

Datum**Zaaknummer**

2024-0065212

Betreft

Afhandelen motie 211109-M8 Veilige oversteekplaatsen

Vergadering van

24 juni 2024

Portefeuillehouder:

Rik van der Linden

Begrotingsprogramma

Bouwend en Bereikbaar Dordrecht

Kernteam/Opgave:

Ruimtelijke Kwaliteit - Verkeer

Auteur:

Robert Kraak

E-mail:

r.kraak@dordrecht.nl

Verantwoordelijke:**Openbaar:**

Ja

Voorgesteld besluit**Ik stel uw college voor**

motie 211109/M8 Veilige oversteekplaatsen te beantwoorden door middel van de bij stukken gevoegde raadsinformatiebrief en de motie hiermee als afgehandeld te beschouwen.

Raadsinformatiebrief**Wat is de aanleiding om deze informatie kenbaar te maken?**

Bij de behandeling van agendapunt Begroting 2021 in de vergadering van 9 november 2021 heeft uw raad de motie Veilige oversteekplaatsen aangenomen. Hierin wordt aan de orde gesteld slecht verlichte voetgangersoversteekplaatsen (VOP's) en de daarmee samenhangende oversteekbaarheid en verkeersveiligheid. In de motie wordt ons college verzocht te onderzoeken welke oversteekplaatsen van aangepaste verlichting kan worden voorzien of een ander effectief middel. Met als doel het bevorderen van de veiligheid. In de overwegingen is het gebruik van ledverlichting in het wegdek genoemd.

Terwijl het altijd goed is om verkeerssituaties veiliger te maken is het ook goed om vast te stellen dat de veiligheid op voetgangersoversteekplaatsen over het algemeen niet slecht is in Dordrecht. Feitelijk zijn de afgelopen vijf jaar gemiddeld 668 verkeersongevallen geregistreerd, waarvan er gemiddeld 26 op een VOP hebben plaatsgevonden. Dat komt neer op 3,9%.

Wat is de te delen informatie?

Na het aannemen van de motie zijn twee sporen opgestart. Enerzijds is onderzoek gedaan naar de wijze van verlichten van oversteekplaatsen onder de noemer 'Pilot Verlichten Voetgangersoversteekplaatsen'. Anderzijds is door een externe partij een quickscan uitgevoerd naar de huidige verschijningsvorm en staat van VOP's op 50 km wegen. De externe partij heeft ook advies uitgebracht over het toepassen van led verlichting in het wegdek bij oversteekplaatsen.

Onderzoek verlichtingssterkte

Voor het verlichten van oversteekplaatsen is geen officiële richtlijn, maar wordt een technisch document van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (NSVV) toegepast ("Veilig oversteken op het zebrapad" uit 2020). De hierin beschreven verlichtingswaarden roepen vragen op, vooral vanwege de (te) hoge verlichtingswaarden die worden voorgeschreven. Voor een goede zichtbaarheid op de oversteek in de avond en nacht moet er juist voldoende contrast aanwezig zijn met de omgeving: een overstekende voetganger moet goed "contrasteren" tegen het wegdek, maar ook tegen de achtergrond van de aanlooproute.

Binnen de grenzen en kaders van veiligheid is een pilot uitgevoerd waarin de verlichting- en veiligheidsbeleving op twee VOP's op de Noordendijk zijn onderzocht.

De pilot bestond uit twee fases waarin diverse onderzoeken zijn uitgevoerd:

1. Meting van de nulsituatie:
 - a) Een eerste lichtmeting van de verlichting op de voetgangersoversteekplaatsen op de Noordendijk.
 - b) Een belevingsonderzoek voor voetgangers.
 - c) Snelheidsmetingen rondom de voetgangersoversteekplaatsen op de Noordendijk.
2. Plaatsing van aangepaste VOP lichtmasten en armaturen op en rondom de oversteekplaatsen en tweede "meting":
 - a) Een tweede lichtmeting van de verlichting op de voetgangersoversteekplaatsen op de Noordendijk.
 - b) Snelheidsmetingen rondom de voetgangersoversteekplaatsen op de Noordendijk.
 - c) Belevingsonderzoek voor weggebruikers.
 - d) Belevingsonderzoek voor voetgangers.

Met name vanwege het belevingsonderzoek zijn beide fases uitgevoerd in periodes waarin het vroeg donker is. Te weten de winter en het najaar van 2023.

Lagere snelheden worden in verband gebracht met een kleinere kans op ongevallen met ernstig letsel en hebben daarom indirect invloed op de veiligheid. De snelheidsmetingen zijn erop gericht om te onderzoeken of verschillende wijzen van verlichten van de VOP's invloed hebben op de naderingssnelheid en het remgedrag van weggebruikers.

Conclusies en aanbevelingen Pilot verlichting

Terwijl de verkeersveiligheidscijfers aantonen dat de Dordtse oversteekplaatsen niet per se onveilig zijn, wordt vanuit de pilot aanbevolen om:

- Bij iedere VOP één lichtmast vóór en één lichtmast na de VOP te plaatsen (aan de andere zijde van de weg) en de hierop aanwezige verlichting aan te passen. De lichtmasten moeten worden aangepast zodat de zijkant van het lichaam van wachtende en overstekende voetgangers voor een weggebruiker goed verlicht wordt.
- Om de zichtbaarheid van voetgangers op de VOP's in de avond/nacht te verhogen zal er aan de NSVV een vervolgonderzoek worden voorgesteld. De essentie van het vervolgonderzoek is het afstellen van de verlichting op de oversteek en de directe omgeving zodat het contrast (en hiermee de zichtbaarheid) van een overstekende voetganger verder wordt verhoogd.

Inmiddels heeft de NSVV besloten om naar aanleiding van verschillende pilots in Nederland nog dit jaar het onderzoek op te starten om het technische document "Veilig oversteken op het zebrapad" aan te passen.

Specifiek op basis van het gebruikersonderzoek onder bestuurders wordt aanbevolen om extra aandacht te besteden aan wat we al doen, namelijk:

- het zicht op (en verlichting van) de wachtruimte bij VOP's verbeteren. Dit levert een grote bijdrage levert aan de veiligheid en veiligheidsbeleving. Hierbij kan worden gedacht aan het afkruisen van twee parkeerplaatsen in de rijrichting vóór de oversteek;
- het snoeien van bomen en weghalen van struiken en hagen in de wachtruimte bij VOP's;
- het extra verlichten van de aanlooproute/wachtruimte bij VOP's, zeker in de buurt van parken of voet-/fietspaden die loodrecht op de wegrichting liggen en grenzend aan de oversteek;
- een overmaat aan paaltjes, bebordingen en drempels vlak voor de voetgangersoversteekplaats te voorkomen/weg te halen. De overmaat ontnemt het zicht en/of de aandacht op de oversteek.

Quickscan VOP's

De gemeente heeft een quickscan laten uitvoeren naar in hoeverre oversteekplaatsen met

zebrapaden op 50 km-wegen in orde zijn en voldoen aan de nu geldende CROW-richtlijnen. Er is gekeken naar oversteekplaatsen die niet met verkeerslichten geregeld zijn.

Conclusie van de quickscan is dat op dit moment geldt dat geen enkel zebrapad volledig voldoet aan de vigerende CROW-richtlijnen. Hierbij moet opgemerkt worden dat de CROW-richtlijnen ten aanzien van zebrapaden de afgelopen jaren op meerdere fronten zijn aangescherpt. Belangrijk om daarbij ook op te merken is dat het CROW met richtlijnen werkt waar door gemeenten en andere wegbeheerders van af mag worden geweken. Het niet voldoen aan de richtlijnen wil dus niet direct zeggen dat een zebrapad niet in orde, gebruiksonvriendelijk of onveilig is.

De aanbevelingen van de quickscan zijn onder te verdelen in drie groepen: eenvoudige aanpassingen (het zogenaamd laag hangend fruit), korter termijn noodzakelijke aanpassingen en overige aanpassingen die minder noodzakelijk of urgent zijn.

Eenvoudige aanpassingen

Vrij eenvoudig zijn tientallen locaties, al dan niet gefaseerd, in orde te maken. We maken de afweging welke aanpassing bij welke locatie het meeste resultaat geeft. We gaan dat in de loop van dit jaar en komende jaren gefaseerd aanpakken, uit reguliere middelen.

Dat doen we door in te zetten op de volgende verbeteringen:

a) Het verbeteren van de voorzieningen voor visueel gehandicapten.

Daarbij wordt door het bureau aangeraden om een oproep in de lokale media te plaatsen om te achterhalen welke zebrapaden daadwerkelijk gebruikt worden door één of meerdere visueel gehandicapte(n). Er is namelijk een vermoeden dat niet ieder zebrapad gebruikt wordt door visueel gehandicapten, waardoor het niet op orde hebben van de voorzieningen geen knelpunt hoeft te zijn. Die locaties zouden in een volgende fase (of op verzoek) alsnog aangepakt kunnen worden.

b) Het verbeteren en herstellen van verkeersborden (bord zebrapad en voorwaarschuwingen).

De onder dit punt genoemde maatregelvoorstellen zijn over het algemeen beperkt in omvang en vlot te realiseren.

c) Herstellen markering.

Dit kan meeliften met de jaarlijkse markeringsrondes. Op veel locaties is de staat van de markering wel een aandachtspunt maar is het echt niet noodzakelijk om op korte termijn de markering ook te herstellen of te vervangen. Ook dit kan gefaseerd aangepakt worden, met prioriteit aan de slechtste locaties.

d) Herstellen verhardingsovergangen/hoogteverschillen en herstellen versleten verharding.

Dit punt kan vergelijkbaar met punt c opgepakt worden.

Noodzakelijke maatregelen op korte termijn

Er zijn enkele constatering gedaan waarvoor aanbevolen wordt om op korte termijn actie te ondernemen. Het betreft de volgende:

a) Zichtbaarheid bij duisternis: dit is een belangrijk gevaar dat op sommige locaties eenvoudig is op te lossen. Bijvoorbeeld omdat er sprake is van kapotte verlichting.

b) Slecht zicht op overstekende voetgangers doordat er een bushalte vlak voor het zebrapad ligt. Dit vormt door het risico op een afdekongeval (waarbij de bus het zicht op een nadere voetganger beperkt) een groot risico en verdient aanbeveling om vlot aangepakt te worden.

c) Opvallendheid/zichtbaarheid zebrapad of zicht op naderende voetganger niet orde: deze locaties zijn belangrijk om vlot nader te bekijken en op te pakken. In sommige gevallen is dit bijvoorbeeld eenvoudig op te lossen door bijvoorbeeld L2-borden te plaatsen die voorzien zijn van een fluorescerend geel schild er omheen.

d) Opheffen zebrapaden: er zijn enkele zebrapaden waar echt sprake is van een onjuiste inpassing en waarvan geadviseerd is ze op te heffen. Deze zebrapaden zouden er - ook conform het nieuwe VOP beleid - niet mogen liggen.

e) Oneffenheden in verhardingsovergangen: deze oneffenheden geven een vergrote kans op valpartijen en soms op het vastlopen van rollatoren en de kleine voorwielen en de voetenplanken van sommige type rolstoelen.

Advies ledverlichting in wegdek

Omdat in de motie wordt gevraagd om de mogelijkheid te bekijken om LED-verlichting aan te brengen bij oversteken in Dordrecht, is aan het adviesbureau gevraagd of dat het aanbrengen van LED-verlichting bij zebrapaden een verbetering vormt voor de verkeersveiligheid of juist een afleiding is voor automobilisten waardoor er eerder een soort van schijnveiligheid ontstaat. Daarvoor heeft het bureau een ronde gemaakt langs verschillende gemeenten die een dergelijk

systeem hebben met LED-verlichting bij zebraoversteken om te vragen naar hun ervaringen en tips.

Hieruit komt de conclusie dat het onder voorwaarden toepassen van LED-verlichting in het wegdek de verkeersveiligheid kan verbeteren. Die voorwaarden zijn:

- Locatie: er moet sprake zijn van regelmatige oversteekbewegingen, maar ook van een (uit)zichtprobleem.
- Knipperen als voetganger gedetecteerd wordt (in plaats van altijd branden of knipperen).
- Toepassen van een gele kleur LED.
- Infraroodsysteem als detectiemiddel, in verband met betrouwbaarheid.
- Continue contact tussen gemeente en leverancier, zodat bij storing snel gehandeld kan worden.
- Kies geen goedkoop systeem, maar goed en betrouwbaar. Richtprijs voor een degelijk systeem is minimaal € 20.000,- (exclusief btw) per oversteek. Onbekend is nog wat de beheerkosten zijn.

Eindconclusie is dat LED-verlichting meerwaarde kan hebben voor de verkeersveiligheid als het op een zeer beperkte schaal wordt toegepast, namelijk op een locatie waar daadwerkelijk regelmatig voetgangers oversteken en er daarnaast een zichtprobleem is voor autoverkeer. Het advies is daarom ook om zeer terughoudend te zijn met de plaatsing van LED-verlichting in het wegdek. In Dordrecht is door het bureau één locatie geschikt bevonden, namelijk de VOP op het van Baerleplantsoen (Krispijnseweg) richting het Weizigtpark.

Gezegd moet worden dat de benoemde locatie geschouwd is terwijl er nog aanpassingen doorgevoerd gaan worden, zoals aanpassen ABRI voor beter zicht, aanbrengen van rijbaanscheiding voor visuele versmalling en een drempel voor snelheidsverlaging. Na die aanpassingen zal aan het bureau gevraagd worden de situatie nogmaals te schouwen en het advies (indien nodig) te herijken.

Nieuw VOP beleid

Inmiddels zijn de resultaten van de onderzoeken samen met de richtlijnen van het CROW verwerkt in nieuw lokaal beleid op het toepassen van zebrapaden. Dat beleid geldt voor alle nieuwe zebrapaden, of voor bestaande zebrapaden die in een werk vallen. Samen met de aanbevelingen uit de onderzoeken worden daarmee de zebrapaden in Dordrecht veiliger omdat ze (meer) voldoen aan de richtlijnen en geconstateerde knelpunten worden opgelost.

Hoe verder na deze raadsinformatiebrief?

Verlichting

Eind mei is bekend geworden dat de NSVV heeft besloten om mede naar aanleiding van de verschillende pilots in Nederland (waaronder die in Dordrecht) nog in 2024 het technische document aan te passen. Op basis van dat aangepaste document met nieuwe aanbevelingen kan in 2025 een plan gemaakt worden. De op dit moment verwachte kosten voor het aanpassen van de verlichting bedragen € 7.000,- per VOP, waar geen dekking voor is in reguliere middelen.

Aanpassen zebrapaden

Uit de quickscan komt een lijst met maatregelen, op te splitsen in eenvoudige aanpassingen en noodzakelijke maatregelen. Zie hierboven onder "Quickscan VOP's".

Van de "eenvoudige aanpassingen" kunnen punten b (bebording) en c (onderhoud markering) uitgevoerd worden binnen reguliere budgetten. Van punten a (voorzieningen visueel gehandicapten) en d (herstellen overgangen/hooptevershellen) is nog niet duidelijk wat de exacte omvang en financiële gevolgen zijn. Voor punt a zal een oproep in de lokale media worden gedaan en de adviesraad WMO & Jeugd worden bevestigd om zo het aantal aan te passen locaties te inventariseren. Voor punt d zal een technische uitwerking plaats moeten vinden. Indien mogelijk wordt zoveel mogelijk binnen regulier budget en met werk-met-werk aangepakt.

Voor de "noodzakelijke maatregelen" a t/m e zullen we voor kleine aanpassingen in eerste instantie reeds beschikbare middelen inzetten. Dan gaat het om bebording vervangen door bebording met een fluogeel rand en kapotte verlichting herstellen (voor het verder aanpassen van verlichting volgen we de aanpak onder het kopje "verlichting" hierboven). Andere punten zijn echter niet

allemaal op korte termijn uit te voeren, zoals het verplaatsen van bushaltes (b) en opheffen van zebrapaden (d). Daar is een nadere uitwerking voor nodig waarna de kosten bepaald kunnen worden.

De reguliere middelen die aangewend kunnen worden bedragen ongeveer jaarlijks € 15.000,- a € 20.000,-.

Bij het aanpassen van oversteekplaatsen passen we het nieuwe lokale VOP beleid toe, wat in juni 2024 door ons college is vastgesteld.

Welke kosten zijn verbonden aan het proces?

Een deel van de beschreven aanpak kan gefaseerd uitgevoerd worden vanuit reguliere middelen. De kosten bedragen ongeveer jaarlijks € 15.000,- a € 20.000,-, te dekken uit Verkeersveiligheid FCL60101010.

Voor de overige genoemde (grotere) aanpassingen - waaronder het aanpassen van verlichting na het gereedkomen van technische document van de NSVV - is vooralsnog geen budget beschikbaar.



Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente DORDRECHT;

gezien het voorstel inzake Afhandelen motie 211109-M8 Veilige oversteekplaatsen;

gelet op artikel 36 van het Reglement van orde voor vergaderingen en andere werkzaamheden van de raad en commissies gemeente Dordrecht; artikel 169, lid 2 van de Gemeentewet;

b e s l u i t :

motie 211109/M8 Veilige oversteekplaatsen te beantwoorden door middel van de bij stukken gevoegde raadsinformatiebrief en de motie hiermee als afgehandeld te beschouwen.

Aldus besloten in de vergadering van maandag 24 juni 2024.

Het college van Burgemeester en Wethouders