituatie op de zuidelijke tak van de Reijerweg, waarbij het verkeer niet meer aan de westzijde van de rijbaan mag parkeren wordt de zichtbelemmering daar minder. Daarnaast is door het licht gekromde verloop van de Reijerweg en doordat de Johann Sebastian Bachstraat en de rijbaan op het Dillenburgplein in het nieuwe ontwerp recht in elkaars verlengde liggen sprake van een kruispunt met meer haakse aansluitingen. Daarmee is de verwachting dat het kruispunt als overzichtelijker zal worden beschouwd. Daarnaast is in het nieuwe ontwerp het totale kruispunt ingetekend als een kruispuntplateau wat er ook toe zal bijdragen dat het kruispunt met meer gepaste snelheid benaderd zal worden hetgeen in de regel ook zal bijdrage aan een meer positieve beleving van het kruispunt.

**5. Er is ter hoogte van de kiosk een parkeerplaats gemaakt voor het laden en lossen van bestelbussen. Is dit een goed alternatief?**

De in het schetsontwerp ingetekende speciale bestelbussenparkeerplek gaat niet functioneren. Dit heeft te maken met de noodzakelijk te maken parkeerbeweging die de nodige manoeuvres met de bestelbussen vereist zoals het achteruit in-/uitsteken van het vak. In de praktijk doen de bestelbusbestuurders dit niet en kiezen zij er liever voor hun bus dubbel of gewoon langs de hoofdrijbaan op het plein te parkeren. Het is beter om te bezien of in het plan ergens voorzien kan worden in een laad- & loshaven om de bestelbusproblematiek mee op te lossen. Overigens vormen ook de steeds langere bestelbussen die bezorgers gebruiken een reden waardoor de ingetekende bestelbussenparkeerplek niet gaat functioneren.

Om op dit punt tot een goed oordeel te komen van één of meerdere te kiezen locaties wordt geadviseerd de situatie gedurende een representatieve dag langere tijd te observeren om meer inzicht te krijgen in de huidige gedragingen. Onder het volgende punt is een eerste suggestie voor de mogelijke oplossing gegeven.

**6. De ondergrondse containers zijn langs de rijbaan / fietsstroken ingetekend (eerst waren ze ingetekend in de parkeerkoffer bij de kiosk). Wat is de mening ten aanzien van deze locatie met het oog op de verkeersveiligheid?**

De ingetekende situatie is in feite even slecht of even goed als de nu bestaande situatie. Fietsers en automobilisten worden namelijk in beide gevallen gehinderd door vrachtauto’s die de containers komen leegmaken. De vrachtauto’s leveren door de zichtbelemmering ook gevaar voor overstekende voetgangers op die midden op het wegvak oversteken.

In de nieuwe situatie zoals deze nu ingetekend is ontstaat daarbij wel een extra knelpunt: de auto’s die de parkeerkoffers in en uit willen rijden ondervinden ook hinder van een op de rijbaan opgestelde vrachtauto die de containers komt legen. Dit komt de veiligheid niet ten goede.

Onze advies is de containers wel op of in de buurt van de ingetekende locatie te handhaven, maar dan de containers iets meer in de richting van de winkelstrip te verplaatsen en de vrijgekomen ruimte te benutten om een laad- en loshaven ervoor te

projecteren. Daarmee ontstaat er mogelijk ook meteen een oplossing voor de bestelbussen en kan er op alle andere locaties waar ze illegaal gaan staan tegen ze opgetreden worden.

### **Vragen/aandachtspunten ten behoeve van gemeentelijk vervolgproces**

Tot slot hebben we nog enkele vragen/aandachtspunten geformuleerd die we aan de gemeente mee willen geven voor de te zetten vervolgstappen:

- Waar is ruimte voor groenteboer met marktkraam? Komt deze weer terug op huidige locatie?
- In het schetsontwerp ontbreken fietsparkeervoorzieningen ten westen en oosten van parkeerkofters. Dit zijn vanuit de aankomende fietsers bezien betrekkelijke logische overstappunten. Er lijken overigens veel fietsen te staan van bewoners uit de omliggende appartementen. Een gedeelte lijkt ook al langere tijd niet meer gebruikt te worden. Is er een behoeftebepaling uitgevoerd? Er lijkt in huidige situatie sprake al een tekort aan fietsparkeerplaatsen te zijn en in nieuwe plan lijkt het aantal beugels minder dan het bestaande aantal. We hebben hier overigens geen check op uitgevoerd.
- Zijn de rood gekleurde fietssuggestiestroken bewust rood ingekleurd? Rode fietssuggestiestroken worden in de regel vooral gebruikt op 50km-wegen en stralen daardoor geen 30km/u uit. Ons advies is om voor klinkerverharding te kiezen en de klinkers dan in een ander verband te leggen op deze stroken. Dat straalt een verblijfskarakter en daarmee veel meer de 30km/u uit.
- Hoe gaat voorkomen worden dat auto's straks half op stoep neergezet gaan worden? Dit kan op uiteenlopende manieren voorkomen worden zoals met stopverboden, hogere banden, paaltjes maar moet wel goed bekeken worden bij de detaillering en verdere uitwerking van het schetsontwerp.

### **Slotconclusie**

De slotconclusie is dat het nieuwe schetsontwerp op veel fronten winst laat zien ten opzichte van de huidige situatie maar op verschillende fronten nog wel verder geoptimaliseerd moet worden om de verkeersveiligheid te maximaliseren. Het huidige van de gemeente ontvangen voorstel bevat een paar elementen die de verkeersveiligheid ten opzichte van de bestaande situatie juist negatief beïnvloeden. Met de gegeven adviezen moet dit tot een minimum terug te brengen zijn.

Met vriendelijke groet,



namens SOAB,  
ing. P.A.C. Veenbrink



**BIJLAGE**

