

Veilig oversteken in Haren

- Ondertitel:** Beleidsnota oversteekvoorzieningen voetgangers ‘Veilig oversteken in Haren’
- Wat:** Notitie waarin vastgelegd wordt op welke manier in de toekomst omgegaan wordt met aanvragen voor (voetgangers)oversteekplaatsen in de gemeente Haren. Op welke locatie is een voorziening wenselijk en op welke manier dient deze uitgevoerd te zijn?
- Samenvatting:** In de gemeente Haren zullen alleen oversteekvoorzieningen worden toegepast op wegen met de categorie erftoegangsweg A (ETW A) op het moment dat er sprake is van geconcentreerd oversteken. Daarnaast worden oversteekvoorzieningen toegepast bij kruispunten in gebiedsontsluitingswegen (GOW). In uitzonderlijke gevallen zou ook op wegvakken van een GOW een oversteekvoorziening kunnen worden gerealiseerd, maar dan dient er wel een forse maatregel getroffen te worden. Op ETW’s wordt de voorkeur gegeven aan een wegversmalling om de oversteek te accentueren en op GOW’s aan een middengeleider of middenberm. Ten aanzien van VOP’s (zebra’s) en verkeerslichten wordt een zeer terughoudend beleid gevoerd.
- Vastgesteld:** Door de gemeenteraad in de vergadering van 29 november 2010.

In deze notitie wordt het beleid van de gemeente Haren beschreven ten aanzien van oversteekvoorzieningen voor voetgangers. Elke aangegeven behoefte zal worden getoetst op basis van deze nota. De notitie is grotendeels gebaseerd op de aanbevelingen van het CROW ten aanzien van oversteekvoorzieningen voor voetgangers, verwoord in publicatie 226 met de titel ‘Veilig oversteken? Vanzelfsprekend!’ (CROW; 2006).

Opmerking

In deze notitie wordt met een oversteekplaats bedoeld een locatie waar voetgangers plegen over te steken. Wanneer deze oversteekplaats is voorzien van ‘zebramarkering’, wordt dit aangeduid als voetgangersoversteekplaats (VOP).

Aanleiding

De gemeente krijgt de laatste tijd steeds vaker het verzoek om zebra’s te realiseren. Tot nu toe bestaat hier geen duidelijk beleid over. Daarnaast wordt er tot nu toe vrij willekeurig met de verzoeken omgegaan. Deze notitie moet ertoe leiden dat het voor iedereen in de gemeente duidelijk wordt wanneer en waar wel oversteekvoorzieningen worden gerealiseerd en wanneer en waar niet. Daarnaast moet het ervoor zorgen dat de oversteekvoorzieningen in de gemeente goed vormgegeven worden.

De verkeersdrukke wordt ook steeds groter. Het is daarom belangrijk dat oversteekvoorzieningen voor voetgangers gunstig gelegen, duidelijk vormgegeven en goed herkenbaar zijn. Wanneer er hiervoor geen duidelijk beleid is, kunnen voorzieningen zoals VOP's op de verkeerde plekken worden aangebracht en kan de vormgeving van de oversteekplaatsen verkeersonveilige situaties opleveren. Uit onderzoek is gebleken dat de meeste ongevallen met voetgangers plaatsvinden tijdens het oversteken.

De voetganger in het verkeer

Elke Nederlander is dagelijks voetganger: of hij of zij nou lopend naar de supermarkt gaat of naar de bushalte om vanaf daar met de bus naar het werk te gaan. In elke ketenverplaatsing is een rol weggelegd voor de verplaatsing te voet. De voetganger speelt in de totale verplaatsingsketen dus een bijzonder grote rol.

In het dagelijks verkeer komt het regelmatig voor dat een overstekende voetganger op een zebra de gestopte automobilist bedankt. Dit gedrag is vreemd omdat de bestuurder verplicht is de voetganger op een zebra volgens artikel 49 van het Reglement Verkeersregels en Verkeers tekens (RVV 1990) vrije doorgang te verlenen. Het gedrag is overigens typerend voor overstekende voetgangers. De voetgangers gedragen zich ondergeschikt aan het overige verkeer vanwege het grote verschil in massa, snelheid en kwetsbaarheid ten opzichte van de bestuurders in hun voertuig (CROW; 2006).

De meeste *verkeersongevallen* onder voetgangers doen zich voor bij het oversteken: 77 procent van alle ongevallen met voetgangers en 62 procent van de ongevallen met fatale afloop. Daarnaast doen de meeste ongevallen waarbij voetgangers zijn betrokken zich voor op wegen met een snelheidslimiet van 50 km/uur of hoger.

Over het algemeen ondervinden ouderen en jongeren extra problemen in het verkeer. Met name complexe situaties kunnen zij moeilijk (snel genoeg) beoordelen. Uit een landelijke analyse van ongevallen waar voetgangers bij betrokken zijn, valt op dat jongeren van 4 t/m 18 jaar en ouderen in de leeftijd van 65 jaar en ouder relatief vaak gewond raken. Onder ouderen is bovendien relatief vaak sprake van een dodelijk ongeval.

De locatie van de oversteekplaats: waar wel en waar niet?

Om de herkenbaarheid, een van de vijf principes van Duurzaam Veilig, van wegen te vergroten, zijn zogenaamde essentiële (herkenbaarheids)kenmerken opgesteld. Voorzieningen voor voetgangers maken hier echter geen deel van uit. De voorzieningen zijn echter wel van groot belang voor de veiligheid van de voetganger. Onderstaand wordt per wegcategorie aangegeven op welke locatie wel en op welke locatie niet een oversteekplaats wordt gerealiseerd. De gemeente Haren heeft geen stroomwegen in beheer.

In zijn algemeenheid kan gezegd worden dat een oversteekvoorziening alleen zinvol is op een plek waar voetgangers geconcentreerd en frequent oversteken (belangrijke voetgangersstromen). Voetgangers laten zich namelijk maar beperkt leiden door infrastructuur. Als een niet-functionele route sneller blijkt dan een door de wegbeheerder bedachte route, zullen velen kiezen voor de ongewenste (niet-functionele) route. De tracering van een voetgangersroute dient zo rechtstreeks mogelijk te zijn. Een kleine omweg betekent voor voetgangers, door hun geringe snelheid, immers al gauw een groot tijdverlies. Daarnaast is het van belang dat een oversteekplaats *op een plek ligt waar hij door automobilisten wordt verwacht*.

Erftoegangswegen (ETW)

In verblijfsgebieden moet in principe overal kunnen worden overgestoken en dat gebeurt over het algemeen ook. Door de lage snelheden die daar gelden zouden dergelijke gebieden veilig genoeg moeten zijn voor voetgangers, zodat zij overal kunnen oversteken. Het is normaliter voldoende om te volstaan met snelheidsverlagende voorzieningen. Een automobilist moet in een verblijfsgebied op elk moment een overstekende voetganger kunnen verwachten. Dit zorgt ervoor dat de snelheid daalt. Daarnaast dienen er in 30 km/uur-zones geen voorrangmaatregelen te worden getroffen (een VOP is een vorm van voorrang). Het is dus zaak om zeer terughoudend te zijn met het realiseren van oversteekvoorzieningen op erftoegangswegen.

Het bundelen van voetgangersstromen in verblijfsgebieden is alleen mogelijk of zinvol in bijzondere gevallen: bijvoorbeeld als het om gerichte routes gaat zoals een schoolroute. Voor kwetsbare groepen, zoals kinderen en bejaarden, is het van belang dat zij een (herkenbaar) oversteekpunt hebben waar zij gemakkelijk en veilig kunnen oversteken. Op erftoegangswegen met een erg lage intensiteit (over het algemeen erftoegangsweg, categorie B) zouden extra voorzieningen ook voor deze kwetsbare groepen niet nodig moeten zijn. In specifieke gevallen zou hier een uitzondering op gemaakt kunnen worden.



Voorbeeld van een oversteekplaats in een schoolroute: de Tussenzijl bij obs De Wissel

Gebiedsontsluitingswegen (GOW)

De gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (50 km/uur) zijn bedoeld om een vlotte en veilige doorstroming tussen wijken of dorpen mogelijk te maken. Vandaar dat verspreid oversteken moet worden voorkomen in samenhang met de structuur van de looproutes en de functies in de omgeving. De voetgangers moeten door geëigende maatregelen worden geleid naar de aangewezen oversteeklocaties waarbij het gebruik van hekken, struiken en dergelijke een zinvolle aanvulling kan zijn. In de gemeente zijn maar vier wegen gecategoriseerd als GOW: de Rijksstraatweg (met uitzondering van het centrum van Haren), de Vondellaan (deels), de Emmalaan (deels) en de Dr. Ebelsweg (in beheer van de provincie).

Op deze wegen moeten oversteekplaatsen bij voorkeur op kruispunten worden geregeld. De rij-snelheden van motorvoertuigen zouden bij dat kruispunt bij voorkeur 30 km/uur moeten bedragen. Op wegvakken van gebiedsontsluitingswegen zijn de rij-snelheden van motorvoertuigen in principe te hoog om oversteken toe te laten.

Als er goede redenen zijn om toch oversteken op een wegvak te faciliteren (veel of kwetsbare overstekers, langs omweg via kruispunt), dan dient dat met een volwaardige oversteekvoorziening te gebeuren, met vooral een snelheidsremmende werking op motorvoertuigen.



Voorbeeld van een oversteekplaats zonder aanvullende maatregelen op een GOW: de Rijksstraatweg t.b.v. Maartenscollege

Shared Space

Haren heeft in het verkeer- en vervoerbeleid een verdergaande integratie tussen verkeer en ruimtelijke inrichting als hoofditem gedefinieerd, onder de noemer Shared Space. Shared Space is een benadering waarbij de openbare ruimte moet worden gedeeld: langzaam en snel verkeer delen op gelijkwaardige basis de openbare ruimte. In de meeste gevallen betekent dat meer aandacht en ruimte in het ontwerp voor voetganger en fietser en de functies die in de wegomgeving voorkomen, ten koste van de automobilist. Maar dit betekent ook dat er niet of nauwelijks aparte voorzieningen worden gerealiseerd voor bijvoorbeeld fietsers of voetgangers en dus ook geen oversteekvoorzieningen, zoals VOP's. De Shared Space-inrichting maakt het mogelijk om op elk moment, op elke plek over te steken. De inrichting is dusdanig dat de verschillende verkeersdeelnemers rekening met elkaar houden.

De uitvoering van de oversteekplaats: zebra, wegversmalling of tunnel?

Er zijn verschillende opties om een oversteekplaats te verbeteren. Bij de uitvoering hiervan hanteren we de uitgangspunten die door het CROW in publicatie 226 zijn verwoord. Uiteraard zal hierbij altijd sprake zijn van maatwerk, want geen situatie is hetzelfde.

Uitgangspunten:

Ten aanzien van veiligheid:

- de oversteekvoorziening ligt in de 'natuurlijke' looplijn van de voetganger;
- de locatie is herkenbaar als voetgangersoversteekplaats;
- de snelheid van het gemotoriseerd verkeer bij het naderen en het passeren van de oversteekplaats is in ieder geval niet hoger dan 50 km/uur (V85), maar bij voorkeur circa 30 km/uur;
- het onderlinge zicht van de voetganger en de automobilist is gewaarborgd;
- de gemiddelde wachttijd voor voetgangers bedraagt niet meer dan 15 seconden met een maximum van 30 seconden.

Ten aanzien van comfort:

- de (gemiddelde) afstand tot de dichtstbijzijnde oversteekvoorziening op verkeersaders is beperkt (75 tot 125 meter);
- een oversteek die in één keer moet worden overgestoken is kort;
- er moet rustig kunnen worden overgestoken;

2010 de 218
de hoogteverschillen en hellingen zijn gering.

Bij oversteekplaatsen op een **erftoegangsweg (ETW)** wordt de voorkeur gegeven aan het aanleggen van een wegversmalling om de oversteeklengte te verkorten en daarmee de oversteekbaarheid te verbeteren, eventueel in combinatie met een snelheidsremmer. Een wegversmalling heeft de voorkeur, omdat het oversteken er veel makkelijker door wordt en de wegversmalling automatisch voor verhoogde attentie zorgt bij het autoverkeer.

Op **gebiedsontsluitingswegen (GOW)**, waar de doorstroming van het autoverkeer ook een belangrijke rol speelt, heeft een wegversmalling niet de voorkeur. Doordat de intensiteit op deze wegen over het algemeen een stuk hoger ligt dan op erftoegangswegen kan een wegversmalling voor serieuze opstoppingen zorgen. En wanneer de doorstroming op een gebiedsontsluitingsweg niet gegarandeerd kan worden, kan het voorkomen dat het verkeer andere, minder wenselijke routes, gaat zoeken.

Op gebiedsontsluitingswegen wordt de voorkeur gegeven aan het toepassen van een middengeleider of middenberm, om het oversteken in twee etappen mogelijk te maken, eventueel in combinatie met het aanbrengen van een snelheidsverlagende voorziening (plateau/drempel).



Voorbeeld van een oversteekplaats met middengeleider en plateau op een GOW: Rijksstraatweg t.b.v. obs De Meent (Glimmen)

Voetgangsoversteekplaatsen (zebra's)

Het (aanvullend) toepassen van een VOP verdient geen voorkeur, omdat een VOP schijnveiligheid kan opleveren. Voetgangers verwachten dat ze op een VOP veilig zijn en letten daardoor minder goed op of ze ook werkelijk voorrang krijgen. De succesvol toegepaste Shared Space-filosofie in Haren bewijst dat het omgekeerde ook klopt: een gevoel van onveiligheid zorgt er voor dat de weggebruiker beter oplet. Alleen op plaatsen waar het wenselijk is dat voetgangers absoluut primaat krijgen boven het autoverkeer kan een VOP overwogen worden. Aanvullende maatregelen, zoals een snelheidsremmer of een wegversmalling, zijn daarbij wel noodzakelijk. Een VOP zal nooit alleen aangelegd worden.

Verkeerslichten

Wat voor een VOP geldt, geldt nog in meerdere mate voor met lichten geregelde oversteekplaatsen. Speciaal jonge kinderen vertrouwen doorgaans geheel op groen licht en steken over zonder te letten op het naderende verkeer. Uit de praktijk blijkt, dat niet altijd iedere automobilist stopt voor rood licht (bewust of onbewust). Zeker niet als dit licht bijna de gehele dag (zoals bijvoorbeeld op schoolroutes) op groen staat. Vandaar dat een zeer terughoudend beleid ten aanzien van deze voorzieningen wordt gevoerd.

Aanvullende maatregelen

Er zijn tot slot verschillende mogelijkheden om de oversteekvoorziening beter onder de aandacht te brengen van de automobilist. Dit kan door het toepassen van markeringen, verhoogde uitvoering, verhardingen, knipperlichten, verkeersborden, beplantingen en dergelijk. De te kiezen maatregel is afhankelijk van de omgeving en de wegsituatie van de voorziening. In sommige situaties zullen aanvullende voorzieningen overbodig zijn. Met name op erftoegangswegen zal ook goed gekeken worden of de maatregel past bij de dorps uitstraling van Haren. Op gebiedsontsluitingswegen zullen meestal wel aanvullende maatregelen nodig zijn. Dit zal per situatie bekeken worden. Bij scholen zullen standaard (herkenbare) gekleurde paaltjes toegepast worden.



Voorbeeld van een gekleurd paaltje dat bij scholen kan worden toegepast

Samenvatting

Kort samengevat wordt de locatie van de oversteekvoorziening bepaald door de wegcategorie, de locatie bij een kruispunt of een wegvak en het feit of er sprake is van een hoge concentratie van overstekende voetgangers (zie onderstaande tabel).

Wegcategorie	Oversteeksituatie	Wegvakken	Kruispunten
ETW A	Verspreid oversteken	Geen voorziening	Geen voorziening
	Geconcentreerd oversteken*	Wel voorziening	Wel voorziening
ETW B	Verspreid oversteken	Geen voorziening	Geen voorziening
	Geconcentreerd oversteken*	Geen voorziening	Geen voorziening
GOW	Verspreid oversteken	Geen voorziening, tenzij...**	Wel voorziening
	Geconcentreerd oversteken*	Geen voorziening, tenzij...**	Wel voorziening
Gebieden met een Shared Space-inrichting		Geen voorziening	Geen voorziening

* Schoolroutes of routes waar veel ouderen oversteken

** Indien mogelijk moeten de voetgangers worden geleid naar een oversteekvoorziening bij een kruispunt

De inrichting van de oversteekvoorziening wordt deels bepaald door de wegcategorie, maar zal vaak ook om maatwerk vragen (zie onderstaande tabel).

Wegcategorie	Infrastructurele maatregelen	Aanvullende maatregelen
ETW	Wegversmalling Snelheidsremmende maatregel	Passend bij uitstraling verblijfsgebied*
GOW	Middengeleider of –berm Snelheidsremmende maatregel	Verschillende mogelijkheden**

* dus bijvoorbeeld geen knipperlichten

** zoals markeringen, verhoogde uitvoering, verhardingen, knipperlichten, verkeersborden, beplantingen en dergelijke

In de bijlage is het categoriseringsplan van de gemeente te vinden.

BIJLAGE 1 CATEGORISERINGSPLAN

