

TECHNISCHE RAADSVRAGEN

ONDERWERP: AANPAK ZEBRAPADEN

DATUM: 2 SEPTEMBER 2026

INGEDIEND DOOR: EELCO LUURTSEMA (VVD)

VRAAG

De aanpak van zichtbare en veilige zebrapaden staat op de agenda van de raad. Naar aanleiding van de verstuurde stukken en gegeven presentatie, heb ik de volgende vragen:

1. Er wordt voorgesteld om de rijbaanverlichting bij het Stationsplein weg te halen. Wordt er bij dit zebrapad een andere aanpak toegepast om de veiligheid van deze oversteek te vergroten?
2. Uit het Plan van aanpak zebrapaden uit 2024 blijkt dat in beginsel geen zebrapad wordt aangelegd binnen een 30km/h zone die als zodanig is ingericht. Wat zijn de belangrijkste overwegingen om dit uitgangspunt te hanteren?
3. Het zebrapad op de Oostersingel, 1 van de pilotlocaties, ligt in een 30km/h zone. Is dit 1 van de oversteeken die volgens het huidige beleid niet meer met een zebrapad gefaciliteerd hoeven te worden? Indien het antwoord ja is, wordt dit zebrapad in de nabije toekomst verwijderd?
4. In het Plan van aanpak zebrapaden uit 2024 wordt gesteld dat ongeveer een kwart van de huidige zebrapaden niet aangelegd zou worden volgens het huidige beleid. In het plan wordt geadviseerd om op deze plaatsen het zebrapad te verwijderen. Zijn er sinds 2024 zebrapaden in Assen verwijderd op grond van dit nieuwe operationele beleid? Staan er zebrapaden op de nominatie om in de nabije toekomst verwijderd te worden?

ANTWOORD:

1. Het Stationsplein is een drukke, complexe verkeerssituatie. Een systeem met knipperlichten op detectie zorgde niet voor een duidelijke verbetering van de objectieve en ervaren verkeersveiligheid. Ondanks dat de gemeente van deze locatie meldingen over onveilige situaties ontving, zijn er in de periode vóór en tijdens de pilot LED-OP (2024-2026) geen ongevallen op het zebrapad of de fietsoversteek geregistreerd. Voor het zebrapad nemen we daarom op voorhand geen aanvullende maatregelen.

2. In goed ingerichte 30 km/h zones zijn de verkeersintensiteiten en snelheden laag. Landelijke CROW¹ richtlijnen geven daarom aan dat idealiter binnen 30 km/h zones geen specifieke oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer nodig zijn. Op dergelijke straten zouden voetgangers op iedere locatie goed en veilig moeten kunnen oversteken. Het toepassen van zebrapaden op 30 km/h straten is hiermee echter niet uitgesloten. Zo kan een zebrapad wenselijk zijn op 30 km/h straten waar gedurende de hele dag door veel kwetsbare voetgangers (bijvoorbeeld kinderen en senioren) wordt overgestoken en er relatief veel verkeer rijdt. In Assen onderzoeken en beoordelen we per situatie zorgvuldig of een zebrapad de juiste maatregel is voor een veilige verkeerssituatie. Hierbij gebruiken we als basis landelijke richtlijnen van het CROW.
3. Op de Oostersingel is volgens het beleid met de huidige verkeerssituatie een oversteekvoorziening wenselijk. Dit komt door de redelijke grote stroom voetgangers tussen het Station en de binnenstad van Assen. Ook is de intensiteit op de Oostersingel relatief groot, waardoor er zonder zebrapad moeilijk overgestoken kan worden. Daarom zien we geen redenen om het zebrapad in de nabije toekomst te verwijderen.
4. Sinds 2024 zijn drie zebrapaden verwijderd op basis van de afwegingen uit het operationeel beleid. Ook staan er zebrapaden op de nominatie om in de nabije toekomst verwijderd te worden. Tegelijkertijd zien we locaties waar juist nieuwe zebrapaden wenselijk zijn.

Omdat de inzichten over verkeersveiligheid in de afgelopen decennia zijn veranderd, wordt bij herinrichtingen, wegonderhoud of meldingen zorgvuldig beoordeeld of een zebrapad kan blijven, weggehaald kan worden of dat er andere maatregelen nodig zijn voor een veilige oversteek (zie ook antwoord 2).

¹ CROW is een onafhankelijk kenniscentrum voor infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer.