



Gemeente Heerhugowaard

Schriftelijke vragen ex artikel 37 Reglement van orde voor de raadsvergaderingen (RvO)

Datum indiening 2 juli 2014
Volgnummer
Registratienummer Bij14-446

Onderwerp

Schriftelijke vragen CDA over verkeerslicht oversteek Westtangent.

Aan het College,

Inleiding:

Inleiding

Bij de fietsers en voetgangersoversteek over het Westtangent in het verlengde van de stationsweg werkt niet alleen op aanvraag van degene die wil oversteken. Het licht staat standaard op rood en als er niemand wil oversteken springt hij als je stilstaat op groen. Dit is om de snelheid van het auto verkeer eruit te halen zo is ons ooit verteld. Wij als CDA zijn er voorstander van om als de voetganger/fietsers is overgestoken, het licht voor het autoverkeer weer groen moet blijven totdat er weer oversteekbewegingen zijn. Het constant optrekken en afremmen is niet duurzaam en milieuvriendelijk.

Vragen

- 1. Kan het verkeerslicht op het Westtangent ter hoogte van de Stationsweg zo worden afgesteld dat het alleen op aanvraag werkt, om zo onnodig optrekken en afremmen te vermijden?*
- 2. Zijn er wel eens metingen gedaan hoeveel extra fijnstof er vrij komt bij dit onnodig afremmen en optrekken?*
- 3. Is er wel eens over nagedacht in het kader van duurzaamheid en milieu, om van het Westtangent tussen het Zuidtangent en de 242 een groene golf te maken?*

Conform artikel 37 RvO geeft de ondergetekende hierbij te kennen dat hij/zij een schriftelijk/mondeling antwoord op bovenstaande vragen verlangt binnen dertig dagen na dagtekening. ondergetekende geeft hierbij te kennen dat zij een antwoord op bovenstaande vragen verlangt binnen dertig dagen na dagtekening.

Lid van de Gemeenteraad Heerhugowaard

Jolanda van Ling
Fractie CDA

Antwoord van het College

Inleiding

Alvorens wij uw vragen beantwoorden willen wij onze excuses aanbieden voor de te laten beantwoording van uw vragen, deels als gevolg van de zomervakantie.

Antwoorden

1. Kan het verkeerslicht op het Westtangent ter hoogte van de Stationsweg zo worden afgesteld dat het alleen op aanvraag werkt, om zo onnodig optrekken en afremmen te vermijden?

Bij de vervanging van de VRI (verkeersregelinstallatie) bij de oversteek is overwogen welke regeling het beste zal werken. Daarbij zijn de volgende factoren afgewogen:

- Afwikkeling/doorstroming van alle verkeersstromen;
- Verkeersveiligheid;
- snelheid en geluid.
-

Een wachtstand rood regeling (alle verkeerslichten staan standaard op rood) heeft de hoogste verwerkingscapaciteit, zodra verkeer gedetecteerd wordt springt het licht op groen. Bij de detectie is het autoverkeer overigens in het voordeel omdat zij ver voor de VRI reeds gedetecteerd wordt en de fiets alleen vanaf de stationszijde vooraf gedetecteerd wordt. Wanneer men zich aan de snelheid houdt of iets gas mindert kan men dus, wanneer er geen aanvraag is van de kruisende richting, ongehinderd doorrijden. Een bijkomend en zeker geen onbelangrijk voordeel is dat verkeer met lagere snelheid komt aanrijden. Lagere snelheden betekend minder geluidsoverlast. Maar door een lagere snelheid neemt de verkeersveiligheid ook toe. Mocht er onverhoopt toch een ongeval plaats vinden dan zal de afloop minder ernstig zijn, de kans bestaat zelfs dat een ongeval geheel of gedeeltelijk voorkomen kan worden.

Wanneer het verkeerslicht voor het autoverkeer standaard op groen staat zullen fietsers met enige regelmaat door het rode licht rijden. Een fietser moet namelijk eerst wachten dat het licht voor het autoverkeer via geel naar rood verspringt voordat zij groen kunnen krijgen. In veel gevallen zal er geen verkeer zijn of dermate ver dat zij eerder durven over te steken. Desondanks drukten de fietsers bijna automatisch op het knopje waardoor de aanvraag evengoed inwerking werd gezet. Automobilisten stonden uiteindelijk voor niemand te wachten. Het gevolg hiervan was dat ook auto's het rode licht gingen negeren. In de huidige situatie is er nagenoeg geen roodlichtnegatie door het autoverkeer. Uiteindelijk is de betrouwbaarheid van een wachtstand groen regeling, binnen de bebouwde kom, voor het autoverkeer lager dan die van een wachtstandrood regeling

Op basis hiervan zijn wij van mening dat de wachtstand rood regeling een betere keuze is dan de wachtstand groen regeling voor het autoverkeer.

2. Zijn er wel eens metingen gedaan hoeveel extra fijnstof er vrij komt bij dit onnodig afremmen en optrekken?

Er zijn geen metingen gedaan.

[Geef tekst op]

3. Is er wel eens over nagedacht in het kader van duurzaamheid en milieu, om van het Westtangent tussen het Zuidtangent en de 242 een groene golf te maken?

Zoals onder punt 1 is aangegeven is er voor wachtstand rood gekozen.

De Tangenten zijn primair bedoeld om de aanliggende wijken/voorzieningen te ontsluiten en niet het doorgaande verkeer te faciliteren.

De afstanden tussen de verschillende VRI's is groot waardoor ondersteunende maatregelen noodzakelijk zijn om een betrouwbare groene golf te maken. Doordat het maar om een drietal verkeerslichten gaat zal de winst klein zijn. De consequentie voor de zijwegen is dat het regelmatig voorkomt dat zij moeten wachten bij een leeg kruispunt omdat zij op de "groenegolf" moeten wachten. De wachttijden voor de zijwegen nemen daardoor toe. De mogelijke winst op duurzaamheid en fijnstof die voor de rechtdoorgaande richting wordt bespaart worden teniet gedaan door het wachtende verkeer vanuit de zijwegen.

Een dergelijke aanpassing heeft ook gevolgen voor de spoorwegovergang en de kruisingen op de Zuidtangent omdat die dan ook in de "groene golf" cyclus moet worden opgenomen.

Los hiervan wordt binnenkort gestart met de aanleg van de Westfrisiaweg. Dit is de schakel voor het doorgaande verkeer zodat de Westtangent weer een weg wordt primair voor lokaalverkeer.