

De fractie D66 Nederweert

kenmerk : UIT-18-29950

beh. door : W.H.M.J. Bijlmakers

bijlage(n) : -

uw bericht : 6 april 2018

datum : 25 april 2018

verzonden : 25 april 2018

onderwerp : Vragen artikel 41 (RvO), 'Veilig fietsen naar school'

Geachte heer, mevrouw ,

In het kader van artikel 41 RvO heeft u in uw brief 6 april jongstleden onderstaande vragen gesteld. Achter elke vraag is onze reactie weergegeven.

Schoolomgeving

1. Bent u bekend met de berichtgeving van Veilig Verkeer Nederland dat kinderen te weinig fietsen en dat de fietsvaardigheid van de kinderen achteruit gaat?

Ja, daar zijn wij mee bekend.

2. Zijn er bij u knelpunten bekend van gevaarlijke verkeerssituaties rondom de scholen in onze gemeente?

Ja, die zijn bekend.

3. Zo ja, welke knelpunten zijn dit? En wat wordt er gedaan om deze knelpunten aan te pakken?

Het betreft locaties waar mensen zich vooral onveilig voelen (subjectieve verkeersonveiligheid) als gevolg van de 'schoolspits' tijdens het brengen en halen van de kinderen. Buiten deze spits is er nagenoeg geen sprake van verkeersonveiligheid.

Naast dat de inrichting van de openbare ruimte soms (in geringe) mate wordt aangepast, wordt getracht om samen met de betreffende school afspraken te maken met de ouders en leerlingen ter verbetering van de verkeersveiligheid tijdens de spits. Hierbij moet worden gedacht aan het afspreken van een 'morele rijrichting' (soort van eenrichting verkeer tijdens de spits) rondom de school, verbeterd parkeergedrag, aanpassen rijsnelheid, het respecteren van de stop- en parkeerverboden, gebruik van de juiste ingangen, etc. Ook de omwonenden worden hier in veel gevallen bij betrokken.

Herinrichting Ospelseweg

4. In hoeverre zijn stakeholders zoals omwonenden, ouders en schoolbestuur betrokken bij de gekozen aanpak?

Op de gebruikelijke wijze is over het project gepubliceerd op de website van de Gemeente Nederweert en in het Gemeentecontact. In een enkel geval heeft dit geleid tot een gesprek met belanghebbenden, om hen te informeren en eventueel aanvullende vragen te beantwoorden. Basisschool Budshop, Laco, Jacobs-Gijzen Adviseurs, Jong Nederland en ook de Dorpsraad Budshop zijn vooraf actief bij het project betrokken.

5. Waarom zijn de fietsstroken na de reconstructie niet meer terug geplaatst op de Ospelseweg?

De fietssuggestiestroken dateerden uit de tijd dat de Ospelseweg nog de functie van een zogenaamde gebiedsontsluitingsweg (GOW) had. Hij vormde toen de verbinding tussen Nederweert en Ospel, met een snelheidslimiet binnen de bebouwde kom van 50 km/h en waarbij bij de voorrang met aansluitende wegen was geregeld. In die tijd maakte ook het openbaar vervoer gebruik van deze weg, welke toen nog aanzienlijk breder was dan nu na de herinrichting. Ondanks dat de 'downgrade' naar een zogenaamde erftoegangsweg (ETW) al jaren geleden op papier heeft plaatsgevonden, is met de concrete inrichting volgens de landelijke CROW-richtlijnen voor een ETW pas afgelopen jaar gestart. Om zoveel mogelijk 'werk met werk' te kunnen maken is met de herinrichting gewacht totdat de weg aan groot onderhoud toe was. Geruime tijd voor aanvang van dit onderhoud werd de snelheidslimiet al teruggebracht naar 30 km/h en zijn de kruisingen met de aansluitende wegen gelijkwaardig gemaakt. Uiteindelijk zijn de kruisingen verhoogd aangelegd en is de weg een stuk versmald. Een en ander conform de eerder genoemde (landelijke) CROW-richtlijnen, waarin tevens wordt aangegeven dat er 'in de ideale situatie binnen de bebouwde kom opsluitbanden aanwezig zijn en nimmer lengtemarkering'. Ook de Fietzersbond is geen voorstander van fietssuggestiestroken omdat ze fietsers geen bescherming bieden.

Conform planning worden de verhoogde kruisingen op zeer korte termijn wel nog voorzien van een attentieverhogende rode coating.

6. Is het college bereid om de rode fietsstroken te herstellen op de Ospelseweg?

Nee, omdat rode fietsstroken volgens de richtlijnen niet gewenst zijn en er op dit moment ook geen andere aanleiding bestaat om deze aan te brengen.

7. Bij de reconstructie is ook een oversteekplaats voor voetgangers gerealiseerd. Is het mogelijk om hier een zebrapad aan te brengen op de weg?

De huidige inrichting van de oversteek is dusdanig centraal aangebracht dat onder andere de leerlingen van Basisschool Budshop en de leden van Jong Nederland er gebruik van kunnen maken. De centrale ligging maakt eveneens dat deze oversteek goed zichtbaar is, ook vanuit de Beatrixstraat. De combinatie met de snelheidsremmende voorzieningen (drempel, versmalling en verhoogd kruisingsvlak) maakt dat er veilig overgestoken kan worden. Het aanvullend aanbrengen van een zebrapad, heeft voor deze situatie geen meerwaarde en wordt daarom niet geadviseerd.

In tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht, leidt een zebrapad voor de voetganger niet per definitie tot een verhoging van de verkeersveiligheid. Sterker nog, het kan leiden tot schijnveiligheid omdat de juridische bescherming van een voetganger op een zebrapad in de praktijk aanleiding kan geven tot

onverantwoord/onveilig verkeersgedrag. Al het verkeer is namelijk verplicht voorrang te geven aan voetgangers op een zebrapad, maar doen dit lang niet altijd. Zebrapaden zijn zinvol op plaatsen waar voetgangers continue oversteken. Bijvoorbeeld bij een verbinding tussen twee drukke winkelstraten/promenades. De hier bedoelde oversteek is hiervoor niet geschikt.

8. Op welke termijn kunnen de fietsstroken en het zebrapad worden aangebracht op de Ospelseweg?

N.v.t.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Nederweert,
De secretaris,

De burgemeester,


drs. J.C.T. Bakens

v.o loco T. meulen


H.F.M. Evers

