



Heerhugowaard Stad van kansen

Agendanr. : **agendanummer**
Voorstelnr. : RB2011024
Onderwerp : Beleidswijzer Veilig Oversteken

Aan de Raad,

Heerhugowaard, 25 januari 2011

Beknopt voorstel

- de beleidswijzer “Veilig Oversteken” vaststellen en van toepassing te verklaren voor bestaande en voor nieuw aan te leggen oversteekplaatsen

Toelichting

Regelmatig krijgt de gemeente verzoeken tot het aanleggen van zebrapaden. Op dit moment worden deze verzoeken per geval behandeld, zonder dat daar een duidelijke beleidlijn en keuzes aan ten grondslag liggen. Ook de landelijke richtlijnen zijn op dit moment niet duidelijk genoeg om als motivatie en richtlijn voor het toepassen van een officiële voetgangersoversteekplaatsen met zebramarkering. Beleidskeuzes liggen dan ook voornamelijk bij de gemeente als wegbeheerder.

Bij een aantal recente projecten (onder andere asfalteren fietspaden Zuidtangent en reconstructie Westtangent) kwam naar voren dat er vanuit verkeerstechnisch oogpunt diverse bestaande zebrapaden niet langer houdbaar zijn. Het gaat hier met name om locaties waarbij er een combinatie is van een voetgangers- en een fietsoversteek, waarbij de fietsoversteek geen voorrang heeft op het verkeer, maar de voetgangersoversteek is voorzien van een zebra .

Hiertoe heeft de afdeling Wijkbeheer een nieuw beleidskader ontwikkeld, die vorm moet geven aan alle nieuwe verkeersbesluiten inzake oversteekplaatsen. De beleidsnota is in het voortraject voorgelegd met 10 verschillende partijen. (zie p6 van de beleidswijzer)

De belangrijkste beleidskeuzes zijn hieronder samengevat:

- Bij gecombineerde oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers een gelijk voorrangregime voor beide verkeersdeelnemers.
- Bij verkeerslichten worden conform de landelijke aanbevelingen geen zebramarkeringen toegepast
- Er worden geen zebrapaden toegepast bij oversteekplaatsen waar de (te verwachten) verkeersintensiteit onder de gedefinieerde ondergrens ligt. Deze grenzen zijn in de beleidswijzer verder gespecificeerd.

Toepassingsstrategie

Nieuw aan te leggen oversteekplaatsen zullen worden aangelegd conform dit beleid. Binnen de ontwikkeling van nieuwe woonwijken en/of wegen kan zonder al te veel meerkosten dit beleid worden toegepast.

Voor de huidige oversteekplaatsen is een quickscan gemaakt. Hieruit blijkt dat bij toepassing van dit beleid op de huidige oversteekplaatsen dit vergaande consequenties voor het huidige verkeerssysteem. Het is dan ook financieel niet haalbaar is alle huidige oversteekplaatsen meteen te laten voldoen aan dit beleid.

Een toepassingsstrategie is dan ook noodzakelijk.

Deze valt uiteen in 2 onderdelen:

- Bij (groot) onderhoud en binnen projecten van Stadsontwikkeling worden de aanwezige oversteekplaatsen getoetst aan dit beleid en zo nodig aangepast. Voor aanpassing is altijd een verkeersbesluit noodzakelijk.

- Gevaarlijke oversteekplaatsen gefaseerd aanpassen door inzet van “duurzaam veilig” gelden.

Aan de hand van de quickscan zal een prioriteitslijst worden opgesteld van oversteekplaatsen die niet voldoen aan de eisen. Het gaat dan voornamelijk om de oversteekplaatsen die als potentieel gevaarlijk kunnen worden aangeduid. (waar bijvoorbeeld de oversteeklengte te lang is, de snelheid of intensiteit van het verkeer te hoog is) te prioriteren en in de “strategie verkeersveiligheid 2030” op te nemen.

Deze nota is nog in ontwikkeling en zal ingaan op de besteding van de “duurzaam veilig” gelden. Deze nota zal ook ingaan op de landelijke aanbeveling van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) om in nieuw beleid niet langer uit te gaan van een reactieve aanpak, maar een proactieve aanpak te volgen. Een proactieve aanpak gaat op zoek naar de latente fouten in het verkeer- en vervoerssysteem. Gevaarlijke oversteekplaatsen zijn hiervan een voorbeeld.

Daarnaast zijn gevaarlijke oversteekplaatsen een bedreiging voor de leefbaarheid van de wijken, omdat met name de ‘zwakke’ voetgangers (denk aan kinderen, gehandicapten en ouderen) deze plekken zullen mijden en zodoende ‘opgesloten’ raken in hun wijk.

Voorstel is dan ook gevaarlijke oversteekplaatsen op te nemen in de prioriteitenlijst van de nota “strategie verkeersveiligheid 2030” en ze in een periode van 20 jaar gefaseerd met onder andere “duurzaam veilig blackspot”-gelden aan te passen.

Juridisch Kader

Voor het aanleggen of verwijderen van een zebrapad is altijd een verkeersbesluit noodzakelijk. Deze nota zal het kader vormen voor toekomstige verkeersbesluiten. Voor elke wijziging van een oversteekplaats is en blijft dus een apart verkeersbesluit noodzakelijk.

Financieel Kader

Deze nota doet geen uitspraken over concrete wijzigingen van oversteekplaatsen en dus heeft het geen directe financiële consequenties. Mogelijke aanpassingen die voortvloeien uit het beleid van deze nota zullen moeten worden opgenomen in de betreffende projecten. De beleidskeuzes in de nota zullen wel zorgen voor meerkosten omdat er vanuit gegaan wordt dat alle oversteken aan de eisen voldoen voor een veilige oversteek. In veel gevallen betekent het dat de weg aangepast zal worden ter hoogte van een oversteek, bijvoorbeeld door het aanbrengen van een middeneiland of een drempel.

Burgemeester en wethouders van Heerhugowaard,

de secretaris,

de burgemeester,

Advies commissie



Heerhugowaard
Stad van kansen

Nr. RB2011024

de Raad van de gemeente Heerhugowaard;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 25-01-2011

Beleidswijzer Veilig Oversteken

b e s l u i t

- de beleidswijzer “Veilig Oversteken” vast te stellen en van toepassing te verklaren voor toekomstige nieuwe aanleg van oversteekplaatsen en voor beheer en onderhoud van bestaande oversteekplaatsen.

Heerhugowaard, 22 maart 2011

De Raad voornoemd,

de griffier,

de voorzitter,