

Raadsvoorstel

Onderwerp: *Aanpak zichtbare en veilige zebrapaden*

Kenmerk	60228-2026
Besluitvormende raadsvergadering	2026-09-17
Namens	Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Assen De heer M.L.J. Out, burgemeester De heer T. Dijkstra, secretaris

1. Beslispunten

1. Op basis van de uitkomst pilots uit 'Aanpak zichtbare en veilige zebrapaden' te besluiten tot een reactieve aanpak zichtbare en veilige zebrapaden.

2. Inleiding

Aanleiding

Op 9 november 2023 nam u de motie 'Goed Zichtbare Zebrapaden' aan. Op 13 juni 2024 stemde u in met het raadsvoorstel 'Plan van aanpak zebrapaden' (bijlagen 1 en 2) om:

- Met kleine maatregelen potentiële risicolocaties aan te pakken;
- Vier pilots uit te voeren met verschillende maatregelen voor goed zichtbare zebrapaden;
- Deze pilots te evalueren en lessen uit de pilots te gebruiken als bouwstenen voor het opstellen van een meerjarenaanpak voor alle zebrapaden in Assen.

Op 12 november 2025 bent u per brief geïnformeerd (bijlage 3) over de voortgang van het 'Plan van aanpak zebrapaden'.

Uitkomst evaluatie pilots

De effecten op verkeersveiligheid zijn objectief (cameraonderzoek) en subjectief (enquêtes) onderzocht. Het rapport 'Aanpak veilige en zichtbare zebrapaden' (bijlage 4) bevat de belangrijkste uitkomsten.

Samenvattend:

- Geen enkele pilot heeft de verkeersveiligheid verslechterd;
- **Pilot Hannie Schaftweg** (standaardontwerp met snelheidsremming en aanbevolen verlichting) is effectief in het verminderen van kritische conflictsituaties en het verbeteren van de ervaren verkeersveiligheid. Met name de beoordeling van zichtbaarheid en verlichting is sterk verbeterd;
- **Pilot Jan Fabriciusstraat** (verbeterde markering en attentiezuilen) resulteert in een duidelijke verbetering van de objectieve en beleefde verkeersveiligheid. Het aantal conflicten met acute risico's nam sterk af, maar de resterende conflicten hebben nog een relatief hoog risiconiveau door de snelheid van verkeer. De maatregelen worden goed gewaardeerd door voetgangers;

- **Pilot Oostersingel** (rijbaanverlichting zonder detectie)
lijkt in het donker een positief effect te hebben omdat het aantal bijna-conflicten afnam. Uit de enquêtes volgt geen een sterke verbetering van de ervaren zichtbaarheid en verkeersveiligheid zorgt. Tijdens de pilot vond in het donker één aanrijding met een voetganger plaats;
- **Pilot LED-OP Stationsplein** (rijbaanverlichting met detectie)
laat geen duidelijke verbeteringen op verkeersveiligheid zien. Het systeem lijkt er wel voor te zorgen dat het zebrapad minder vaak geblokkeerd wordt door voertuigen. Uit enquêtes blijkt niet dat een groot deel van de voetgangers zich met het systeem veilig of goed zichtbaar voelt.

Geleerde lessen en aanscherping operationeel beleid

Met de uitkomst uit de pilots zijn lessen getrokken om zebrapaden beter zichtbaar en veiliger te maken.

Samenvattend:

- **Snelheidsremming blijft cruciaal**
De conflictanalyses van de pilots benadrukken het belang van snelheidsremming bij zebrapaden om conflictsituaties met hoog risiconiveau te voorkomen. Ook gebruikers van zebrapaden geven vaak aan dat snelheidsremmers het zebrapad (nog) veiliger kunnen maken. Daarom behoudt het Assense standaardontwerp voor zebrapaden een vorm van snelheidsremming.
- **Verlichting van de voetganger werkt beter dan verlichting in het wegdek**
Bij de landelijk aanbevolen verlichting wordt de voetganger van opzij verlicht, waardoor deze beter zichtbaar is vóór en op het zebrapad. Deze verlichting werd bij de pilot Hannie Schaftweg goed gewaardeerd. Daarom nemen we dit op als onze nieuwe standaard voor verlichting van zebrapaden. Verlichting in het wegdek nemen we niet op als mogelijke oplossingsrichting.
- **Zichtbaarheid kan ook zonder extra verlichting verbeteren**
De pilot op de Jan Fabriciusstraat laat zien dat attentiepalen en duidelijkere markering de zichtbaarheid sterk kunnen verbeteren. We nemen deze maatregel op als mogelijke oplossingsrichting als een locatie extra attentie vereist.

Scenario's uitvoering aanpak zebrapaden

De motie 'Goed zichtbare zebrapaden' vraagt om scenario's om de zichtbaarheid van zebrapaden te verbeteren. In het 'Plan van aanpak zebrapaden' zijn twee mogelijke scenario's geschetst: een reactief en een proactief scenario. Deze scenario's zijn verder uitgewerkt in het rapport 'Aanpak veilige en zichtbare zebrapaden' (bijlage 4).

3. Beoogd effect

Een structurele verbetering van de zichtbaarheid en verkeersveiligheid op zebrapaden. Concreet betekent dit voorstel dat tot en met 2030 ongeveer een kwart van alle zebrapaden met effectief bewezen maatregelen aangepakt zijn. Hiermee verminderen we het aantal bijna-conflicten en verhogen we het gevoel van verkeersveiligheid op zebrapaden.

4. Argumenten

1.1 De motie 'Goed Zichtbare Zebrapaden' hiermee afgerond is

De uitgevoerde pilots op zebrapaden zijn inmiddels geëvalueerd. Hierdoor is duidelijk geworden welke maatregelen effectief zijn en welke minder geschikt zijn voor het verbeteren van de zichtbaarheid en verkeersveiligheid op zebrapaden. Door het vaststellen van het rapport worden de conclusies vanuit het rapport overgenomen voor de aanpak van goed zichtbare zebrapaden.

1.2 *De te behalen verkeersveiligheidswinst klein is*

Uit ongevals cijfers blijkt dat er in Assen geen structurele objectieve onveiligheid is bij zebrapaden. Slechts een klein deel van de ongevallen met gewonden gebeurt op een zebrapad (minder dan 1%). We blijven streven naar zo min mogelijk ongevallen. Tegelijk zijn ingrepen in de infrastructuur kostbaar en aanpassingen kunnen ook niet elk ongeval voorkomen of gevoel van onveiligheid geheel wegnemen. Een reactieve aanpak van zebrapaden is realistisch en uitvoerbaar. Zo zetten we middelen effectief in op plekken waar de verkeersveiligheid het meest verbeterd kan worden.

1.3 *Een groot deel van de zebrapaden al aangepakt is of in de komende jaren aangepakt wordt*

Met het 'Plan van aanpak zebrapaden' zijn op verschillende risicolocaties al maatregelen genomen om de veiligheid te verbeteren. Daarnaast wordt ongeveer een kwart van de zebrapaden de komende jaren aangepakt in lopende en geplande projecten. Ook in toekomstige projecten uit de Visie Mobiliteit 2040, kunnen aanvullende zebrapaden worden verbeterd.

5. Kanttekeningen

1.1 *Niet alle zebrapaden worden snel verbeterd*

Door zebrapaden niet proactief aan te pakken, blijven sommige oversteekplekken langere tijd onveranderd. Op deze locaties zijn voetgangers mogelijk minder goed zichtbaar, bijvoorbeeld door het ontbreken van optimale verlichting. Tegelijk liggen deze zebrapaden al jaren op deze manier in het netwerk zonder dat het ongevallenbeeld wijst op structurele verkeersonveiligheid. Een reactieve aanpak, in combinatie met het operationele beleid, biedt voldoende houvast om bij een concrete aanleiding een zebrapad alsnog versneld aan te pakken.

6. Kosten, baten en dekking

De kosten voor een reactief scenario worden grotendeels betaald uit bestaande onderhouds- en projectbudgetten. Voor extra maatregelen, zoals betere verlichting en snelheidsremmers, is soms aanvullend geld uit het verkeersbudget nodig. Deze kosten nemen we op in de voorstellen voor de tweejaarlijkse Uitvoeringsagenda Mobiliteit, onder het onderdeel 'werk met werk' maken. Waar mogelijk gebruiken we ook landelijke subsidies voor verkeersveiligheid voor het betalen van snelheidsremmende maatregelen.

7. Communicatie, participatie

Gebruikers van de Assense zebrapaden zijn actief betrokken bij de evaluatie van de pilotmaatregelen. Op alle pilotlocaties zijn voetgangers via een enquête bevraagd over hoe zij de zichtbaarheid en veiligheid van de oversteek beleven. Deze input is verwerkt in het voorstel 'Aanpak zichtbare en veilige zebrapaden' (bijlage 3).

8. Inclusie

Veilige en goed zichtbare zebrapaden dragen bij aan een inclusieve en goed toegankelijke stad. Vooral kwetsbare voetgangers – zoals kinderen, ouderen, slechtzienden en mensen met een beperking – profiteren hiervan. Voor hen zijn duidelijke en veilige oversteekplekken essentieel om zich zelfstandig en met vertrouwen door de stad te kunnen bewegen.

9. Vervolg

Vervolg pilotlocaties:

- **Pilot Hannie Schaftweg**
Maatregel handhaven; effectief in het verminderen van conflictsituaties en het verbeteren van zichtbaarheid en ervaren verkeersveiligheid. Geen verdere aanpassingen nodig.
- **Pilot Jan Fabriciusstraat**
Maatregel handhaven; duidelijke verbetering van objectieve en beleefde verkeersveiligheid. Wel aandacht voor resterend risico door snelheid verkeer, maar geen aanvullende ingrepen nodig.
- **Pilot Oostersingel**
Maatregel handhaven; beperkt positief effect op verkeersveiligheid in het donker, maar weinig ervaren meerwaarde. Bij toekomstig onderhoud of kostenmoment systeem verwijderen.
- **Pilot LED-OP Stationsplein**
Maatregel verwijderen; geen duidelijke meerwaarde voor (ervaren) verkeersveiligheid

Vervolg aanpak zebrapaden:

- Tot en met 2030 pakken we ten minste een kwart van alle zebrapaden aan met effectief bewezen maatregelen.

10. Bijlagen

1. Plan van aanpak zebrapaden
2. Raadsvoorstel Plan van aanpak zebrapaden
3. Brief B&W voortgang plan van aanpak zebrapaden
4. Aanpak zichtbare en veilige zebrapaden

De raad van de gemeente Assen,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 2026-06-30

Besluit

1. Op basis van de uitkomst pilots uit 'Aanpak zichtbare en veilige zebrapaden' te besluiten tot een reactieve aanpak zichtbare en veilige zebrapaden.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van donderdag 2026-09-17

De raad voornoemd,

Voorzitter: M.L.J. Out

Griffier: J. de Jonge

Ondertekening:

{{esl:Signer1:SignerName:size(200,50)}}

{{esl:Signer1:capture:size(200,50)}}

{{esl:Signer2:SignerName:size(200,50)}}

{{esl:Signer2:capture:size(200,50)}}

VS