

OVERSTEKEN

„je moet het niet zo zwart-wit zien..“



INLEIDING

Voetgangers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. Kwetsbare verkeersdeelnemers veroorzaken nauwelijks gevaar voor anderen, maar lopen zelf grotere risico's. Kinderen, ouderen en mensen met een beperking hebben door de groei van het verkeer extra aandacht nodig. Zorg voor en de aanpak van oversteekbaarheid van wegen zal in toenemende mate belangrijk worden.

Bij het bewegen door de stad en dorp ondervindt de voetganger bij het oversteken van wegen de meeste problemen. Bijna 80% van alle ongevallen waarbij voetgangers zijn betrokken heeft een relatie met het oversteken

Op school leerde men dat, als men "Links – Rechts – Links gekeken, dan pas oversteken" en er geen verkeer aankwam, men dan veilig over kon steken. Het lijkt of deze regel tegenwoordig niet meer geldt. Het verkeer is agressief, drukker en sneller geworden. De roep om zebrapaden wordt steeds groter, maar zijn deze geregelde oversteekplaatsen wel zo veilig als gedacht wordt?

Een wettelijke uitspraak van waar wel en geen zebrapaden aangelegd mogen is er niet. Er zijn landelijke uitgangspunten (Duurzaam Veilig, CROW, SWOV) die zeggen op welke plaatsen men zebrapaden aan kan leggen.

In dit stuk wordt antwoord gegeven op de volgende vragen:

- Hoe wordt er landelijk gezien omgegaan met zebrapaden/oversteekplaatsen ?
- Hoe gaat Breda om met de aanleg van zebrapaden ?
- Wat zijn de nieuwe Bredase regels voor de aanleg van zebrapaden ?
- Is oversteken zonder zebra veiliger ?

LANDELIJK BELEID

Er zijn landelijke richtlijnen wanneer men een zebra zou kunnen plaatsen:

- Goed zicht (50km/u : 100m)
- Gemiddelde wachttijd, voor voetgangers, meer dan 15sec
- Maximale wachttijd 60 sec
- Ongehinderd oversteken, loopsnelheid van 0,8m/sec
- Minimaal 250 oversteekbewegingen per dag
- Intensiteit meer dan 7.500 mvt / etmaal

Bovendien is na de invoering van Duurzaam Veilig vastgesteld dat binnen 30km zones de voorrang niet geregeld moet worden. Dit houdt in dat er hier ook geen zebrapaden aangelegd worden (dit regelt de voorrang tussen voetganger en bestuurders).

In Breda denken we echter dat zebrapaden juist deze gebieden geschikt zijn omdat hier het langzaam verkeer met voorrang behandeld moet worden en het risico op incidenten lager is omdat de (auto)snelheden lager zijn.

Daarnaast hanteert de CROW twee aspecten waaraan een veilige oversteek moet voldoen.

-Het beheersen van van mogelijke conflicten door een maximale snelheid van circa 30km/h af te dwingen ter hoogte van de oversteekplaats.

-De herkenbaarheid en opvallendheid van de oversteekplaats voor zowel voetgangers als (auto)bestuurder.

BELEID IN BREDA

In Breda is afgelopen jaar niet zo strikt naar deze regels gehandeld, wat geleidt heeft tot een wildgroei van zebrapaden. Heel vaak is er op verzoek van bewoners of wijk en dorpsraden ingegaan, zonder de gevolgen van te voren duidelijk te hebben. Het is daardoor ook onbekend hoeveel zebrapaden er in de gemeente Breda liggen.

Uit onderzoeksresultaten blijkt:

- a) dat een aanzienlijk deel van de ongevallen met langzaam verkeer plaatsvindt op oversteekvoorzieningen
- b) dat er vaak geen correcte voorrangverlening is en
- c) dat er een grote verscheidenheid aan oversteekvoorzieningen is.

Om hieraan een einde te maken moeten er betere afspraken gemaakt worden waar en wanneer men zebrapaden aanlegt, er is dus behoefte aan duidelijke richtlijnen.

BREDASE RICHTLIJNEN VOOR DE AANLEG VAN ZEBRAPADEN

1. Alleen nieuwe zebrapaden aanleggen waar een maximum snelheid van 30km/u geldt. Bij overlagingen of reconstructies van 50km/u wegen de zebrapaden verwijderen of bekijken of de snelheid ter hoogte van de oversteek terug gebracht kan worden . Om een oversteekbeweging te faciliteren is een voldoende brede middenberm wenselijk.
2. Oversteekvoorzieningen moeten voor iedereen begrijpelijk zijn. Zebrapaden moeten op logische locaties liggen waar automobilisten verwachten dat voetgangers oversteken.(tpv winkelcentra, scholen).

Uitvoeringsvoorschriften

3. Zebrapaden uitvoeren in combinatie met aanvullende maatregel. Een solitair zebrapad is geen veilige oversteekplaats. Het zebrapad is altijd een combinatie met een snelheidbeperkende maatregel (plateau en/of middengeleider) zodat automobilisten slechts met een lage snelheid zo'n oversteekplaats kunnen naderen.
4. Zebra's toestaan in verblijfsstraten langs hoofdadere, in voorrangcombinatie met fietsers. Deze zebra's op den duur vervangen door inritconstructies waarbij het trottoir doorloopt.
5. Voor voorzieningen waar zowel voetgangers als fietsers van gebruik maken, moet één regeling gelden: beide voorrang, beide niet, of beide verkeerslichten.
6. Tussen fietser en voetganger niets regelen, dus geen zebra op fietspaden.
7. Kanalisatiestrepen voor voetgangers alleen bij verkeerslichten toepassen.
8. Goede verlichting bij oversteek, vooral ook op de toeloop.
9. Bij toepassing van een zebra met middengeleider wordt het bord L02 op de middengeleider geplaatst.
10. Verlichte zebra's (L2) boven de rijbaan alleen bij hoge uitzondering aanbrengen.

Bijlage:

IS OVERSTEKEN ZONDER ZEBRA VEILIGER ?

Bij een voetgangersoversteekplaats (VOP) heeft de overstekende voetganger voorrang op het verkeer van de weg die hij/zij oversteekt (zowel snelverkeer als fietsers). Een aankomende bestuurder zal tijdig zijn/haar snelheid moeten verminderen en stoppen als een voetganger wil oversteken. De oversteker moet daarbij wel de indruk hebben dat hij/zij voorrang krijgt, anders zal deze niet oversteken. Sommige voetgangers zijn erg voorzichtig en steken pas over als de automobilist stilstaat. Bij een goed ingerichte VOP zal de voorrangsverlening als vanzelfsprekend moeten verlopen.

Het durven nemen van de voorrang is te merken aan de voorzichtigheid waarmee de voetganger oversteekt. Als de voetganger alleen oversteekt als het aankomende verkeer een vrij grote afstand tot de VOP heeft, dan heeft hij geen vertrouwen in het verkrijgen van voorrang. Ook aan het moment dat de voetganger gaat oversteken, is te zien hoeveel vertrouwen hij heeft in een correcte voorrangsverlening. Als er pas wordt overgestoken als het voertuig is gestopt, heeft de oversteker er geen vertrouwen in.

Een bijkomend probleem is dat voetgangers het moeilijk vinden de naderingssnelheid van het autoverkeer in te schatten. Wanneer men deze inschat als hoog, zal de voetganger eerder geneigd zijn om te wachten met oversteken. De naderingssnelheid en passeersnelheid zullen hoe dan ook lager moeten zijn bij een VOP dan op een wegvak zonder oversteekvoorziening (ook als er geen voetganger is). De bestuurder van het voertuig moet er namelijk op bedacht zijn dat er overstekers kunnen zijn, of te verwachten zijn. Bij een hogere snelheid kunnen overstekers eerder onopgemerkt blijven en kan de bestuurder niet meer adequaat reageren op een eventuele oversteker.

Het gaat erom dat zowel de oversteker als de bestuurder verwachten dat de oversteker eerst gaat, zoals de voorrangsverlening hoort te zijn. Als de bestuurder dit niet verwacht, ontstaan er juist meer gevaarlijke situaties. Aangezien de wettelijke regeling is dat de voetganger voorrang heeft op een VOP, moet deze daar ook op kunnen vertrouwen en moet dit door de inrichting ook voor beide partijen duidelijk zijn.

Het oversteken wordt ook door veel mensen als moeilijk ervaren omdat men het verkeer van 2 richtingen in de gaten moet houden. Als men eenmaal aan de oversteekbeweging begonnen is kan men niet meer op de beslissing terugkomen en is men "overgeleverd" aan het gedrag van de automobilist.

De beslissing om over te steken ligt in het geval er geen zebra ligt geheel bij de voetganger. Deze steekt pas over wanneer er geen autos aankomen.

Bij het toepassen van een zebra wordt de beslissing om over te steken beïnvloed doordat de voetganger voorrang heeft op autos. Hierdoor zal de voetganger ook oversteken wanneer er autos aankomen ("ik heb toch voorrang").

Het resultaat van een veilige oversteek wordt hierbij dus beïnvloed door 2 personen (auto en voetganger).

Om een goede "tussenoplossing" (zonder zebra) te bieden is alleen het maken van een middengeleider, de beste oplossing in dit soort situaties. Bij het toepassen van een middengeleider kan de voetganger zich volledig concentreren op 1 richting en op de middengeleider alsnog een keuze maken om in 1 keer over te steken of te wachten op verkeer van de andere richting.

