

Raadsvraag 2025

Verkeersveiligheid Ittervoort

Afkomstig van	Hen Sleven, Gerry Teeuwen, Thieu Bongers
Politieke groepering	Ronduit Open, Samen verder, CDA
Datum binnenkomst vraag op raadsgriffie + afhandelingstermijn	14 oktober 2025 + 30
Portefeuillehouder	Pieke Houben
Afdeling + Team	Ruimte + Ruimtelijk Beheer
Join-raadsvragenboek	2025-102
Vragen	In Ittervoort zijn dit jaar een aantal vernieuwingen en wijzigingen aangebracht in de verkeerssituatie. De hierna volgende raadsvragen hebben betrekking op de situatie in de Brigitta- en Margarethastraat. Vanuit diverse betrokken inwoners (bijv. aanwonenden en/ of inwoners met schoolgaande kinderen) zijn zorgen geuit en meldingen gemaakt richting gemeente omdat de nieuwe situatie consequenties heeft voor de verkeersveiligheid 1. De zebrapaden aan de Margarethastraat en Brigittastraat zijn met de wijzigingen komen te vervallen. Als reactie op een vraag van een inwoner werd ambtelijk gesteld dat zebrapaden schijnveilig zijn en dat een voetganger overal moet kunnen oversteken. Vindt u dit een adequate reactie? Dit gelet op het feit dat automobilisten, zeker van buiten Ittervoort (passanten), veelal harder rijden dan de toegestane snelheid (Margarethastraat = 50 km/u) en zeker met het oog op het aankomend schooljaar (2026-2027) waarbij grotere geconcentreerde verkeersbewegingen zullen volgen van- en naar- de nieuwe school 'Heijer'? De inwoners die van de oversteken gebruik maakten waren hier zeer aan gewend c.q. gehecht en de zebra -oversteken gaven hun een veiliger oversteek gevoel. Wij delen de ambtelijke mening in dezen dus niet! 2. Vindt u in zijn algemeenheid dat er voldoende oog is voor het aspect verkeersveiligheid rondom de nog te openen nieuwe school 'Heijer'? Zo nee, welke wijzigingen of acties staan er tot september 2026 nog gepland om de situatie veiliger te maken? 3. Worden er straks bij de oversteek, nabij de school, gebruik verkeersbrigadiers ingezet en of is het alsnog misschien beter om tijdens de tijdstippen van school begin en uitgaan van de school permanente verkeerslichten bij de oversteek in te zetten?

	4. Is gedrag van mensen/ kinderen in de nieuwe verkeerssituatie ook meegewogen? 5. De hoofdweg in Neeritter (Driessenstraat) is een 30 km/u zone, evenals in de nieuwe situatie in de Brigittastraat. 6. Vindt u het niet vreemd en inconsistent dat ondanks de 30 km/u zones eromheen, de Margarethastraat nog altijd een 50 km/u zone kent? 7. Vindt u dat er voldoende maatregelen zijn genomen om de potentieel onveilige en onoverzichtelijke situatie bij het kruispunt Brigittastraat - Margarethastraat zo veilig mogelijk te maken? 8. Kunt u aangeven op welke wijze fietsers vanaf de Margarethastraat richting N273 veilig kunnen oversteken om zich in de richting van Roermond te verplaatsen? 9. Kunt u aangeven op welke wijze voetgangers en fietsers vanuit Neeritter en het grootste gedeelte van Ittervoort nu veilig op de nieuwe schoollocatie 'Heijer' kunnen aankomen? 10. Zijn er overige verkeersmaatregelen gepland om de automobilist ervan bewust te maken dat er intensief schoolgaand verkeer zal zijn ingaande september 2026? 11. Bij de ingang van het dorp Ittervoort, komende vanuit Hunsel, is er eerst een bord met 50 km/u, op enkele meters gevolgd door het bord 30 km/u. Vindt u dit bevorderlijk voor de verkeersveiligheid en ziet u meer waarde van deze situatie?
--	--

Ambtelijk advies	Datum: 17.11.2025
	1. De zebrapaden aan de Margarethastraat en Brigittastraat zijn met de wijzigingen komen te vervallen. Als reactie op een vraag van een inwoner werd ambtelijk gesteld dat zebrapaden schijnveilig zijn en dat een voetganger overal moet kunnen oversteken. Vindt u dit een adequate reactie? Dit gelet op het feit dat automobilisten, zeker van buiten Ittervoort (passanten), veelal harder rijden dan de toegestane snelheid (Margarethastraat = 50 km/u) en zeker met het oog op het aankomend schooljaar (2026-2027) waarbij grotere geconcentreerde verkeersbewegingen zullen volgen van- en naar- de nieuwe school 'Heijer'? De inwoners die van de oversteken gebruik maakten waren hier zeer aan gewend c.q. gehecht en de zebra -oversteken gaven hun een veiliger oversteek gevoel. Wij delen de ambtelijke mening in dezen dus niet! We begrijpen dat jullie je zorgen maken over het oversteken van de Brigittastraat. Vroeger gold dat voetgangers een zebrapad moesten gebruiken als dat binnen 30 meter lag, die verplichting is vervallen zodat mensen overal mogen oversteken waar dat veilig kan. Dat betekent ook dat automobilisten overal overstekende voetgangers kunnen tegenkomen en niet alleen bij zebrapaden. Het blijft dus verstandig als voetgangers eerst zeker weten dat een bestuurder stopt, in plaats van ervan uit te gaan dat dit gebeurt. Een zebrapad geeft voetgangers voorrang, maar het is géén

	veiligheidsmaatregel op zichzelf; het is een voorrangsregeling die alleen werkt als de omgeving en het gebruik daarom vragen. Wanneer een zebrapad wordt neergelegd op een plek waar weinig mensen oversteken of waar bestuurders structureel weinig voetgangers zien, kan dat leiden tot schijnveiligheid: voetgangers rekenen op stoppende auto's, terwijl bestuurders het zebrapad minder serieus nemen. In 30 km/u-gebieden is de snelheid lager en zijn oversteekafstanden korter, waardoor oversteken vaak al goed mogelijk is zonder zebrapad. Richtlijnen zoals het CROW-afwegingskader en de ontwerpwijzer voetgangers adviseren dan ook terughoudend te zijn met zebramarkering als de rijsnelheid laag is en de situatie overzichtelijk; een zebrapad voegt in die context meestal geen objectieve veiligheidswinst toe. Ook speelt de intensiteit van voetgangers een rol: bij minder dan 25 oversteken per dag wordt géén zebrapad aangeraden; tussen 25 en 100 oversteken is wel een oversteekvoorziening wenselijk, maar nog steeds niet per se een zebrapad. Voor 50 km/u-wegen ligt dat anders. Door hogere snelheden en intensiteiten ontstaan minder natuurlijke hiaten in de verkeersstroom, moeten voetgangers langer wachten en nemen zij eerder risico's; op zulke plekken kan een goed vormgegeven en verlichte zebrapassage wél helpen om oversteken veiliger en vlotter te maken. Voorwaarde is dan dat de weg als 50-weg ook veilig is ingericht, met onder andere gebundelde oversteken en passende verlichting; anders is 30 km/u of een andere inrichting passender. Bij de herinrichting van de Brigittastraat is gekeken of een zebrapad nodig en zinvol is. Door de lagere rijsnelheden na de ingreep rijdt 85% van de bestuurders 34km/u of trager. Door de verbeterde oversteekbaarheid en smallere weg biedt een zebrapad geen extra meerwaarde; daarom is gekozen voor een oversteek zonder zebramarkering, passend bij een 30 km/u-omgeving. Deze keuze sluit aan bij de CROW-richtlijnen, die in 30-zones inzetten op geloofwaardige lage snelheid en eenvoudige, overzichtelijke oversteken in plaats van formele voorrang met zebra's. 2. Vindt u in zijn algemeenheid dat er voldoende oog is voor het aspect verkeersveiligheid rondom de nog te openen nieuwe school 'Heijer'? Zo nee, welke wijzigingen of acties staan er tot september 2026 nog gepland om de situatie veiliger te maken? Ja, de wegvakken nabij de school zullen herkenbaar worden ingericht volgens het project Veilige Schoolomgevingen, denk aan extra markeringen/bebording en straatmeubilair (Julie palen e.d.). Eventueel worden er tijdelijk op gepaste afstand informatieborden geplaatst. Er wordt momenteel nog met de school gekeken naar de verkeerseducatie. 3. Worden er straks bij de oversteek, nabij de school, gebruik verkeersbrigadiers ingezet en of is het alsnog misschien beter om tijdens de tijdstippen van school begin en uitgaan van de school permanente verkeerslichten bij de oversteek in te zetten? Een permanente VRI wordt op deze locatie niet overwogen. Er wordt momenteel nog gesproken met de school over verkeerseducatie en eventuele andere maatregelen.
--	---

	4. Is gedrag van mensen/ kinderen in de nieuwe verkeerssituatie ook meegewogen? Bij inrichting van de weg, gebaseerd op ervaringscijfers en richtlijnen van het CROW is het gedrag van mensen / kinderen meegenomen. Hierbij is er een optimale afweging gemaakt voor alle weggebruikers. 5. De hoofdweg in Neeritter (Driessenstraat) is een 30 km/u zone, evenals in de nieuwe situatie in de Brigittastraat. De Driessenstraat is een 30 km/h weg. Echter kent de Driessenstraat een andere wegcategorie (GOW30, gebiedsontsluitingsweg 30 km/h en de Driessenstraat ETW30, erftoegangsweg 30 km/h) 6. Vindt u het niet vreemd en inconsistent dat ondanks de 30 km/u zones eromheen, de Margarethastraat nog altijd een 50 km/u zone kent? Er is tijdens een recent projectoverleg aangehaald om de Margarethastraat af te waarderen naar een zone 30. Het is hierbij wel nog niet duidelijk op welke manier dit gedaan zal worden maar dit staat wel in de planning. 7. Vindt u dat er voldoende maatregelen zijn genomen om de potentieel onveilige en onoverzichtelijke situatie bij het kruispunt Brigittastraat - Margarethastraat zo veilig mogelijk te maken? Ja, een GOW30 is een weg die doelt op stromen op de lengtewegvakken, uitwisselen (in de voorrang) op kruispunten. Een implementatie van een GOW30 leidt bij een afwaardering tot een significante daling in verkeersongevallen en – slachtoffers. Het lagere snelheidslimiet vermindert de kans op ernstige ongelukken en vergroot de overlevingskansen bij eventuele incidenten. De fietsersbond geeft ook aan dat een afwaardering naar 30km/h en een kruispuntinrichting in de voorrang met fietsstroken (juridische plek op de weg) het meest veilig is. 8. Kunt u aangeven op welke wijze fietsers vanaf de Margarethastraat richting N273 veilig kunnen oversteken om zich in de richting van Roermond te verplaatsen? Fietsers kunnen momenteel gebruik maken van de aanwezige VRI installatie aan de N273 om zo veilig over te kunnen steken. Er is aan de provincie gevraagd hier een extra fietser oversteek-licht toe te voegen. De reactie hierop was negatief omdat het aanpassen van de VRI niet het gewenste effect zal geven waarvoor het beoogt is, kijkend naar het functioneel gebruik van de Margarethastraat door de (brom)fietsers. Ook geeft dit de volgende aandachtspunten: Verbreden bestaand fietspad/oversteek, verplaatsen armaturen en stopstrepen, herberekenen van de VRI i.v.m. het verplaatsen van armaturen en stopstrepen. De VRI is in 2014 vernieuwd en staat pas op de planning om in 2029 weer te worden vernieuwd incl. vervanging armaturen. Wil de gemeente toch een aanpassing kan deze in 2029 worden meegenomen. Zie ook raadvraagformulier 2024-131, deze vraag is eerder al beantwoord. 9. Kunt u aangeven op welke wijze voetgangers en fietsers vanuit Neeritter en het grootste gedeelte van Ittervoort nu veilig op de nieuwe schoollocatie 'Heijer' kunnen aankomen? Driessenstraat – Margarethastraat - Brigittastraat 10. Zijn er overige verkeersmaatregelen gepland om de automobilist ervan bewust te maken dat er intensief schoolgaand verkeer zal zijn ingaande september 2026? Ja, de wegvakken nabij de school zullen herkenbaar worden ingericht volgens het project Veilige Schoolomgevingen, denk aan extra markeringen/bebording en straatmeubilair (Julie palen e.d.).
--	---

	Eventueel worden er tijdelijk op gepaste afstand informatieborden geplaatst. 11. Bij de ingang van het dorp Ittervoort, komende vanuit Hunsel, is er eerst een bord met 50 km/u, op enkele meters gevolgd door het bord 30 km/u. Vindt u dit bevorderlijk voor de verkeersveiligheid en ziet u meer waarde van deze situatie? Ja, het geleidelijk afremmen vergroot de geloofwaardigheid. Afremmen van 80 km/h naar 30 km/h is verder ook niet toegestaan of gewenst.

Besluit college of portefeuillehouder	Datum: 18.11.2025
	Besluit van (wie): College van B&W
	Besluit luidt: Akkoord