

Vaak gestelde vragen verkeer

Vraag	Antwoord
1 <i>Kan er een flitspaal worden geplaatst?</i>	Het plaatsen en onderhouden van flitspalen is geen taak van de gemeente. Dit komt omdat het beboeten en vervolgen van overtreders een bevoegdheid is van politie en het Openbaar Ministerie. Het OM heeft een afwegingskader. Hierbij moet het gaan om locaties waar meerdere ongevallen gebeuren die snelheid gerelateerd zijn. Een flitspaal wordt dan tijdelijk geplaatst, totdat de wegbeheerder de fysieke situatie heeft aangepast waardoor snelheid geen reden meer kan zijn.
2 <i>Er wordt te hard gereden, kunnen er extra drempels worden aangelegd?</i>	Drempels zijn een effectief middel om de snelheid te verminderen maar drempels kennen ook nadelen. De belangrijkste zijn: geluidsoverlast, trillingsoverlast en vertraging voor nood- en hulpdiensten. De plaatsing van drempels vergt daarom een afweging tussen meerdere belangen. Drempels worden zo min mogelijk toegepast op 50 km/u wegen omdat daar juist het doorstromen van verkeer van groot belang is. In 30 km/u gebieden, waar de nadruk ligt op de verblijfsfunctie, kunnen drempels worden toegepast. Als het gaat om 30 km/u wegen waar ook een sterke verkeersfunctie aanwezig is, wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van drempelplateau's op kruisingen.
3 <i>De inrichting van de straat voldoet niet, er wordt veel te hard gereden. Kan de inrichting worden aangepast?</i>	De inrichting van straten gebeurt zoveel mogelijk volgens de landelijke richtlijnen van het kennisplatform CROW (adviserende instantie op het gebied van oa. verkeer in Nederland). Er bestaan echter ook straten die in het verleden anders zijn ingericht omdat deze richtlijnen destijds niet voor handen waren of omdat de richtlijnen ruimtelijk niet inpasbaar waren. In die gevallen is de inrichting gemaakt op basis van 'maatwerk'. Dit houdt in dat er een afweging is gemaakt waarbij zoveel mogelijk rekening is gehouden met alle belangen en beperkingen. Het aanpassen van de inrichting is soms mogelijk maar vergt in de meeste gevallen een grootschalige reconstructie. Omdat dit zeer kostbaar is wordt dit in de praktijk zoveel mogelijk gecombineerd met werkzaamheden aan de riolering. Deze ligt namelijk in veel gevallen onder de weg en wanneer de weg moet worden opgebroken voor werk aan de riolering, kan meteen een nieuwe inrichting worden teruggelegd wanneer de werkzaamheden klaar zijn. Tot die tijd zijn kleine aanpassingen (denk aan snelheidsremmende maatregelen en/of gedragscampagnes) wel mogelijk. Soms is het helemaal niet mogelijk om een goede inrichting te maken, omdat de bodem te slap is en/of de straat te smal. Hierdoor is het niet mogelijk drempels en versmallingen aan te leggen.
4 <i>Wat is het ongevallebeeld in onze gemeente?</i>	De gemeente monitort het aantal, de ernst en de locaties van de ongevallen in de gemeente. Ze gebruikt hiervoor de software van ViaStat Online. Hierin worden ongevalsgegevens uit diverse bronnen gecombineerd. Het beeld verschilt daarom per jaar. Bij de analyse van de ongevallen wordt beoordeeld welke wegen extra aandacht nodig hebben qua verkeersveiligheid maar er wordt ook beoordeeld of het ongeval te voorkomen was geweest door een andere weginrichting. (als voorbeeld: ongevallen als gevolg van rijden onder invloed, zijn met een aangepaste weginrichting maar beperkt te voorkomen)
5 <i>Waar gebeuren de meeste ongevallen?</i>	Dit verschilt per jaar. Om deze vraag te beantwoorden moet worden gekeken naar zogenaamde 'ongevalsconcentraties'. Dit zijn plaatsen waar meerdere ongevallen plaatsvinden in elkaars directe nabijheid. (denk bijvoorbeeld aan een kruising waar op de verschillende 'armen' van de kruising ongevallen plaats vinden.) In de periode 2020-2023 waren de belangrijkste ongevalsconcentraties: Dr. A.D. Sacharovlaan-Dr. J.M. Den Uylsingel-Laan der continenten, Steekterweg, Parelvisserweg-President Kennedylaan
6 <i>Kunnen er op een gevaarlijke kruising gewoon verkeerslichten geplaatst worden?</i>	Verkeerslichten zijn een middel om een verkeersstroom op een kruising te regelen wanneer dit zonder niet veilig kan of wanneer de verkeersstromen dusdanig intensief zijn, dat toepassing van de standaard voorrangregels tot gevolg heeft dat invoegen of oversteken bijna niet mogelijk is. De toepassing van verkeerslichten is kostbaar in de aanschaf maar vooral ook in onderhoud, beheer en stroomverbruik. Dit is geen reden om ze niet te plaatsen, maar het betekent wel dat spaarzaam met plaatsing moet worden omgegaan. Ook is voor de plaatsing van verkeerslichten een redelijk constante stroom van verkeer nodig. Wanneer verkeerslichten vrijwel altijd op groen staan, bestaat de kans dat de geroutineerde weggebruiker uiteindelijk niet meer naar het licht kijkt en er rekening mee houdt dat het toch wel groen is. Dit is zeer gevaarlijk op het moment dat het wel een keer rood is. Toepassing van rotondes heeft binnen de bebouwde kom de voorkeur boven verkeerslichten. Rotondes vergen echter veel ruimte en zijn niet overal inpasbaar.
7 <i>Kan er in een 30 km/u zone een zebepad worden aangelegd?</i>	Zebapaden zijn een vorm van geregelde voorrang. De toepassing van geregelde voorrang komt in principe niet voor in verblijfsgebieden (woonerf of 30 km/u verblijfsgebieden). Op wegen waar een duidelijke verkeersfunctie aanwezig is (de nieuwe 30 km/u gebiedsontslutingswegen en de 50 km/u wegen) is toepassing van zebapaden wel mogelijk. Op wegen met 2 x 2 rijstroken is toepassing van zebapaden niet wenselijk omdat hierdoor afdekongevallen kunnen ontstaan (afdekongeval: verkeer op de eerste rijstrook stopt voor een zebepad, voetganger steekt zebepad over, verkeer op tweede rijstrook ziet dit niet omdat het zicht op de voetganger wordt 'afgedekt' door het verkeer op rijstrook 1, en komt in botsing met de voetganger)
8 <i>Kan er in de straat vaker gecontroleerd worden op snelheid? Er wordt veel te hard gereden.</i>	Controle op snelheid is een zaak van de politie. Zij bepaalt waar handhaven wenselijk en zinvol is. Handhaving in 30 km/u verblijfsgebieden heeft over het algemeen geen prioriteit bij politie. Het Openbaar Ministerie heeft het standpunt dat niet op snelheid wordt gecontroleerd indien minder dan 85% van het verkeer zich aan de maximum snelheid houdt. In dat geval is zij van mening dat de weg niet juist is ingericht. Verzoeken om handhaving worden doorgezet naar de politie.
9 <i>Kan er op een straat buiten de bebouwde kom een 30 km/u zone worden ingesteld?</i>	De toegestane snelheden op wegen zijn wettelijk vastgelegd. Binnen de bebouwde kom kunnen de volgende snelheden voorkomen: stapvoets op een woonerf, 30 km/u in gebieden met een (gedeeltelijke) verblijfsfunctie, 50 of 70 km/u op wegen met een verkeersfunctie. Buiten de bebouwde kom komen voor: 60 in verblijfsgebieden en 80 op wegen met een verkeersfunctie. Het toepassen van 30 km/u buiten de bebouwde kom komt dus in principe niet voor.
10 <i>Kan een 30 km straat worden omgebouwd naar een woonerf? Er wordt te hard gereden.</i>	Woonerven worden alleen toegepast in gebieden met een beperkte bestemming (denk aan doorlopende hofjes met enkele woningen). Het ombouwen van 30 km/u straten naar woonerven wordt niet gedaan omdat dit zeer kostbaar is en omdat deze wegen in de meeste gevallen geen beperkte bestemming hebben
11 <i>Kunnen er herhalingsborden worden geplaatst om duidelijk te maken dat er een maximumsnelheid van 30 km/u geldt?</i>	Het plaatsen van herhalingsborden wordt zo min mogelijk gedaan. De reden hiervoor is dat weggebruikers soms redeneren dat bepaald (onwenselijk) gedrag juist wel is toegestaan als er geen herhalingsbebording wordt geplaatst. Het heeft de voorkeur de weg zodanig in te richten dat het gewenste gedrag zoveel mogelijk door de uitstraling van de weg wordt duidelijk gemaakt. Tot slot wordt spaarzaam met de plaatsing van borden omgegaan om het uiterlijk aanzien van de openbare ruimte zo min mogelijk te belasten. Uit wetenschappelijk onderzoek is bovendien gebleken dat hoe meer borden er staan, hoe minder goed ze gezien worden.
12 <i>Kan er een bord worden geplaatst dat hier alleen bestemmingsverkeer mag komen? Er is hier voor overlast van verkeer dat hier geen bestemming of herkomst heeft.</i>	Het plaatsen van borden die niet-bestemmingsverkeer verbieden heeft in de praktijk vrij weinig zin. De ervaring leert dat veel bestuurders het bord negeren. Daarnaast is het verbod moeilijk te handhaven omdat een handhaver zal moeten aantonen dat de bestuurder geen bestemming of herkomst heeft in het gebied. Dit kan alleen indien zeer intensief wordt gehandhaafd en deze capaciteit is veelal maar beperkt beschikbaar. Bovendien geeft de politie altijd een negatief advies bij het verkeersbesluit.

13	Kan een gevaarlijke kruising worden omgebouwd naar rotonde?	Dit is mogelijk indien er voldoende ruimte beschikbaar is. Voorwaarde is wel dat de verkeersstromen (zowel voor auto, fiets als voetganger) voldoende snel verwerkt kunnen worden. Het bouwen van een rotonde is een omvangrijke investering en wordt daarom zoveel mogelijk gecombineerd met andere werkzaamheden (zie ook antwoord op vraag 3)
14	Waarom hebben fietsers niet overal voorrang op rotondes?	De voorrang voor fietsers op rotondes wordt bepaald door de functie van de fietsverbinding. Verbindingen die onderdeel zijn van het hoofdnetwerk voor de fiets, worden in de regel in de voorrang afgewikkeld. Omwille van de eenduidigheid worden in die gevallen alle aansluiting op de betreffende rotonde in de voorrang geregeld. Uitgangspunt is dat fietsers binnen de bebouwde kom voorrang hebben op rotondes en buiten de bebouwde kom niet. De gemeente probeert zoveel als mogelijk op alle rotondes binnen de bebouwde kom fietsers in de voorrang te krijgen. Bij het Raoul Wallenbergplein is dat lastig omdat fietsers in de voorrang een grote impact hebben op de doorstroming van het autoverkeer en daardoor teveel impact heeft op de uitruk van de brandweer. Overigens gebeurden er meer auto-fietsers ongevallen toen de fietsers op het Raoul Wallenbergplein nog voorrang hadden.
15	Kan er een parkeerverbod worden ingesteld?	Parkeerverboden kunnen worden ingesteld op (delen van) een weg. De toepassing van deze verboden wordt alleen gedaan indien geparkeerde voertuigen de veiligheid of de toegankelijkheid in gevaar brengen. Ook wordt voor een parkeerverbod de instemming gevraagd van politie. Zij zullen beoordelen of het verbod ook daadwerkelijk gehandhaafd kan worden.
16	Kan er markering op straat worden aangebracht om de regels extra te verduidelijken (bijvoorbeeld een parkeerverbod of de geldende maximum snelheid etc.)	Markering wordt alleen toegepast indien de geldende verkeersregels en/of de inrichting van de weg onvoldoende duidelijk maken wat er van de weggebruiker verwacht wordt. Het toepassen van markering heeft als nadelen dat deze markeringen het uiterlijk aanzien van een straat belasten en dat markeringen periodiek onderhoud vergen om slijtage te herstellen. Het toepassen van markeringen ter ondersteuning van duidelijk geldende regels wordt over het algemeen niet gedaan.
17	Kan er eenrichtingsverkeer worden ingesteld? Er is hier veel sluipverkeer.	Het toepassen van eenrichtingsverkeer is mogelijk als de geleiding van het verkeer in een richting daadwerkelijk voordelen heeft. In de praktijk wegen deze voordelen zelden op tegen de nadelen. Eenrichtingsverkeer heeft als nadeel dat de snelheid van het autoverkeer vaak toeneemt, want men kan immers geen tegenliggers verwachten. Ook moet de afweging gemaakt worden of de weg niet toch in de verkeerde richting wordt gebruikt. In de praktijk wordt nauwelijks gehandhaafd op eenrichtingsverkeer. Eenrichtingsverkeer over korte afstanden wordt daarom ook afgeraden. Het is in dat geval namelijk erg aantrekkelijk om 'even snel' een stukje tegen het verkeer in te rijden. Tot slot kan het instellen van eenrichtingsverkeer verstrekende gevolgen hebben op de verkeersstromen op andere wegen.
18	Kunnen er spiegels worden geplaatst bij een uitrit / wegaansluiting?	Spiegels worden alleen toegepast indien het zicht zo slecht is dat het veilig verlaten van een uitrit of zijstraat op andere manier onmogelijk te realiseren is. De reden dat terughoudend wordt omgegaan met de plaatsing van spiegels is dat deze zeer vandalisme gevoelig zijn en daarnaast, door hun bolle vorm, geen realistische weergave geven van de afstand van het naderende verkeer. Dit laatste kan gevaar als gevolg van inschattingfouten opleveren. Bovendien zijn met name kleinere kinderen moeilijk te zien in een spiegel. Een automobilist kijkt over het algemeen dan alleen naar de spiegel en minder om zich heen waarbij het risico groter is dat hij kleinere kinderen over het hoofd ziet.
19	Kunnen er paaltjes worden geplaatst op het fietspad? Er wordt soms door automobilisten gereden.	Het plaatsen van paaltjes op fietspaden wordt zoveel mogelijk achterwege gelaten. De reden hiervoor is dat deze paaltjes in de praktijk vaak gevaar opleveren voor de fietser. Wanneer fietsers in groepen rijden worden deze paaltjes vaak aangereden. Wanneer het inrijden van autoverkeer een structureel probleem vormt, wordt onderzocht hoe dit voorkomen of ontmoedigd kan worden. Het plaatsen van paaltjes heeft hierbij niet de voorkeur. Bovendien worden de paaltjes in de winter verwijderd ten behoeve van het strooien.
20	Kunnen er paaltjes worden geplaatst langs de kant van de stoep? Er wordt soms op de stoep geparkeerd / Er wordt over het trottoir gereden.	Paaltjes in de openbare ruimte vragen relatief veel onderhoud. Daarnaast zijn ze beperkt effectief in het tegengaan van parkeren. Wanneer misbruik van het trottoir aan de orde is, worden oplossingen liever gezocht in de vorm van alternatieve parkeerterreinen en/of handhaving. Als dat geen oplossing biedt zijn palen een mogelijkheid.