



Aan de gemeenteraad van Dronten

Onderwerp: Oversteek Oeverloper

Geachte raadsleden,

Op 3 maart jl. hebben wij u geïnformeerd met raadsinformatiebrief u20.001409 over het onderzoeksproces van de fiets- en voetgangersoversteekplaats Oeverloper. Hierin hebben wij u meegedeeld dat 2^{de}-jaars studenten (verkeerskunde) van de Hogeschool Windesheim te Zwolle een onderzoek doen en met aanbevelingen komen om de oversteek op attentiewaarde te vergroten. De uitkomsten van dit onderzoek is als bijlage bijgevoegd.

Wens omgeving en toepassen van beleid

Voor het toepassen van de aanbevelingen zijn deze getoetst aan het beleid in vastgestelde gemeentelijk verkeer- en vervoersplan 2017 (GVVP). Voor de volledigheid vindt u hieronder een beschrijving van de relevante beleidsregels waaraan de aanbevelingen getoetst zijn.

Relevant beleid

In ons gemeentelijke beleid staat dat bij een voetgangers- en fietsoversteekplaats naast elkaar dezelfde voorrangsregeling geldt. Dit betekent dat voetgangers en fietsers of allemaal in de voorrang of allemaal uit de voorrang zijn. De fiets- en voetgangersoversteek aan de Oeverloper is echter voor 2017 aangelegd en kent (beleid)afwijkende voorrangregels voor fietsers en voetgangers.

Wens omgeving

In het participatieproces met betrokken inwoners kwam de wens naar voren om de voetgangersoversteekplaats met zebrapad te behouden. Omdat hier veel kinderen dagelijks oversteken om naar school te gaan. Om aan deze wens te voldoen zou dit betekenen dat de fietsoversteek ook in de voorrang voor fietsers moet worden geregeld. Het plaatsen van een fietser in de voorrang bij gelijkvloerse solitaire fietsoversteken bij 50 km per uur wegen past in principe niet in ons beleid zoals vastgesteld in het GVVP.

Bijlage(n): 1



Fietsers worden bij solitaire oversteken vanuit verkeersveiligheid uit de voorrang gehaald. Voorrang bij een solitaire oversteek is alleen mogelijk bij een gebiedsontsluitingsweg wanneer het aantal fietsers zeer hoog is (> 1000 per etmaal) en de naderingssnelheid van het autoverkeer standaard kan worden teruggebracht naar (ruim) onder de 50 km/uur. Om te kijken of er sprake is van > 1000 per etmaal is er een verkeertelling uitgevoerd.

Uitkomst verkeerstelling

Op deze locatie steken ca. 420 fietsers per dag over. Beleidsmatig is een fietsoversteek in de voorrang te overwegen als er meer dan 1.000 fietsers per dag oversteken. Aangezien deze aantallen bijlange na niet bereikt worden is het vanuit ons beleid niet wenselijk om de fietsoversteek in de voorrang te regelen. Door de volledige oversteek uit de voorrang te halen, betekent dat het zebrapad verwijderd moet worden. Zoals eerder aangegeven is dat niet wenselijk. Zij willen een 'veilige' oversteek met zebrapad.

Fietsers over zebrapad

Doordat de voetganger- en fietsoversteek naast elkaar ligt gebeurde het ook regelmatig dat fietsers over het zebrapad reden. Waarbij de fietsers mogelijk het gevoel kregen dat zij voorrang hadden op het autoverkeer. Dit is niet het geval, de voorrangsregel op zebrapaden geldt alleen voor voetgangers. Om dit probleem op te lossen zijn er witte hekwerken met rode reflectie geplaatst aan het begin van het zebrapad, zodat fietsers van de fietsoversteek gebruik gaan maken en niet van het zebrapad. De hekwerken zijn op voldoende afstand van elkaar geplaatst, zodat iemand met een rollator, kinderwagen o.i.d. de voetgangersoversteek goed kan gebruiken.



Conclusie:

Gezien het dilemma met bestaande situatie, wens omgeving, vigerend beleid en het feit dat er geen ongevallen zijn geregistreerd is de conclusie om maatwerk te verrichten. Uit de aanbevelingen verwachten wij dat het vergroten van de attentiewaarde het beste wordt bereikt door het aanbrengen van rode coating op het zebrapad (onderbreking van de zwarte asfalt laag) en zigzag strepen. Deze maatregelen, op onderstaande foto's afgebeeld, zijn op korte termijn uit te voeren. Het college acht met deze maatregelen de oversteek optimaal te hebben ingericht op attentiewaarde.



Eventueel remmende werking drempels verbeteren

Na uitvoering van de attentie verhogende maatregelen is het belangrijk om de rijksnelheid te hoogte van de oversteek te meten (verkeerstelling met rubberen telsingen over de rijbaan). Uit eerder gehouden verkeerstellingen blijkt dat de snelheid van het autoverkeer ter hoogte van de oversteek ca. 5-10 km/ u hoger ligt dan de toegestaan. Mochten de maatregelen geen effect hebben gehad op de rijksnelheid dan volgt er een raadsvoorstel om deze drempels aan te passen voor een betere remmende werking. Waarbij de landelijke richtlijnen van het CROW worden toegepast.

Kaderbrief

In de kaderbrief 2021 staat bij nieuw beleid, programma 2.1 "Verkeer en Vervoer" de langzaamverkeersverbinding De Oeverloper – De Zate benoemd. Voor de totale realisatie is € 475.000,- benodigd voor:

- Het vervangen van de bestaande voetgangersbrug voor een fiets- en voetgangersbrug, waarbij de kosten worden geraamd op € 440.000 en;
- Het aanpassen van de oversteek over de Oeverloper door de huidige drempels aan te passen. Deze kosten worden geraamd op € 35.000,-.

Separaat raadsvoorstel na vaststelling programmabegroting 2021

Om het vervangen van de brug en de aanpassing bij de oversteek te kunnen realiseren volgt er na vaststelling van de Programmabegroting 2021 (in november) een separaat raadsvoorstel om de middelen hiervoor beschikbaar te stellen. Ten aanzien van de oversteek zal dit afhangen van de verkeerstelling die we uitvoeren na aanpassing van de attentie verhogende maatregelen.

Hoogachtend,

het college van Dronten

mr. E.J. Kruijswijk Jansen
Locosecretaris

drs. J.P. Gebben
Burgemeester



Datum : 30 juni 2020
Bladnr. : 4
Kenmerk : U20.004957/ GO/ GH

Corsannummer : U20.004957
Naam auteur : G. Hakkers
Team : Gebiedsontwikkeling
Telefoonnummer :

Concept/Verzendinstructie

Verzenden op : donderdag 11 juni 2020

Kopie aan : Archief
g.hakkers@dronten.nl
griffie@dronten.nl

Scanstraat : Stuur een kopie naar DIV. Zij scannen het document ter
completering van Corsa.

Bijlage(n) : Onderzoeksrapport "Aanbeveling oversteekplaats
Oeverloper" d.d. 15 mei
2020

Opmerkingen :



Aanbeveling oversteekplaats de Oeverloper

Jan-Willem Pakkert en Paulien ten Siethof

HOGESCHOOL WINDESHEIM TE ZWOLLE | IN OPDRACHT VAN GEMEENTE DRONTEN | 15 MEI 2020

Inhoud

1.	Inleiding	2
1.2	Leeswijzer	2
2.	Situatieschets	3
2.1	Gebied	3
2.2	Weg.....	3
2.3	Oversteekplaats.....	3
2.4	Gebiedsanalyse.....	4
3.	Probleemanalyse	5
3.1	Probleem 1: Snelheid	5
3.1.1	Oorzaak.....	5
3.2	Probleem 2: Overzichtelijkheid	5
3.2.1	Oorzaak.....	5
3.3	Probleem 3: Fietser geen voorrang en voetganger wel	5
3.3.1	Oorzaak.....	5
4.	Korte termijn oplossing	6
4.1	Kleuren	6
4.1.1	Kleuren naast de vluchtheuvel	6
4.1.2	Het volledige kruispunt kleuren	6
4.1.3	Oversteekplaats fietsers kleuren.....	7
4.2	Attentie.....	7
4.2.1	Zinnen	7
4.2.2	Zigzag strepen op het asfalt	7
4.3	Klinkers	7
4.4	Spandoek of arm over de weg.....	8
4.5	Dynamische wegdekverlichting.....	8
4.6	Aanbeveling korte termijn oplossing.....	8
5.	Lange termijn oplossing.....	9
5.1	Het ontwerp toegelicht	9
5.2	Impressies.....	10
	Bibliografie	11

1. Inleiding

Dit rapport gaat over de oversteekplaats: de Oeverloper. Deze oversteekplaats is gelokaliseerd in de plaats Dronten. Deze plaats is relatief jong en heeft ruim 40.000 inwoners. De Oeverloper is geplaatst tussen twee buurten. Er zijn er veel scholen om en nabij de oversteekplaats waardoor deze in de ochtend en in de middag veel gebruikt wordt.

Het is momenteel de meest onveilige oversteekplaats in Dronten (Omroep Flevoland, 2019). Er heerst veel onduidelijkheid omtrent de voorrang en het voelt niet veilig aan. Er zijn meerdere mogelijkheden overwogen maar er is nog geen goed werkende oplossing. Recent geleden zijn er attentiekokers en waarschuwborden geplaatst om de oversteekplaats meer te laten opvallen. Het doel van dit rapport is om een oplossing te ontwikkelen voor de problematiek rondom de oversteekplaats en een aanbeveling te geven. Dit wordt gedaan door eerst een probleemanalyse uit te voeren en vervolgens verschillende oplossingen uit te werken.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt er een beeld geschetst van het gebied waar de oversteekplaats zich bevindt. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de probleemanalyse in kaart gebracht. Nadat het probleem duidelijk is, worden er in hoofdstuk 4 verschillende korte termijn oplossingen besproken inclusief aanbeveling. Tot slot zal in hoofdstuk 5 de lange termijn oplossing worden uitgewerkt en toegelicht.

2. Situatieschets

2.1 Gebied

Oversteekplaats de Oeverloper is gelegen in de buurt: Oeverloperwijk. Deze oversteekplaats verbindt de Oeverloperwijk met de naastgelegen buurt: Oud-Dronten. Aan één zijde van de oversteekplaats bevinden zich drie basisscholen. Deze oversteekplaats wordt gebruikt om buurten te verbinden en is een belangrijke route voor loop- en fietsverkeer dat van en naar de basisscholen gaat. Ook bevindt deze oversteekplaats zich in de buurt van het station.

2.2 Weg

De oversteekplaats is gelegen op de weg: de Oeverloper. Er wordt hier een maximum snelheid gehanteerd van 50 km/u. Deze weg is een belangrijke doorgaande route binnen de bebouwde kom waar veel verkeer gebruik van maakt. Vlak naast de buurt 'Oud-Dronten' bevindt zich het winkelcentrum en aan de andere kant een industrieterrein. De Oeverloper wordt daarom ook veel gebruikt door vrachtverkeer.

2.3 Oversteekplaats

Er bevinden zich twee oversteekplaatsen naast elkaar (zie figuur 1). De fietser en de voetganger kunnen hier oversteken. Wel is er verschil qua voorrang. De voetganger heeft voorrang doormiddel van een zebrapad maar de fietser heeft hier geen voorrang. Aansluitend aan de oversteekplaats bevindt zich een voetgangersbrug die Oud-Dronten verbindt met de Oeverloperwijk. Deze is uitsluitend voor voetgangers maar wordt veelvuldig gebruikt door fietsers. Dat komt omdat de brug direct tegen de oversteekplaats ligt. Aan de weerszijden van de oversteekplaats liggen drempels waardoor deze op een verhoging staat. Wel is deze verhoging minimaal waardoor autoverkeer niet daadwerkelijk snelheid hoeft te minderen.



Figuur 1 Weergave oversteekplaats (Pakkert)

2.4 Gebiedsanalyse

In onderstaande figuur worden de belangrijke gebieden weergegeven die relatie hebben met de oversteekplaats. De gemarkeerde locaties zijn plekken in de directe omgeving van de oversteekplaats. Mensen uit de buurten Oud-Dronten en de Oeverloperwijk zullen vaak gebruik maken van de oversteekplaats wanneer men van en naar de gemarkeerde locaties gaat. In het bijzonder de drie basisscholen in Oud-Dronten. In de uitgevoerde tellingen voorafgaand aan dit rapport is te zien dat in de ochtend en middag het meeste verkeer gebruik maakt van de oversteekplaats. Dit komt omdat dit de tijden zijn wanneer de scholen opengaan en sluiten.



Figuur 2 Weergave gebied (Google Maps, 2019)

3. Probleemanalyse

3.1 Probleem 1: Snelheid

De Oeverloper is een overzichtelijke en rechte weg. Er mag hier 50 km/u gereden worden maar deze snelheid wordt vaak overschreden. Dit komt omdat de weg recht en overzichtelijk is. Alleen de oversteekplaats zorgt voor een obstakel maar doordat deze vanaf een afstand niet opvalt heeft het weinig effect. Er zijn drempels geplaatst maar deze zijn te laag om daadwerkelijk de snelheid te verminderen. Het werkt meer als opvallende maatregel.

3.1.1 Oorzaak

De weg lijkt overzichtelijk en ononderbroken omdat het kruispunt niet opvalt. Hierdoor is het aantrekkelijk om als automobilist harder te rijden. De drempels straffen een te hoge snelheid niet af omdat deze te laag zijn.

3.2 Probleem 2: Overzichtelijkheid

Aan beide zijden van de weg staan bomenrijen (zie figuur 3). Deze staan er langs de volledige lengte van de weg. Hierdoor is er veel schaduw overdag. Tijdens de schouw viel het op dat ondanks de opvallende attentiekokers en verkeersborden de oversteekplaats van afstand nog steeds slecht te zien is. Ook van grote afstand is de oversteekplaats niet in eerste instantie te zien waardoor het een overzichtelijke weg zonder onderbrekingen lijkt. De attentiekokers werken wel op korte afstand. Voetgangers en fietsers zijn door de bomen ook minder goed te zien en er zijn hierdoor een aantal dode hoeken om en nabij het kruispunt.



Figuur 3 Bomenrij (Pakkert)

3.2.1 Oorzaak

De bomenrijen zorgen voor schaduw overdag waardoor de oversteekplaats niet goed opvalt en wachtende voetgangers en fietsers slechter te zien zijn.

3.3 Probleem 3: Fietser geen voorrang en voetganger wel

De gemeente Dronten heeft een beleid opgesteld wat betreft de voorrang voor voetgangers en fietsers. De volgende regel is van toepassing:

Voetgangers en fietsers hebben dezelfde voorrangswaardering ten opzichte van de kruisende weg. (Gemeente Dronten, 2017).

In dit geval zouden de voetgangers en fietsers beiden wel of geen voorrang hebben. Dit beleid ziet men terug in de rest van Dronten. Bij de Oeverloper heeft de voetganger wel voorrang in tegenstelling met wat het beleid adviseert. De voetganger zou eigenlijk geen voorrang mogen krijgen. Hierdoor zou het overstekend verkeer hetzelfde zijn en is de oversteekplaats duidelijker. Nu moet autoverkeer goed kijken of de fietser wel of geen voorrang heeft. Ook neemt de fietser vaak voorrang omdat er een zebapad ligt.

3.3.1 Oorzaak

Plaatsing van zebapad waardoor er twee verschillende voorrangssituaties zijn en dit tegenstrijdig is met het beleid.

4. Korte termijn oplossing

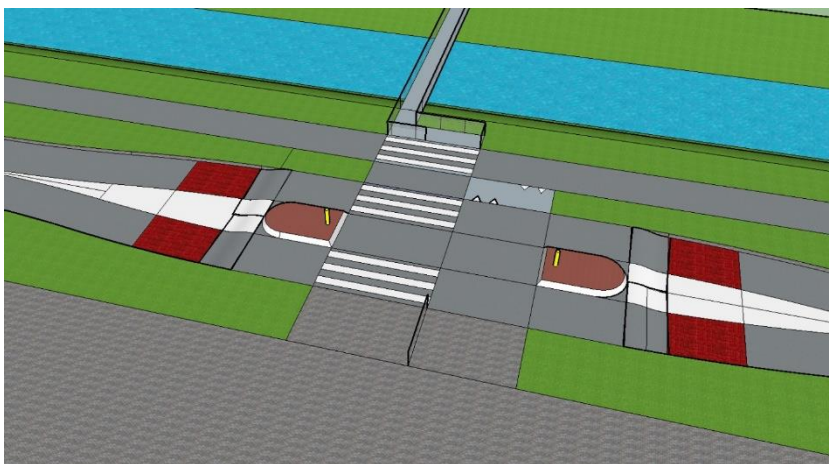
4.1 Kleuren

Er zijn verschillende manieren om doormiddel van kleur de oversteekplaats meer te laten opvallen. De plek moet vanaf afstand als onderbreking van de rechte weg gezien worden. Het gewenste effect is dat automobilisten onbewust de snelheid laten afnemen. Ook zorgt kleur voor een verhoogde attentie.

Een oplossing is om de oversteekplaats in te kleuren. Dit kan op verschillende manieren:

4.1.1 Kleuren naast de vluchtheuvel

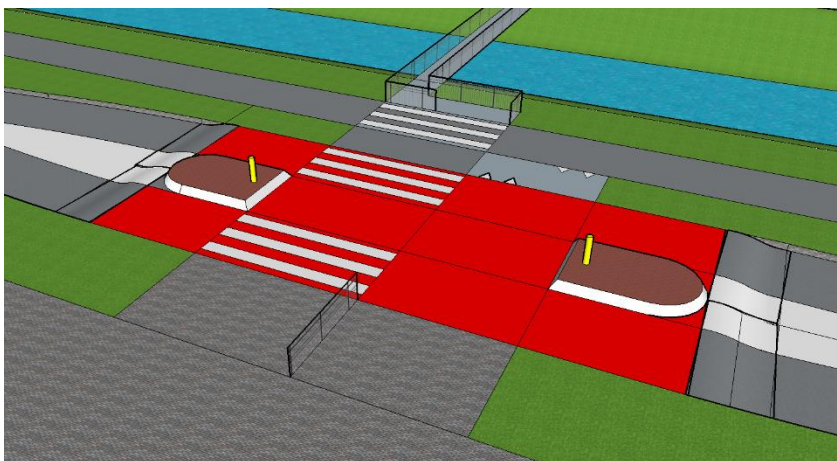
Door de vier vlakken naast de twee vluchtheuvels in te kleuren valt het kruispunt van grote afstand op en is er door kleur een onderbreking in de rechte weg (zie figuur 4).



Figuur 4 Kleuren naast de vluchtheuvel

4.1.2 Het volledige kruispunt kleuren

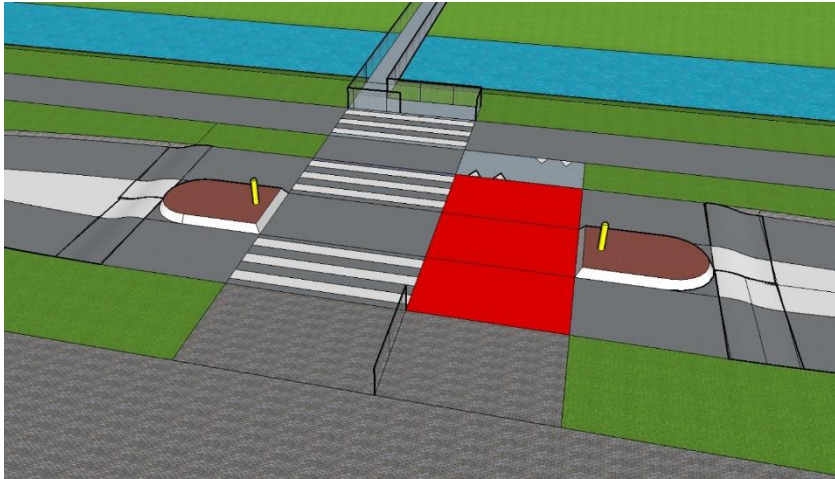
Door het volledige kruispunt een kleur of verschillende kleuren te geven zal het kruispunt duidelijk opvallen (zie figuur 5). Hierdoor zal de automobilist er meer rekening mee houden aangezien het een andere situatie is dan de rest van de weg. Nadeel kan zijn dat het kruispunt teveel focus krijgt omdat het van grote afstand opvalt en het duurder is dan een gedeelte van het kruispunt een kleur geven.



Figuur 5 Volledig kleuren

4.1.3 Oversteekplaats fietsers kleuren

Men kan de oversteekplaats van de fietsers een (rode) kleur geven (zie figuur 6). Hierdoor valt het op dat er overgestoken wordt. Nadeel is dat de (rode) kleur geassocieerd wordt met voorrang terwijl hier geen sprake van is. Risico is dat de fietser denkt dat hij voorrang heeft of dat de automobilist te vaak stopt.



Figuur 6 Oversteekplaats fietsers kleuren

4.2 Attentie

Doormiddel van belijning op de weg kan de oversteekplaats meer opvallen. Hierbij geldt hetzelfde als bij de kleuren. Het gewenste effect van belijningen is dat automobilisten onbewust de snelheid laten afnemen, doordat ze eerder worden geattendeerd op de gevaarlijke situatie.

4.2.1 Zinnen

Men kan zinnen op het asfalt schrijven. Het doel van deze teksten moet attentie verhogend zijn. Twee voorbeelden: 'pas op, fietsers', of 'Pas op, oversteekplaats'. Deze oplossing is relatief goedkoop en zorgt voor meer aandacht.

4.2.2 Zigzag strepen op het asfalt

Zigzag strepen op het asfalt (zie figuur 7). Dit geeft aan dat er een gevaarlijke situatie aankomt. Het gewenste effect is dat de automobilist meer aandacht geeft aan de aankomende situatie.



Figuur 7 Zigzag strepen (Auto theorie verkeerstekens, 2020)

4.3 Klinkers

Een vlak met gekleurde klinkers voor de drempels zorgen ervoor dat het minder prettig rijdt en de aandacht versterkt. Het doel is dat de automobilist het idee heeft dat er wat anders gebeurt en dit een andere situatie is dan de voorgaande meters.

4.4 Spandoek of arm over de weg

Doormiddel van een arm of spandoek over de weg zal duidelijk te zien zijn dat er een andere situatie aankomt. Het gewenste effect is dat er meer aandacht is voor de situatie en dat de snelheid afneemt. Wel moet hierbij rekening worden gehouden met de hoogtes van bijvoorbeeld het vrachtverkeer.

4.5 Dynamische wegdekverlichting

Met dynamische wegdekverlichting worden er LED-knipperlichten in het asfalt geplaatst (zie figuur 8). Met een sensor worden de voetgangers geregistreerd en wanneer deze er zijn gaan de lichten knipperen. Overdag zullen deze lichten alleen minder opvallen.



Figuur 8 Dynamische wegdekverlichting (Inbouw solar wegdekreflector, sd)

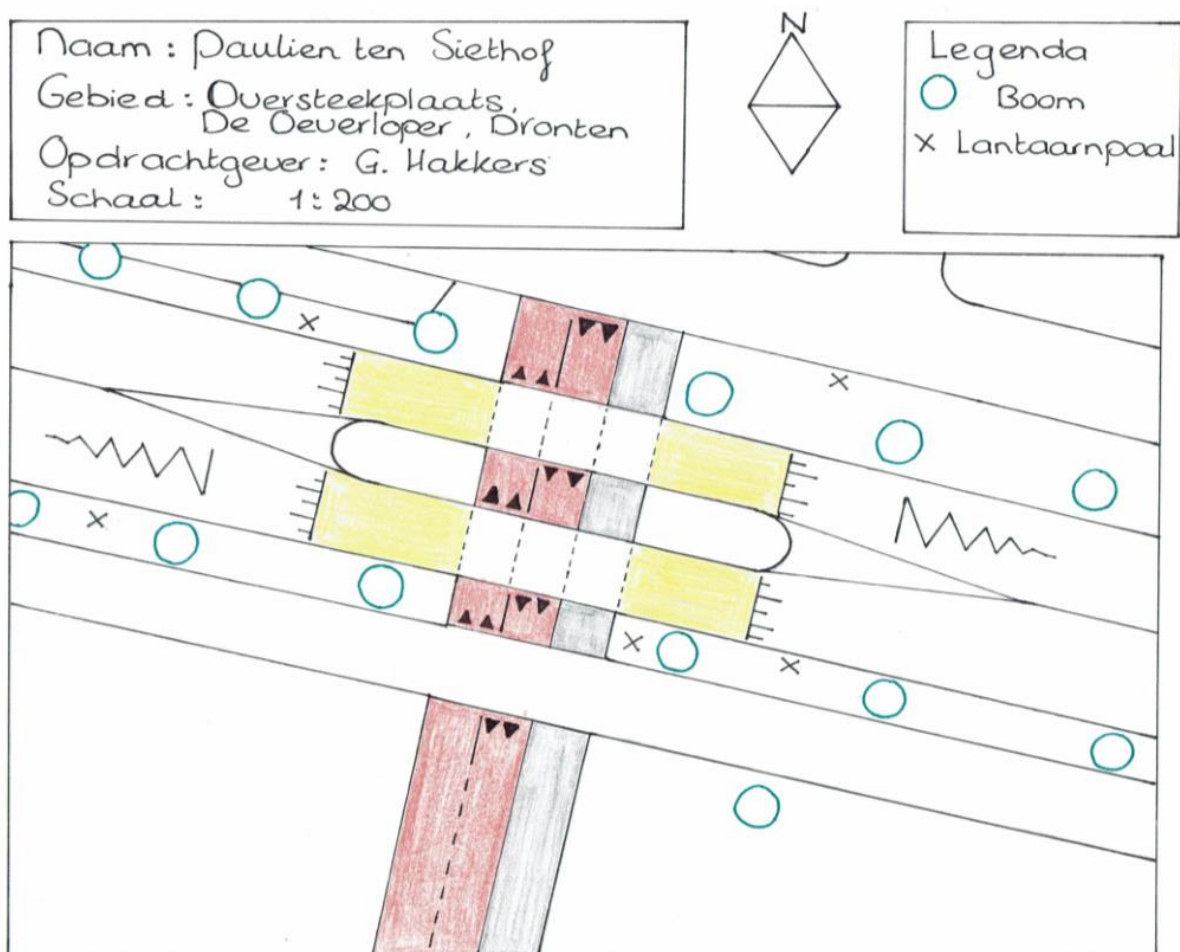
4.6 Aanbeveling korte termijn oplossing

Er wordt aangeraden om de vier vlakken naast de twee vluchtheuvels een kleur te geven. Hierdoor valt het kruispunt meer op en is er een duidelijke onderbreking van de rechte weg. Dit in combinatie met de zogenoemde zigzag streep op het wegdek. Hierdoor weet de automobilist van tevoren dat er een gevaarlijke situatie aankomt waarbij extra opgelet moet worden. Eventueel zou er een extra hek op de vluchtheuvel gezet kunnen worden die dezelfde kleuren heeft als de attentiekokers langs de weg. Met deze aanbeveling is het gewenste effect dat het kruispunt meer opvalt, zowel van veraf als dichtbij, en de snelheid afneemt en de attentie van de automobilist verhoogd.

5. Lange termijn oplossing

5.1 Het ontwerp toegelicht

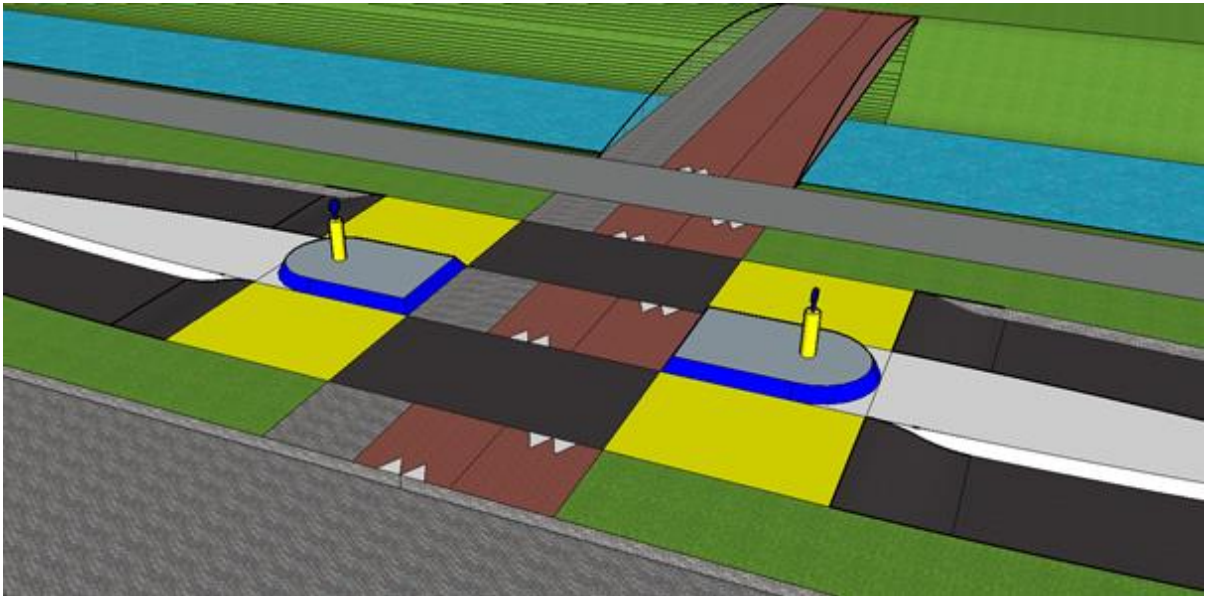
In het nieuwe ontwerp wordt uitgegaan van een verbrede en nieuwe brug voor zowel de fietser als de voetganger (zie figuur 9). Hierdoor zal de oversteekplaats nog drukker worden. Er is daarom gekozen om de oversteekplaats goed te laten opvallen. De vlakken op het asfalt naast de vluchtheuvels zijn gekleurd. Hierdoor valt het meer op voor de automobilist en is er een duidelijke onderbreking in de rechte weg. Het witte verdrijvingsvlak wordt verhoogd tot de hoogte van de vluchtheuvels. Hierdoor is er een fysieke barrière tussen de rijstroken en moet de automobilist zich aanpassen. Het zebrapad is weggehaald zodat zowel de fietser als de voetganger geen voorrang heeft. Hierdoor voldoet deze oversteekplaats aan het beleidsadvies. Ook is het voor de automobilist duidelijker. Tot slot zijn er Zigzag strepen toegevoegd op het wegdek zodat de automobilist van tevoren weet dat er een gevaarlijke situatie aankomt.



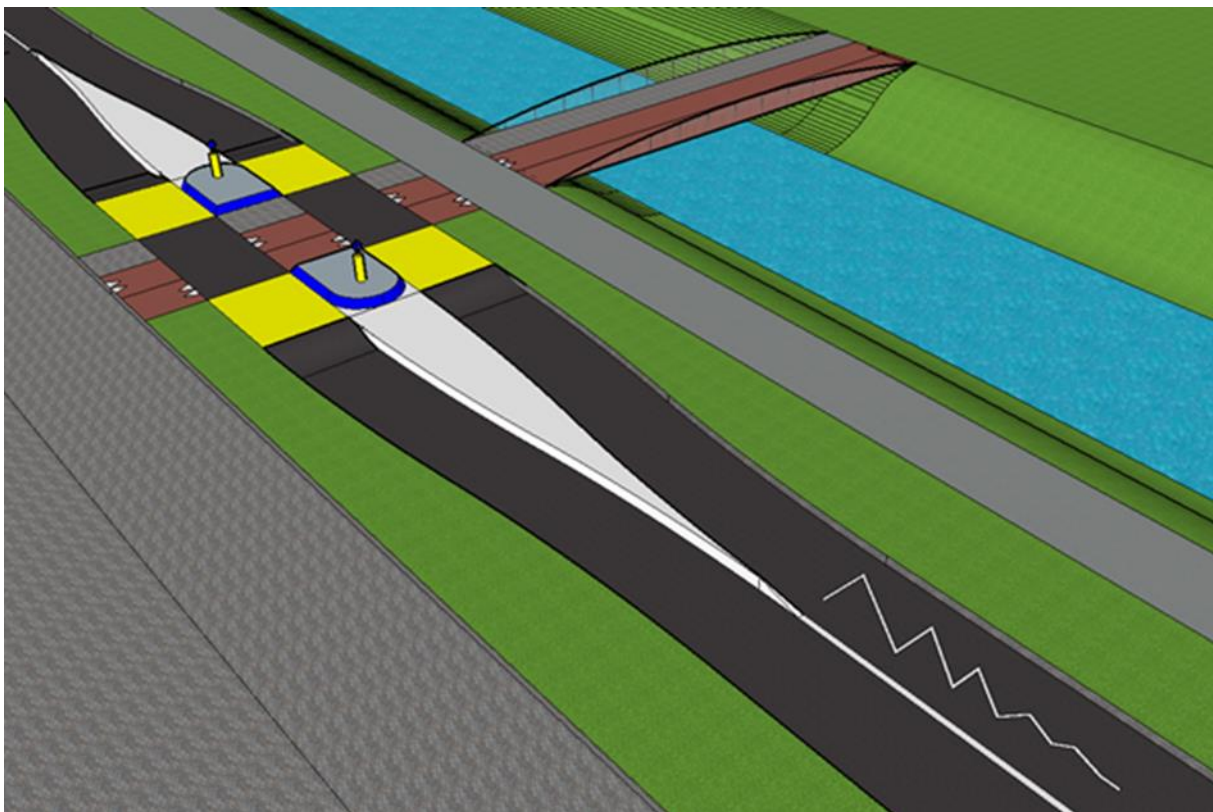
Figuur 9 2D-tekening lange termijn oplossing

5.2 Impressies

In onderstaande figuren zijn twee impressies van de lange termijn oplossing weergegeven.



Figuur 10 Impressie 1



Figuur 11 Impressie 2

Bibliografie

Auto theorie verkeerstekens. (2020). Opgehaald van Theorieexamen:
<https://www.theorieexamen.nl/auto-theorie/verkeerstekens>

Gemeente Dronten. (2017). *Gemeentelijk verkeer en vervoer plan*. Dronten.

Google Maps. (2019). Opgehaald van [google.nl/maps](https://www.google.nl/maps/):
<https://www.google.nl/maps/@52.5474539,5.8613184,14.83z>

Inbouw solar wegdekreflector. (sd). Opgehaald van [inframarks](https://inframarks.nl/grs-1-inbouw-solar-wegdekreflector/): <https://inframarks.nl/grs-1-inbouw-solar-wegdekreflector/>

Omroep Flevoland. (2019, Mei 3). *Oeverloper in Dronten gevaarlijkste verkeerssituatie*. Opgehaald van Omroep Flevoland: <https://www.omroepflevoland.nl/nieuws/170625/oeverloper-in-dronten-gevaarlijkste-verkeerssituatie>

Pakkert, J.-W. (sd). *Oversteekplaast de Oeverloper*. Dronten.