

Beleidswijzer Veilig Oversteken Hollands Kroon



Foto Noord - Hollands Dagblad, 2012. *Twaalfjarige Luc vraagt aandacht voor zebra-pad Breezand.*

Inleiding

Regelmatig krijgt de gemeente verzoeken tot het aanleggen van zebrapaden. Deze verzoeken komen veelal van individuele burgers, maar ook vanuit de dorpsraden, verkeerscommissies, scholen en de politiek. De veiligheid van de voetganger wordt dan ook door velen (terecht) gezien als de basis van leefbaarheid en verkeersveiligheid in de dorpen.

Op oversteekplaatsen gebeuren helaas met enige regelmaat ongevallen. Landelijk gebeurt ongeveer 22% van de ongevallen met voetgangers op oversteekplaatsen¹. De landelijke cijfers geven voldoende aanleiding tot het nader bestuderen van oversteekplaatsen. Zoals inmiddels bekend, is de primaire oorzaak van verkeersongevallen gelegen het menselijke gedrag. Uit landelijke onderzoeken naar verkeersveiligheid van oversteekplaatsen blijkt dat hoge snelheid van het autoverkeer en (hufferig) gedrag hierbij een belangrijke factor zijn, naast slechte zichtbaarheid van oversteekplaatsen. In het zoeken naar verbetering van de veiligheid van oversteekplaatsen is het dan ook belangrijk begrip voor overstekende voetgangers te verbeteren en de zichtbaarheid van oversteekplaatsen te vergroten.

Tot op dit moment worden verzoeken tot aanleg van oversteekplaatsen per geval behandeld, zonder dat daar een duidelijke beleidslijn en keuzes aan ten grondslag liggen. Deze leemte wordt gevuld door deze beleidswijzer.

Deze beleidswijzer geeft antwoord op deze vraag:

Wanneer legt de gemeente een zebrapad aan?

Landelijke richtlijnen

Om niet als enige gemeente in Nederland beleid te gaan voeren wat afwijkt van de rest van het land is het verstandig zo mogelijk de landelijke richtlijnen te volgen.

Wanneer er gekeken wordt naar de landelijke richtlijnen komen we uit bij de aanbevelingen van het CROW, in de publicatie "Lopen Loont" (publicatie 333) en de publicatie "Veilig Oversteken, Vanzelfsprekend" (publicatie 226) en die van de SWOV, in de Factsheet "Oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers".

De landelijke richtlijnen zijn (in publicatie 'Lopen Loont') onlangs aangevuld met het door onze buurgemeente Heerhugowaard ontwikkelde stroomschema.

Het stroomschema geeft een antwoord op de voor de gemeente als wegbeheerder cruciale vragen:

- **Wanneer moet een oversteekplaats worden voorzien van een zebramarkering ?**
- **en wanneer niet?**

Oversteken kunnen namelijk op verschillende manieren worden gefaciliteerd, bijvoorbeeld met een zebrapad, met een verhoogd kruisingsvlak, een oversteek met kanalisatiestrepen of een kleurvlak.

Op de richtlijnen alleen kan de gemeente haar beleid dan ook niet bepalen. Aanvullende keuzes van de gemeente als wegbeheerder zijn hiervoor nodig.

Positionering van deze nota

Bovendien geeft het een kader aan voor het nemen van verkeersbesluiten. Volgens de Wegenverkeerswet is het nemen van verkeersbesluiten een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders.

Emotioneel onderwerp

Oversteken is voor veel bewoners een emotioneel onderwerp. Met name het verwijderen van zebrapaden levert altijd heftige emotionele reacties op. Het is dan ook verstandig niet zomaar zebrapaden te verwijderen. Het doen van goed onderzoek naar de oversteek, het verbeteren van de (objectieve)

¹ Bron: SWOV, Factsheet Oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers, 2005. Cijfers Hollands Kroon zijn statistisch niet voldoende significant

veiligheid van de oversteek is dan ook van groot belang. Aandacht voor de communicatie rondom oversteekplaatsen is dan ook erg belangrijk.

Belangrijk onderdeel van deze nota moet dan ook zijn: hoe gaan we om met veranderingen in het oversteekregime en wat is de rol van de inwoners daarin?

Kaders

Belangrijkste kader voor het beleid in Hollands Kroon is dat bij oversteekplaats veilig overgestoken kan worden, onafhankelijk van de uitvoering.

Voor het beantwoorden van de vraag: 'wanneer legt de gemeente een zebrapad aan?' is een stroomschema ontwikkeld, die na beantwoording van een serie vragen over een specifieke situatie een oordeel geeft hoe deze oversteekplaats zou moeten worden uitgevoerd.

Dit stroomschema is leidend. Het stroomschema is te vinden achterin deze nota. Aan de basis van het stroomschema liggen vanzelfsprekend een aantal beleidskeuzes.

Voor de gemeente Hollands Kroon zijn dit de belangrijkste beleidskeuzes:

1. Het zebrapad is (**onder voorwaarden**) de standaard bij wegen met een belangrijke verkeersfunctie (de voorwaarden staan vermeld vanaf pagina 4).
2. Bij samengaan van een voetgangers- en fietsoversteek hebben deze oversteeken allebei een gelijk regime. Mocht voorrang voor fietsers niet mogelijk zijn, dan heeft het de voorkeur fietsers en voetgangers niet gezamenlijk te laten oversteken.

Zebrapad is de standaard, onder voorwaarden



De intentie van de 'beleidswijzer veilig oversteken' is dat oversteken in Hollands Kroon veiliger wordt. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling oversteekplaatsen met zebrapaden uit te bannen. Sterker nog: **het zebrapad is de standaard.** Zebrapaden zijn op heel veel plekken noodzakelijk en zullen in stand moeten blijven. Dat betekent echter niet dat een oversteek met een zebrapad ook altijd veilig is. Bij veel bestaande oversteekplaatsen laat de veiligheid van de oversteek, ondanks de aanwezigheid van zebramarkering, te wensen over. Het is dan belangrijk dat een dergelijke oversteek veilig wordt gemaakt. Andere kant van de medaille is wel, dat op plekken waar een zebrapad niet nodig is, verstandiger is hem weg te laten.

Voorwaarden:

1. De intensiteit van het autoverkeer

De eerste voorwaarde is dat de verkeersintensiteit op de over te steken weg binnen de grenzen liggen waarbij oversteken met een zebrapad de aangewezen oplossing is.

Verkeersintensiteit		Oplossing
Motorvoertuigen	tijdseenheid	
0		Geen zebrapad. Er voldoende hiaten in de verkeersstroom veilig oversteken is goed mogelijk.
4.000 320 80	24 uur 1 uur 15 minuten	In hoofdroutes: in principe een zebrapad, mits voldaan aan de voorwaarde 2 en 3 en de veiligheidseisen (zie verderop) Buiten hoofdroutes: in principe geen zebrapad
12.500 1.000 250	24 uur 1 uur 15 minuten	Verkeersintensiteiten zijn zo hoog dat oversteken nauwelijks mogelijk is: zoek naar mogelijkheden om de intensiteiten te verlagen (bijvoorbeeld door het verdelen van de oversteek of door netwerkmaatregelen ²). Is dat niet meer mogelijk dan moet er worden gezocht naar een geregelde vorm van oversteek (bijvoorbeeld met verkeersbrigadiers, een VRI of ongelijkvloerse oversteek).
*mvt = motorvoertuigen		De intensiteiten zijn ontleend aan CROW publicatie 226

Tabel 2: Intensiteiten autoverkeer

2. De afstand naar de dichtstbijzijnde oversteek over dezelfde weg. Is de afstand naar de dichtstbijzijnde oversteek korter dan 80m en deze oversteek is een volwaardig alternatief, dan dient een overweging gemaakt te worden welke oversteek het veiligst en meest logisch is. Deze dient dan verder uitgewerkt te worden.

² Netwerkmaatregelen: door maatregelen te nemen op andere plekken in het verkeersnetwerk kan de intensiteit van het verkeer op de bedoelde weg dermate afnemen dat veilig oversteken mogelijk wordt.

3. Fietsoversteek



Als de oversteek samengaat met een fietsoversteek is bepalend welk regime de fietsoversteek heeft. Er moet voorkomen worden dat de fiets en voetgangersoversteek een verschillend regime hebben³. Voor overige weggebruikers is een verschil in regime moeilijk te begrijpen en dat levert onduidelijkheid en daarmee onveiligheid op. Wanneer fietsers geen voorrang hebben en voor voetgangers is er een zebrapad, zijn er een aantal mogelijkheden om de inconsistentie van de voorrangsregels op te heffen

Fotolocatie: Anna Paulowna, oversteek over Molenvaart, thv. No. 20

Optie A

De fietser ook voorrang verlenen op de oversteek. Dit kan lang niet altijd, want een dergelijke maatregel beïnvloedt de doorstroming op over te steken weg negatief. Bovendien worden er hogere eisen gesteld aan de snelheidsremmende voorzieningen en zicht. (in verband met hogere snelheid van fietsers t.o.v. voetgangers)

Fotolocatie: Heerhugowaard, oversteek over Umbriëllaan, thv. Westtangent



Optie B

de fietser met het overige verkeer mee te laten oversteken over de kruising, in plaats van samen met de voetganger. In zo'n situatie hoeft de voetganger niet mee in hetzelfde regime en is een zebrapad dus mogelijk.

Fotolocatie: Middenmeer, thv kruising Brugstraat / Kerkhoflaan



Optie C

In sommige gevallen is het toch verstandig niet te kiezen voor een zebrapad en de voetganger te laten oversteken met kanalisatiestrepen: dit kan bij:

- Oversteken buiten hoofdroutes
- Indien de oversteek verder voldoet aan alle veiligheidseisen (zie volgende hoofdstuk)

Fotolocatie: Heerhugowaard, oversteek over Westtangent, thv. Jupiterlaan - Umbriëllaan



³ Dit is ook het nadrukkelijk advies van de SWOV in hun factsheet "Oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers", 2005

Oversteekplaatsen voldoen aan de veiligheidseisen

De kenmerken van een veilige oversteekplaats zijn⁴:

- **Er is sprake van een hoofdroute voor voetgangers** (zie kader) Buiten deze hoofdroutes hoeven plaatsen waar overgestoken kan worden niet specifiek aangeduid te worden. Bepalend voor een hoofdroute is het regelmatig gebruik van een oversteekplaats. Bij een goed gebruikte oversteekplaats zal het moeten opletten voor een oversteekplaats in het verwachtingspatroon passen van de weggebruiker, want het overig verkeer weet dan op basis van ervaring dat hier regelmatig mensen oversteken⁵. Ook een oversteekplaats waar veel bijzondere doelgroepen gebruik van maken, bijvoorbeeld in de nabijheid van basisscholen of nabij voorzieningen voor ouderen en/of gehandicapten wordt gezien als een hoofdroute.
- **De snelheid van het verkeer** ter plaatse van de oversteek is dermate laag, dat de remweg van een auto zodanig is dat hij te allen tijde tot stilstand kan komen als hij een voetganger signaleert. Daarnaast moet de snelheid dermate laag zijn dat een mogelijke aanrijding tussen een auto en een voetganger geen (ernstig) letsel tot gevolg heeft. Concreet is de richtlijn⁶ dat de V85 van het autoverkeer lager dient te zijn dan 50 km/u. De V85 is de snelheid die door 85% van de weggebruiker niet wordt overschreden.
- **De oversteeklengte is niet te lang.** Hoe langer de oversteek, hoe meer tijd er nodig is om over te steken. De oversteek kan verdeeld worden in meerdere korte oversteken, bijvoorbeeld door middel van een middeneiland. Maximale acceptabele oversteeklengte voor een oversteek, die niet geregeld is met verkeerslichten, is 5,5m.
- **Er is goed zicht** op wachtende voetgangers / goed zicht van wachtende voetgangers op het verkeer.
- **Een oversteekplaats dient voor alle doelgroepen bruikbaar te zijn.** Bij oversteekplaatsen waar veel bijzondere doelgroepen gebruik van maken, bijvoorbeeld in de nabijheid van basisscholen of nabij voorzieningen voor ouderen en/of gehandicapten verdient de toegankelijkheid de nadrukkelijke aandacht. Bij nieuwe aanleg van oversteekplaatsen (in hoofdroutes) en bij (groot) onderhoud aan bestaande oversteekplaatsen in hoofdroutes worden oversteekplaatsen standaard voorzien van geleidemarkering. Voor de toepassing van geleidelijnen worden de landelijke richtlijnen⁷ gevolgd.

⁴ zie CROW publicatie 226 "Veilig Oversteken, Vanzelfsprekend"

⁵ Een oversteek die nauwelijks wordt gebruikt is onveilig omdat overstekende voetgangers niet passen binnen het verwachtingspatroon van de overige weggebruikers. Zij zullen dan ook hun verkeersgedrag (denk aan snelheid en oplettendheid) niet aanpassen op de mogelijkheid van overstekende voetgangers.

⁶ zie CROW publicatie 226 "Veilig Oversteken, Vanzelfsprekend"

⁷ Deze zijn te vinden in de CROW publicaties: 177, "Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte", 201, "Praktijkboek toegankelijkheid openbare ruimte", de serie 219 "Toegankelijkheid collectief personenvervoer en dan voornamelijk 219e "Looproutes" en in de ASVV 2012

Definitie hoofdroute voetgangers

Een oversteek in een hoofdroute is een oversteek waar:

- of in een korte periode (bijvoorbeeld bij aanvang van schooltijden, of nabij bushaltes) veel voetgangers oversteken
- of in een langere periode, op een gemiddelde dag, 'druppelsgewijs' voetgangers oversteken. Richtlijn is hierbij dat er ± 100 voetgangers tussen 07:00 en 19:00 uur oversteken.
- relatief veel kwetsbare voetgangers oversteken (Ouderen, kinderen, gehandicapten)

Uitvoeringseisen



Bij het toepassen van zebra-markering volgt de gemeente de wettelijke en landelijke richtlijnen⁸:

- Een zebra bestaat uit een dwars op de weg aangebrachte markering met een breedte van ten minste 4 m, bestaande uit witte strepen met een breedte en een tussenliggende afstand van 0,4 tot 0,6 m.
- Deze markering wordt over de gehele oversteek aangebracht, dus ook over parallel lopende fietspaden.
- De oversteek moet worden voorzien van bord L2 (zie hiernaast), die bij voorkeur in de middengeleider of boven de oversteek wordt aangebracht
- De oversteek voldoet aan de toegankelijkheidseisen
- Bij een combinatie van de voetgangersoversteek met een fietsoversteek, waarbij de fietsers voorrang hebben op het kruisende verkeer worden zowel de fietsoversteek als de zebra-markering aangebracht op een rode ondergrond⁹.



De landelijke richtlijnen bieden de mogelijkheid tot het toepassen van kanalisatiestrepen. Gebruik van deze strepen is echter niet verplicht en diverse landelijke belangengroeperingen raden het gebruik van deze strepen af, vanwege verwarring die daardoor zou kunnen ontstaan. Het is beter deze strepen niet te gebruiken. De gemeente Hollands Kroon past daarom deze strepen niet langer meer toe. Bij het maken van een oversteek zonder voorrang voor voetgangers volgt de gemeente tevens de landelijke aanbevelingen:

- De oversteek kan worden voorzien van bord J23 (zie hiernaast) alleen indien de oversteek geen onderdeel is van een kruising of splitsing van wegen. Het bord wordt op ongeveer 20 meter van de oversteekplaats geplaatst.
- De oversteek voldoet aan de toegankelijkheidseisen indien deze onderdeel is van een hoofdroute.
- Bij een combinatie van de voetgangersoversteek met een fietsoversteek, waarbij de fietsers geen voorrang hebben op het kruisende verkeer worden de bestratingkleur van de oversteek gelijk aan de rijbaan.

Voor gecombineerde oversteeken en bijzondere situaties worden de richtlijnen van het CROW gevolgd.

⁸ Deze richtlijnen zijn te vinden in CROW publicatie 207 "Richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen"

Beleid

Beleid is om vanaf heden:

1. Verzoeken van burgers, belangenverenigingen, dorpsraden, politici tot het aanleggen van een zebrapad te toetsen aan de beleidswijzer en op basis daarvan de verzoeken gemotiveerd toe te kennen, danwel af te wijzen.
2. Bij nieuwe aanleg en bij beheer en onderhoud van oversteekplaatsen dit beleid toe te passen.
3. (potentieel) Verkeersonveilige oversteeksituaties te prioriteren qua aanpak op basis van de quickscan

Quickscan

Voor de huidige oversteekplaatsen is een quickscan gemaakt. Hieruit blijkt dat toepassing van dit beleid op de huidige oversteekplaatsen dit vergaande consequenties heeft voor het huidige verkeerssysteem. Het is financieel niet haalbaar alle huidige oversteekplaatsen meteen te laten voldoen aan dit beleid. Uitvoering van het veiliger maken van oversteekplaatsen worden gefaseerd uitgevoerd en wel op de volgende 2 manieren:

- Bij (groot) onderhoud en binnen projecten worden de aanwezige oversteekplaatsen getoetst aan dit beleid en zo nodig aangepast. Voor aanpassing is doorgaans een verkeersbesluit noodzakelijk.
- Gevaarlijke oversteekplaatsen gefaseerd aanpassen.

Vele oversteekplaatsen binnen de kernen van Hollands Kroon zijn nu vormgegeven als een zebrapad, terwijl daar ook zonder een zebrapad zonder veel problemen overgestoken zou kunnen worden.

Van de 94 geïnventariseerde zebrapaden in Hollands Kroon:

Categorie	Aantal	Toelichting
A	7	Oversteekplaats voldoet aan de eisen
B	23	Oversteekplaats heeft het juiste oversteekregime, maar voldoet niet aan een of meerdere veiligheidseisen
C	53	Oversteekplaats heeft niet het juiste oversteekregime, maar voldoet wel aan de veiligheidseisen
D	11	Oversteekplaats heeft niet het juiste oversteekregime en voldoet ook niet aan een of meerdere veiligheidseisen.

De aandacht zullen we de komende jaren richten op de oversteekplaatsen van categorie B en D. Het gaat hier om oversteekplaatsen waar de oversteekbaarheid niet goed is en mogelijk zelfs gevaarlijk is. Het gaat ook vaak om plekken waar omwille van de onveiligheid maar een zebrapad op de weg is geschilderd om daarmee andere (fundamentele) problemen van de oversteek te compenseren. Hiervoor dient echter het zebrapad niet te worden gebruikt. Het verbeteren van de oversteek door de snelheid te verlagen, de oversteek in te korten en zicht te verbeteren is veel belangrijker dan het (veranderen van het) oversteekregime.

De meeste zebrapaden in Hollands Kroon vallen in categorie C. Het aanpassen van deze oversteekplaatsen heeft geen hoge prioriteit en is pas aan de orde bij onderhoud aan de weg. Het allemaal verwijderen van deze plekken is niet het doel van deze nota, maar op termijn zullen deze oversteekplaatsen bij onderhoud niet worden vervangen.

Bij het veranderen van de voorrangsregels wordt vooraf eerst afstemming gezocht met de verkeerscommissie voor het betreffende gebied. Het advies van deze commissie zal worden meegenomen in het advies aan het college.

Direct omwonenden en/of inwoners waarvan verwacht kan worden dat ze regelmatig gebruik maken van de oversteekplaats worden tevens in een vroeg stadium actief geraadpleegd.