

Onderwerp: Veilige Oversteekplaatsen binnen de gehele gemeente Schagen.
Datum: 22 februari 2019

- Heeft betrekking op agendapunt van de oordeelsvormende vergadering d.d.
- Heeft betrekking op agendapunt van de raadsvergadering d.d.
- Technische vragen over....
- Rondvraag voor de raadsvergadering/ oordeelsvormende vergadering d.d.
- Algemene vragen
- Vraag die niet hoeft te worden gedeeld met andere partijen.

Inleiding

Bedankt voor de uitgebreide beantwoording over het zebrapadenbeleid. We zullen het in het vervolg oversteekplaatsbeleid noemen. In de beantwoording spreekt u: "Af en toe krijgt de gemeente verzoeken voor het aanleggen van zebrapaden en vragen over oversteekplaatsen." Dat komt ons ook ter ore. Onder andere gezien de discussie over zebrapad Nieuwe Nes en de roep van Dorpsraad Warmenhuizen om een zebrapad bij Het Angelapark, hebben wij een aantal vervolgvragen. We lezen namelijk dat de gemeente duidelijke uitgangspunten hanteert maar in de praktijk lijkt het niet altijd duidelijk te zijn voor inwoners en partijen.

Onze vragen:

1. Op welke plekken bent u in gesprek met partijen over een veilige oversteek?
Naar wens van de gemeenteraad wordt op De Nes dit voorjaar een zebrapad aangelegd. Op dit moment is de gemeente alleen nog in gesprek met de dorpsraad Warmenhuizen over de aanleg van een zebrapad bij het Angelapark in Warmenhuizen.
2. Waarover bestaat twijfel bij deze plekken over het wel of niet aanpassen van deze oversteekplaats/ oversteekplaatsen?
Het bovenstaande verzoek wordt op dit moment inhoudelijk beoordeeld.

Inleiding

De roep op zebrapaden (lees veilige oversteken) laait in onze optiek vooral op bij specifieke plekken. Dit is vaak bij scholen en verzorgingshuizen. Vooral veel minder mobiele ouderen voelen zich veiliger bij een duidelijke veilige inrichting omdat ze zich dan niet opgejaagd voelen. Niet al deze plekken doen in onze optiek op een hoofdroute van voetgangers, waarbij de oversteek regelmatig wordt gebruikt.

Onze vragen:

3. Wijkt u weleens af van uw beleid door bovenstaande uitgangspunt, zo ja, waarom?
Sporadisch. In de Oversteekwijzer van de CROW wordt niet apart rekening gehouden met 'langzame voetgangers' (kinderen, ouderen en mindervaliden). Bij de beoordeling op verzoeken van zebrapaden of bij realisatie op eigen initiatief houdt de gemeente wel terdege rekening met de 'langzame voetgangers'.

4. Wat vindt u van de overweging dat een zebrapad als mogelijk uitgangspunt het volgende kan hebben:

Er sprake is van een oversteekplaats waar relatief veel minder mobiele voetgangers gebruik van maken.

Interessant, maar wellicht te definitief geformuleerd, omdat er meerdere voorwaarden aanwezig moeten zijn.

Het uitgangspunt is dat de veiligheid bij het oversteken voor alle verkeersdeelnemers het eerste en belangrijkste uitgangspunt is. Met behulp van de oversteekwijzer en de inzichten van de eigen medewerkers (lokale kennis) wordt kritisch gekeken of en zo ja welke voorziening ergens het beste toegepast kan worden. Hierbij wordt naar aantallen gekeken maar ook of er in de nabijheid veilige oversteekvoorzieningen aanwezig zijn die gebruikt worden. De bovengenoemde overweging dat er sprake is van een oversteekplaats als er relatief veel minder mobiele voetgangers gebruik van maken wordt dus niet als strikt uitgangspunt gehanteerd, maar speelt wel een belangrijke rol in de afweging.

Inleiding

We zien verschillende signalen binnen onze gemeente. Aan de ene kant zien we onduidelijkheid bij de roep om een zebrapad (Warmenhuizen), waar onder andere een handtekeningenactie is geweest voor aanleg van een zebrapad bij het Angelapark. Aan de andere kant zien we zebrapaden die verdwijnen die verdwijnen (Groote Keeten, Dirkshorn) en horen we dat die zebrapaden verdwijnen omdat het in 30km zone ligt. Daarnaast zien we dat nieuwe zebrapaden worden aangelegd in een 30 km zone (Sint-Maartensbrug).

5. Op welke plekken zijn de afgelopen 2 jaar zebrapaden weggehaald?
In de Nieuwstraat in Schagen en de Havenstraat in Dirkshorn zijn in deze periode voetgangersoversteekplaatsen weggehaald.

6. Wat is hiervan de reden en hoe heeft u gezorgd dat er toch sprake is van een veilige oversteekplaats?

Het uitgangspunt is altijd dat de veiligheid zo goed mogelijk gewaarborgd wordt. We bevinden zich in een gefaseerde vernieuwing van de Nieuwstraat. Het ontwerp van de Nieuwstraat is erop gericht dat de straat een aantrekkelijker straat moet zijn waar de voetgangers en fietsers de boventoon voeren en auto's te gast zijn. De Nieuwstraat wordt (onder ander door de realisatie van de hoofdentree) een echte winkelstraat. De materiaalkeuze en plaatsbepaling van: bestrating, fietsparkeernietjes, lichtmasten, zitbanken en bomen dragen hier gezamenlijk aan bij. In deze winkelstraat zal, meer dan nu het geval, kriskras overgestoken gaan worden. Doordat de rijweg smaller is geworden kan dit ook gemakkelijker. Het oversteken wordt gefaciliteerd bij de plekken waar de langspaarkeerplaatsen onderbroken worden. Deze locaties worden extra benadrukt door de brede sierbanden in de het straatwerk. Een en ander is vergelijkbaar met de Gedempte Gracht waar ook geen zebrapaden liggen.

De Havenstraat in Dirkshorn wordt momenteel gereconstrueerd, waarbij deze locatie een onderdeel is van het plein. Dit plein wordt een shared-spacegebied waar de voetganger leidend is en het autoverkeer ondergeschikt. Ook is de 30 km/u-zone meer conform de landelijke richtlijnen ingericht met snelheidsremmende maatregelen waardoor naar verwachting de snelheid van het autoverkeer verder afneemt. Door deze maatregelen wordt de veiligheid van de overstekende voetgangers zo goed mogelijk gewaarborgd.

7. Wat is het beleid omtrent veilige oversteekplaatsen, met name zebrapaden specifiek voor 30km zone?

In 30 km/u-zones gelden de volgende uitgangspunten:

- Er wordt een zebrapad aangelegd als er meer dan 100 voetgangers of meer dan 50 kinderen / ouderen per dag oversteken in combinatie met meer dan 200 motorvoertuigen per uur of 100 motorvoertuigen per spitskwartier.
- Er wordt een zebrapad aangelegd als er minder dan 100 voetgangers of minder dan 50 kinderen / ouderen per dag oversteken in combinatie met meer dan 400 motorvoertuigen per uur of 100 motorvoertuigen per spitskwartier.

8. Hoe neemt u draagvlak mee in uw overwegingen, zoals een handtekeningenactie, bij het veilig maken van een oversteek?

Een handtekeningenactie is een goede aanleiding om een oversteekplaats goed te bekijken. Over de wijze waarop de veiligheid het beste gewaarborgd kan worden kunnen de meningen echter verschillen. De gemeente streeft hierbij een uniforme, objectieve afweging na.

9. Bent u bereid om met de gemeenteraad de discussie aan te gaan over wel/niet een zebrapad binnen de gemeente Schagen en welke uitgangspunten er worden gehanteerd binnen het oversteekbeleid.

Zebrapaden zijn omgeven met landelijke regels en richtlijnen. Zoals gezegd maken wij naar tevredenheid gebruik van de oversteekwijzer. Een prima middel om per verkeerssituatie te toetsen op: wel of geen zebrapad. In verband met (landelijke) uniformiteit haken wij in op deze oversteekwijzer en wensen geen lokaal oversteekbeleid. Wel zijn wij bereid om de gemeenteraad de oversteekwijzer nader uit te leggen in bijvoorbeeld een door de Raad georganiseerde beeldvormende vergadering. Daarmee zou duidelijkheid kunnen ontstaan waar wij weloverwogen zebrapaden aanleggen en waar weloverwogen niet.

Addendum

Wat JESS betreft moet er kritisch gekeken worden naar de locatie van een zebrapad. Een goed zebrapad ligt op een logische plek in de looproute. Want hoe meer voetgangers de oversteekplaats gebruiken, hoe groter de opvallendheid en de acceptatie. We ondersteunen zeker het idee om een midden geleider aan te leggen, maar dat kan wat ons betreft zeker ook in combinatie met een zebrapad. Ter hoogte van het zebrapad moeten automobilisten snelheid minderen, bijvoorbeeld door een plateau of drempel, eventueel in combinatie met een versmalling of midden geleider. De zebra moet opvallend zijn voor naderend verkeer en moet voldoende uitzicht bieden voor voetgangers en op voetgangers. Afhankelijk van de situatie, kan een midden geleider een voordeel op leveren, er hoeft slechts één rijstrook per rijrichting overgestoken te worden.

Uit onderzoek van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) blijkt dat zebrapaden veilige oversteekvoorzieningen zijn. Er bestaan ook oversteekplaatsen die gemarkeerd worden door kanalisatiestrepen. Dat zijn strepen aan weerszijden van een oversteekplek. Deze kanalisatiestrepen hebben geen juridische status, ze geven slechts de plek aan waar voetgangers zouden kunnen oversteken. Bestuurders zijn daar niet verplicht voetgangers voor te laten gaan. De onduidelijke status van kanalisatiestrepen veroorzaakt verwarring en dus onveiligheid. We zien een tendens dat we meer ouderen krijgen, meer rollators en scootmobielen. Het langer zelfstandig wonen heeft gevolgen voor de verkeerstromen, daar moeten we tijdig op in spelen.

Een bijkomend voordeel is dat binnen geheel Europa de zebrapaden eensluidend zijn, waardoor Nederlanders en buitenlanders weten waar een zebrapad voor dient en wat de verkeersregel is. Of je nu in Nederland rijdt of in het buitenland en vice versa.

Om aan te tonen dat uw stelling niet juist is hebben we de belangrijkste data opgenomen over het ontstaan en ontwikkeling van de zebrapaden in Nederland.

1949: eerste zebraoversteekplaats in Breda
1957: eerste wettelijke regels rondom zebrapad met knipperbol
1961: uitbreiding regels zebrapaden
1965: inhaalverbod bij zebrapad
1967: verplichting voorzichtig naderen zebrapad
1968: breedte zebrapaden vastgesteld op minimaal vier meter
1968: invoering L2-bord
1991: wettelijke bescherming voetgangers die op het punt staan over te steken op zebrapad
1997: zebrapaden ook toegestaan in 30 km-gebied

Dank voor uw overzicht.

Namens de fractie van JESS,
Lars Dignum