

VRAAG & ANTWOORD

1. Waarom worden er verkeerslichten geplaatst?

We plaatsen de verkeerslichten om de verkeersveiligheid op de kruispunten te vergroten. Vooral voor kruisend en afslaand verkeer.

2. Waarom snelheid op de Provinciale weg niet terug naar 50km/uur?

- Als de snelheid naar 50 km teruggaat, daalt de gemiddelde rijsnelheid van automobilisten hooguit met 10km/uur. Dit geeft geen grote verbetering aan de verkeersveiligheid.
- De provinciale weg heeft 2 rijstroken in beide richtingen. De weg heeft daarmee het karakter van een 70km/uur-weg. Een lagere snelheid is niet geloofwaardig voor de weggebruiker en lastig te handhaven;

In het Zaans Mobiliteitsplan (dit loopt tot 2040) is opgenomen dat de Provincialeweg in de toekomst een andere functie krijgt. De doorstroomfunctie vervalt en de weg krijgt een gebiedsontsluitende functie. Het Zaans Mobiliteitsplan krijgt nog een uitwerking waarin de gevolgen van de verandering van functie van de weg staan.

3. Waarom geen fietsoversteek bij de Witte Veerstraat over de Provincialeweg?

Uit onderzoek blijkt dat weinig fietsers vanuit de Witte Veerstraat oversteken. Er zijn voldoende andere plekken om de Provincialeweg over te steken.

Fietsers vanuit de Witte Veerstraat richting het noorden kunnen via de parallelweg richting de Curaçaostraat rijden waar ze met verkeerslichten de Provincialeweg kunnen oversteken. Fietsers richting het zuiden kunnen bij de Prunuslaan oversteken.

4. Hoe wordt de doorstroming gewaarborgd op de Provincialeweg?

De verkeerslichten krijgen melders die verkeer op grote afstand zien aankomen. We koppelen deze melders. Daarnaast krijgen de verkeerslichten wachtstand groen, dit houdt in dat de verkeerslichten op de Provinciale weg op groen staan als er geen verkeer uit de zijwegen komt. Verder worden de verkeerslichten voorbereid als zogenaamde Intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI's). Deze kunnen communiceren met het aankomende verkeer. Dit bevordert de verkeersdoorstroming.

5. Zijn verkeerslichten de enige manier om het veiliger te maken?

Door een gespecialiseerd bureau is een onderzoek gedaan naar de mogelijkheden. Verkeerslichten kwamen er als best passende oplossing uit.

Voor een rotonde is veel ruimte nodig. Bij de Prunuslaan is die ruimte er niet. Daarnaast is een rotonde duurder dan verkeerslichten.

6. Wat zijn de wachttijden voor de auto's?

De maximale wachttijden voor de auto's vallen binnen de landelijk gestelde normen voor verkeerslichten. De precieze wachttijd wordt bepaald door het verkeersaanbod, tijdstip (bijvoorbeeld spijstijden), en de hoeveelheid kruisend verkeer.

7. Hoe gaan jullie voorkomen dat mensen door rood rijden?

Verkeerd gedrag van bestuurders kunnen wij niet voorkomen. Wij kunnen zorgen voor een logische verkeersregeling zodat het begrijpelijk is dat mensen moet wachten.

Het Openbaar Ministerie (OM) bepaalt waar snelheidscamera's en roodlichtcamera's komen.

Kruispunten moeten aan een aantal criteria voldoen, zoals veel verkeer en veel overtredingen. Na aanleg van de verkeerslichten monitoren we de situatie. Als de kruispunten aan de criteria van het OM voldoen, dienen we een verzoek in voor het plaatsen van camera's.

8. Waarom hier wel verkeerslichten en op plek X niet?

We kijken per locatie welke oplossing het beste past. Daarvoor kijken we naar ons beleid (voor bijvoorbeeld groen, duurzaamheid en (verkeers)veiligheid), of iets technisch haalbaar is en ook betaalbaar.

9. Waarom geen drempels?

We plaatsen alleen drempels bij 50km wegen.