

Veilige routes en oversteekplaatsen - Oogvereniging

Een aantal ontwikkelingen in verkeerssituaties maakt het voor mensen met een visuele beperking steeds minder veilig om zelfstandig op pad te gaan. In dit

document zet de Oogvereniging namens de samenwerkende oogpatiëntenorganisaties een aantal actuele verkeersontwikkelingen met nadelige gevolgen voor verkeersdeelnemers

met een visuele en/of auditieve beperking op een rij. Per ontwikkeling benoemen we onze standpunten en oplossingen.

Zebrapad met hinkelbaan

Onze standpunten en oplossingen

Actuele ontwikkeling 1: Zebrapaden verdwijnen

In diverse gemeenten worden zebrapaden verwijderd, omdat deze slechts schijnveiligheid zouden bieden. Automobilisten, brommers en fietsers stoppen vaak niet voor voetgangers die oversteken op een zebrapad. Dit heeft soms aanrijdingen tot gevolg. Het toenemend aantal aanrijdingen op zebrapaden is een verontrustende ontwikkeling. Het weghalen van zebrapaden lijkt dan voor de hand te liggen, maar hoe komen voetgangers dan nog veilig aan de overkant?

Kanalisatiestrepen (stippellijnen) die op veel plaatsen worden aangebracht om oversteekplaatsen aan te duiden, zijn veel minder zichtbaar en leiden tot verwarring. Veel verkeersdeelnemers kennen de betekenis van deze stippellijnen niet. Voetgangers hebben hier geen voorrang, maar krijgen deze soms wel. Als de ene bestuurder stopt en de ander toch doorrijdt, wordt het pas écht onveilig.

Dat je voorrang moet verlenen aan voetgangers die het zebrapad gebruiken, staat duidelijk in onze verkeersregels. In veel landen om ons heen stoppen automobilisten veel beter voor voetgangers op een zebrapad. Bij een zebrapad is voor alle verkeersdeelnemers duidelijk wat de bedoeling is. De toevoeging van snelheidsremmende maatregelen kan er bovendien voor zorgen dat bestuurders de zebra met gepaste snelheid naderen en makkelijker kunnen stoppen.

Juist voor meer kwetsbare verkeersdeelnemers zoals ouderen, kinderen of mensen met een (visuele) beperking is een zebrapad nog steeds een duidelijke en daarmee relatief veilige plek om over te steken. Ook voor een geleidehond is dit een herkenbare plek om zijn baas naartoe te brengen voor een veilige oversteek.

Zonder zebrapaden kun je verwachten dat het aantal aanrijdingen zal toenemen, evenals het aantal mensen dat niet meer alleen op pad durft te gaan.

De samenwerkende oogpatiëntenorganisaties vinden dat:

- zebrapaden een voor iedereen herkenbare en daarmee relatief veilige oversteekplaats moeten zijn;
 - stoppen voor zebrapaden moet worden gehandhaafd;
 - zebrapaden moeten worden voorzien van verkeersremmende maatregelen;
 - beleid van gemeenten om zebrapaden te verwijderen moet worden herzien;
 - bij oversteekplaatsen van en naar tram- en bushaltes altijd een zebepad aangelegd dient te zijn
- einde van de lijst.

Actuele ontwikkeling 2: Het voetpad maakt plaats voor gedeelde ruimte (shared space)

Een andere trend die verkeersdeelnemers moeilijker maakt voor mensen met een visuele en/of auditieve beperking is het inrichten van pleinen en winkelstraten als één gemeenschappelijke ruimte voor alle verkeersdeelnemers. Gescheiden verkeersstromen voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer verdwijnen.

Er is geen voetpad, fietspad of oversteekplaats meer. Een maatregel die in specifieke situaties de veiligheid kan vergroten doordat verkeersdeelnemers beter op elkaar gaan letten en hun snelheid aanpassen. De veiligheid voor de gebruikers van deze gedeelde ruimte is in belangrijke mate gebaseerd op het maken van oogcontact. Mensen die blind of slechtziend zijn, missen deze signalen.

Doordat de vaste structuur van het voetpad, het fietspad en de rijbaan verdwijnt, kunnen mensen met een visuele beperking zich niet meer oriënteren. Een stoeprand die normaal gesproken voor een duidelijk afgebakende route zorgt, ontbreekt. Deze afbakening is zowel voor een gebruiker van een taststok als een geleidehondengebruiker essentieel. Het ideaal dat verkeersdeelnemers door het ontbreken van structuur en overzicht snelheid minderen en rekening met elkaar houden is mooi, maar gaat helaas niet altijd op. Het ontbreken van de structuur en oriëntatiepunten leidt voor verkeersdeelnemers met een visuele beperking tot veel onzekerheid. Vaak vermijden deze verkeersdeelnemers deze plekken.

De samenwerkende oogpatiëntenorganisaties vinden dat:

- de keuze voor shared space geen veilige oplossing voor verkeersdeelnemers met een visuele beperking is
- verkeersoplossingen moeten bestaan uit herkenbare en duidelijke structuren waar ook mensen met een visuele beperking zich goed kunnen oriënteren

Actuele ontwikkeling 3: Stoplichten verdwijnen of worden 's avonds uitgeschakeld

Om een snelle doorstroom van het verkeer mogelijk te maken onderzoeken gemeenten welke stoplichten weg kunnen. In de avonduren worden stoplichten en rateltickers steeds vaker uitgeschakeld vanwege een geringer verkeersaanbod en geluidsoverlast van de rateltickers voor omwonenden. Voor kwetsbare verkeersdeelnemers verdwijnt hiermee de zekerheid om veilig te

kunnen oversteken. Verkeersdeelnemers met haast krijgen letterlijk voorrang. Als er geen (werkend) stoplicht meer is, geldt het recht van de sterkste.

Het uitschakelen of weglaten van rateltikkers op verkeersregelinstallaties vanwege geluidsoverlast voor omwonenden is onnodig, gezien de technische mogelijkheden.

Je kunt het geluidsniveau van de tikkers mee laten gaan met dat van het verkeer van dat moment. Bovendien kun je er voor kiezen dat een verkeersregelinstallatie, dus zowel het licht als de tikker, automatisch wordt ingeschakeld als er een voetganger of fietser nadert. In de avond werkt deze oplossing ook. Het snelverkeer kan zo ongehinderd doorrijden en voetgangers en fietsers krijgen ruimte om over te steken. In plaats van het stoplicht uitzetten kan de hoofdstroom ook standaard groen licht krijgen zolang er geen overstekend verkeer is.

De samenwerkende oogpatiëntenorganisaties vinden dat:

- geregelde oversteekplaatsen de veiligste oversteekmogelijkheid voor mensen met een (visuele) beperking zijn

Actuele ontwikkeling 4: Veel enkelzijdige fietsongevallen worden veroorzaakt door de slechte zichtbaarheid van de fietsinfrastructuur

Fietsen is voor meer kwetsbare verkeersdeelnemers zoals ouderen, kinderen en mensen met verminderd zicht vaak een hachelijke onderneming, terwijl de fiets een goed alternatief vervoermiddel is voor mensen die niet mogen autorijden. De slechte zichtbaarheid van de fietsinfrastructuur is een belangrijke oorzaak van eenzijdige fietsongevallen.

In steden is de ruimte voor de grote stromen fietsers vaak beperkt. Tussen steden en dorpen ontstaan de laatste tijd fietsroutes. Mede door de opkomst van de elektrische fiets neemt de gemiddelde snelheid van het fietsverkeer toe en het aantal afgelegde fietskilometers in Nederland groeit gestaag. Deze ontwikkelingen maken een goed zichtbare fietsinfrastructuur, door duidelijke belijning en markering, steeds belangrijker. Hoewel de markering van bochten op fietspaden buiten de bebouwde kom is opgenomen in de nieuwe richtlijnen van het CROW is dit op veel plaatsen nog niet gerealiseerd.

Evenals de slechte zichtbaarheid van het verloop van het fietspad en de bermrand, vormen paaltjes op het fietspad een groot gevaar. Overheden zijn aansprakelijk voor eenzijdige fietsongevallen door paaltjes. Zij doen er, ook om die reden, beter aan de paaltjes te verwijderen of achterwege te laten net als (slecht zichtbare) betonbanden.

De samenwerkende oogpatiëntenorganisaties vinden dat:

- de zichtbaarheid van de fietsinfrastructuur moet worden verbeterd door duidelijke belijning en markering van fietsstroken en fietspaden, zowel binnen als buiten de bebouwde kom
- de richtlijnen over belijning van fietspaden buiten de bebouwde kom moeten worden opgevolgd
- alle (overbodige) paaltjes en betonbanden van fietsroutes moeten worden verwijderd

Actuele ontwikkeling 5: Het aantal elektrische auto's, brommers en fietsen neemt enorm toe

Het aantal elektrische auto's op de weg groeit snel en ook elektrische brommers en fietsen worden steeds meer gemeengoed. Een hele goede ontwikkeling in termen van duurzaamheid, die terecht wordt gestimuleerd door de overheid. Een keerzijde van deze ontwikkeling is dat deze voertuigen niet hoorbaar zijn.

Dit kan bij het oversteken tot verkeerde inschattingen leiden met ongelukken tot gevolg. Voor elektrische auto's geldt dat zij vanaf 2019 verplicht voorzien moeten zijn van een geluidssignaal waardoor ze ook bij lagere snelheden hoorbaar zijn en daardoor tijdig kunnen worden opgemerkt door fietsers en voetgangers.

Ook fietsers en voetgangers met goede ogen schrikken van een niet hoorbare auto of scooter die van achter nadert. Bij hogere snelheden buiten de bebouwde kom en op de snelweg is een toevoeging van geluid uiteraard niet noodzakelijk.

De nu in Europa afgesproken regels voor het geluid van elektrische auto's is winst, maar er zijn een paar kanttekeningen. Het geluid dat voor de veiligheid is toegevoegd, kan nog steeds door de bestuurder worden uitgeschakeld. De nieuwe regels zeggen bovendien niets over elektrische scooters en fietsen.

De samenwerkende oogpatiëntenorganisaties vinden dat:

- alle elektrische voertuigen –dus ook fietsen, brommers en scooters- verplicht geluid moeten maken bij snelheden onder de 50 km/u.

In het kort/resumé

Met de toenemende vergrijzing en daarmee het aantal kwetsbare verkeersdeelnemers, groeit de behoefte aan duidelijke structuur in het drukke verkeer. Vooral kwetsbare verkeersdeelnemers hebben baat bij duidelijke en herkenbare structuren in verkeerssituaties, zoals zebrapaden, gescheiden verkeersstromen voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer, evenals verkeerslichten met rateltickers en een trilsignaal. Doorstroming van het verkeer is belangrijk, maar de daarvoor gekozen oplossingen mogen niet ten koste gaan van verkeersdeelnemers die toch al een tandje bij moeten zetten om mee te kunnen doen.

De samenwerkende oogpatiëntenorganisaties

April 2016