

Verkeersremmende maatregelen, een paar voorbeelden

Onderstaande is geen complete inventarisatie/analyse van de huidige verkeersremmende maatregelen in de gemeente Hollands Kroon. De voorbeelden zijn ook niet vergeleken met wat in de CROW staat over verkeersremmende maatregelen.

Het zijn een aantal observaties en indrukken van de werking van de verkeersremmende maatregelen in de gemeente Hollands Kroon beschreven door Stan Poppe.

Geen verkeersremmende maatregelen

Voorbeeld: Waardweg.

Beoordeling: negatief voor fietsers (en anderen)

Dit resulteert in een V85 die in BLIQ wordt aangeduid als een zware verkeersovertreding.

Gecombineerd met de Groetweg gebruik snelle N-Z verbinding, o.a. koeriersdiensten en lokale busjes/auto's agrarische bedrijven.

Gevolg: relatief veel (bijna) ongelukken op de kruisingen met de N248 en de Nieuwesluiserweg.

Tegelijk wordt de weg steeds meer gebruikt als toeristische fietsroute.

Ander onderwerp: grasbetontegels langs de berm zijn tussen 1 cm en 3 cm hoger dan het wegdek gelegd. Dat levert een extra risico voor fietsers op vallen bij uitwijken voor passerend gemotoriseerd verkeer. Dat kan tot zeer ernstige ongevallen leiden.

Voorbeeld 2:

Westfriesedijk Kolhorn

Resultaat: V85 van 59 km/u in 30 km/u zone.

Groot onveiligheidsgevoel bij bewoners die als voetganger en fietser gebruikmaken van de Westfriesedijk.

Chicanes

Voorbeeld 1: Waardpolderhoofdweg

Beoordeling: zeer negatief voor fietsers

Chicanes worden gevormd door twee paaltjes en kantmarkering. Paaltjes staan op ongeveer 30 cm van de berm in de lijn van de kantmarkering. Ongeveer 10 meter voor het paaltje buigt de kantmarkering uit waarmee de vorm van de chicane extra wordt weergegeven.

Fietsers twijfelen aan welke kant van het paaltje ze langs moeten rijden.

Volgens mij is de bedoeling dat fietsers net als het gemotoriseerde verkeer de chicane volgen en dat eventueel achterop komende auto achter de fietser moet blijven.

Maar zo functioneert het niet.

Een auto die bij het eerste paaltje een fietser wil passeren in de chicane rijdt bij het tweede paaltje in het deel van de chicane dat naar rechts uitwijkt vlak langs de berm, daarbij is geen ruimte meer voor een fietser. Hierdoor ontstaan regelmatig 'spannende situaties'.

Bij tegemoetkomend verkeer rijden auto's regelmatig door als een fietser zich al in de chicane bevindt. Bestuurders lijken eerder door te rijden als de fietser het eerste paaltje aan de rechterkant passeert.

Voorbeeld 2: Oosthoekweg.

beoordeling: negatief voor fietsers

Vergelijkbare chicane als Waardpolderhoofdweg. Verschil: rechts passeren paaltje niet mogelijk door tweede plaatje en betonnen rand.

Bestuurders van gemotoriseerd verkeer die bij tegemoetkomend fietsverkeer dat zich al in de chicane bevindt toch doorrijden is ook hier een probleem.

Ook bij achteropkomend verkeer proberen bestuurders in te halen in de chicane of remmen pas heel laat als een fietser zich al in de chicane bevindt of er net inrijdt.

Voorbeeld 3: parallelweg van de N248 tussen Schagen en Stolperbrug

Valt buiten de gemeente HK, maar als voorbeeld

Beoordeling: positief voor fietsers

Chicane gevormd door een betonnen rand die contour van de chicane aangeeft en de grens vormt met de vrijliggende fietsstrook achter de betonnen rand.

Ter plaatse van de chicane is meer ruimte voor de totale breedte van het wegvlak nodig.

Voorbeeld 4: tijdelijke obstakels op Molenweg Wieringerwaard

Beoordeling: positief voor fietsers

Steeds aan 1 kant van de rijbaan staat een obstakel net links van de suggestie strook.

Tegemoet komende auto's kunnen elkaar niet of minder makkelijk passeren ter hoogte van het obstakel. Fietsers kunnen rechts langs het obstakel, suggestie strook loopt door

Asverspringing bij start bebouwde kom.

Voorbeeld 1: Westfriesedijk bij Winkel, met vrijliggend fietspad.

Beoordeling: Heeft een behoorlijk remmend effect. Belangrijk voor o.a. fietsoversteekplaats.

Bestuurder die hier toch met 80 km/u doorrijdt, dat is bewust gedrag en daar zijn nauwelijks verkeersremmende maatregelen tegen te bouwen.

Naast de weg is hier een vrijliggend fietspad.

Voorbeeld 2: Gemenelandsweg, zonder vrijliggend fietspad

Beoordeling: Wordt door fietsers gezien als een verslechtering van de verkeersveiligheid voor fietsers.

Asverspringing is gerealiseerd na inspraakbijeenkomsten voor bewoners. Nu de asverspringing is gerealiseerd komen er bij onze afdeling van de fietzersbond opmerkingen binnen dat fietsers dit geen verbetering voor de verkeersveiligheid vinden.

In het algemeen:

Bij het begin van een bebouwde kom is een asverspringing door het kombord op de rechterraijbaan een mogelijkheid om juist het binnenkomende verkeer af te remmen. De fietzersbond stelt voor dit uit te voeren met een fietsstrook rechts langs het kombord en een afgeschermd fietsstrook op de andere rijbaan ter hoogte van het kombord.

Drempels en plateaus

Voorbeeld 1: Groetweg

Plateau: niet hoog genoeg, te passeren met 80 km/u

Voorbeeld 2: Den Oeverseweg

Plateaus op de rijbaan: prima, gemotoriseerd verkeer moet echt afremmen. 55 km/u gaat prima. Op het deel van de Den Oeverseweg zonder drempels wordt aanzienlijk sneller gereden.

Plateaus op kruisingen: te laag, hebben nauwelijks remmend effect. Daarnaast is het remmend effect nodig voor de kruising en minder op de kruising.

Naar mijn idee zouden de plateaus op de rijbaan beter anders verdeeld kunnen worden. Er zijn nu 3 plateaus tussen de kruisingen. 2 plateaus dicht bij de kruising voorkomen misschien de 'polderblindheidsaanrijdingen' die hier hebben plaatsgevonden bij kruisingen met Schelpenbolweg en Klieverweg.