

Verkeerskundige maatregelen

Nr.	Fysieke maatregelen	Voordelen	Nadelen	Impact op de wegen (Voorsterweg, Kleiweg en Bomenweg)	Foto	Categorie
1	Kruispuntplateau	<ul style="list-style-type: none"> - Snelheidsremmend - Verduidelijking van de voorrangssituatie - Snelheidsremmend op locatie van kruisend verkeer i.v.m. hoger risico gebied - CROW (landelijk kennis orgaan) schrijft voor dat het past binnen de erftoegangswegen als snelheidsremmende maatregel. 	<ul style="list-style-type: none"> - Alleen lokaal remmend - Hinderlijk voor landbouwverkeer 	<ul style="list-style-type: none"> - Heeft alleen op het specifiek gedeelte waar het plateau wordt geplaatst impact op het verlagen van de snelheid 		Verhoging
2	Drempel	<ul style="list-style-type: none"> - Snelheidsremmend 	<ul style="list-style-type: none"> - Alleen lokaal remmend - Zeer hinderlijk voor landbouwverkeer i.v.m. korte bovenlengte van 0 meter tot 2,4 meter 	<ul style="list-style-type: none"> - Heeft alleen op het specifiek gedeelte waar de drempel wordt geplaatst impact op het verlagen van de snelheid. Hoe meer drempels hoe beter snelheidsremmend maar ook meer hinder (landbouwverkeer, eigen verkeersbewegingen, geluid) voor de bewoners 		Verhoging
3	Plateau	<ul style="list-style-type: none"> - Snelheidsremmend - Aanzienlijk minder hinderlijk voor landbouwverkeer i.v.m. bovenlengte 10meter - CROW (landelijk kennis orgaan) schrijft voor dat het past binnen de erftoegangswegen als snelheidsremmende maatregel 	<ul style="list-style-type: none"> - Alleen lokaal remmend 	<ul style="list-style-type: none"> - Heeft alleen op het specifiek gedeelte waar het plateau wordt geplaatst impact op het verlagen van de snelheid. Hoe meer plateaus hoe beter snelheidsremmend maar ook meer hinder (landbouwverkeer, eigen verkeersbewegingen, geluid) voor de bewoners 		Verhoging
4	Chicanes	<ul style="list-style-type: none"> - Matige tot goede snelheidsverlaging binnen een bebouwde kom wanneer er veel verkeersbewegingen zijn of bij toegang tot een kern waar 30km/h wordt gehanteerd 	<ul style="list-style-type: none"> - Snelheidsremming is minimaal omdat de lengte van de chicane wordt afgestemd met de lengte van een vrachtwagen. Bij de CROW is opgenomen dat tot een intensiteit van 4000 motorvoertuigen per etmaal de chicane vrijwel geen invloed heeft op snelheidsremmende werking. Want dan is er te weinig verkeer om op een tegenligger te moeten wachten. - Mogelijk snelheidsverhoging bij naderen tegenligger - Slecht zichtbaar bij duisternis of extra markeringsmaatregelen treffen - CROW schrijft voor: bij voorkeur niet toepassen buiten de bebouwde kom - Niet toepasbaar op wegen met een bovenbreedte van minder dan 4 meter 	<ul style="list-style-type: none"> - Uit recente metingen van de Kleiweg blijkt dat er 1100 motorvoertuigen per etmaal aanwezig zijn - Uit de tellingen van de Voorsterweg blijkt dat er op een gemiddelde werkdag op het drukste gedeelte 750 motorvoertuigen per etmaal aanwezig zijn. Op het noordwestelijke deel ca. 300 motorvoertuigen per etmaal - Bij de Bomenweg is de bovenbreedte van de weg te smal voor het toepassen van chicanes 		Versmalling
5	Wegversmallingen	<ul style="list-style-type: none"> - Verkleining oversteeklengte bij kruisend verkeer - Attentieverhoging - Vereenvoudiging oversteeksituatie - Goede snelheidsverlaging mogelijk (bij kleine wegbreedte en/of sterke asverspringing en/of hoge intensiteit) 	<ul style="list-style-type: none"> - Snelheidsremming is minimaal omdat de breedte van de wegversmalling wordt afgestemd op het landbouwverkeer. Bij de CROW is opgenomen dat tot een intensiteit van 4000 motorvoertuigen per etmaal de maatregel vrijwel geen invloed heeft op snelheidsremmende werking - Mogelijk snelheidsverhoging bij naderen tegenligger - Extra markeringsmaatregelen zijn nodig omdat de versmallingen slecht zichtbaar zijn bij duisternis - CROW schrijft voor: bij voorkeur niet buiten de bebouwde kom 	<ul style="list-style-type: none"> - Uit recente metingen van de Kleiweg blijkt dat er 1100 motorvoertuigen per etmaal aanwezig zijn - Uit de tellingen van de Voorsterweg blijkt dat er op een gemiddelde werkdag op het drukste gedeelte 750 motorvoertuigen per etmaal aanwezig zijn - Bij de Bomenweg is de bovenbreedte van de weg te smal voor het toepassen van een wegversmalling 		Versmalling
6	Suggestiestroken (belijning)	<ul style="list-style-type: none"> - Visuele afscheiding tussen gedeelte voor motorisch verkeer en fietsers - Mogelijk enige snelheidsremming autoverkeer 	<ul style="list-style-type: none"> - Dwingt geen snelheidsverlaging af omdat het verkeer hier overheen kan rijden - Suggestiestroken hebben geen juridische status - Laden en lossen en parkeren op suggestiestrook is toegestaan 	<ul style="list-style-type: none"> - Fietser heeft een eigen plek op de doorgaande weg, maar auto's mogen hier wel gebruik van maken. 		Fiets

Nr.	Fysieke maatregelen	Voordelen	Nadelen	Impact op de wegen (Voorsterweg, Kleiweg en Bomenweg)	Foto	Categorie
7	Vrijliggend fietspad	<ul style="list-style-type: none"> - Fietsers gescheiden van het motorisch verkeer - Veiligheid verhogend in verband met minder raakvlak motorisch verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> - Aanlegkosten zijn fors i.v.m. grondaankopen om inpasbaarheid te creëren 	<ul style="list-style-type: none"> - Grote impact op de veiligheid van fietsers maar een dure oplossing. Daarnaast afhankelijk van medewerking van alle aangrenzende bewoners. 		Fiets
8	Rode fietsstroken (asfalt)	<ul style="list-style-type: none"> - Visuele afscheiding tussen gedeelte voor motorisch verkeer en fietsers - Benadrukt de aanwezigheid van een fietsroute, fietser heeft een eigen plaats op de weg 	<ul style="list-style-type: none"> - Stijging van beheer- en onderhoudskosten i.v.m. gekleurd asfalt - Dwingt geen snelheidsverlaging af omdat het verkeer hier overheen kan rijden - Kans op precedent werking voor andere wegen buiten de bebouwde kom - De CROW en de Fietsersbond geven aan dat de fietsstrook minimaal 170cm breedte dient te zijn voor het gewenste effect 	<ul style="list-style-type: none"> - De Kleiweg voldoet niet aan de eisen vanuit onderzoek 'fietsberaad' met de wegbreedtes die aanwezig zijn. Wanneer er afgeweken wordt van de 170cm breedte zal het minder impact hebben op de fietsveiligheid. De Kleiweg is ongeveer 450cm breed dit betekent dat er dan maar een rijloper overblijft van 110cm met zwart asfalt (voldoet niet aan de CROW richtlijnen) 		Fiets
9	Fietstraat	<ul style="list-style-type: none"> - Het aantal gemotoriseerde voertuigen kan niet veel hoger liggen dan het aantal fietsers wat van de fietsstraat gebruik maakt - Aanduiding van een belangrijke fietsroute 	<ul style="list-style-type: none"> - Stijging beheer- en onderhoudskosten i.v.m. gekleurd asfalt - Dwingt geen snelheidsverlaging af omdat het verkeer hier zonder hinder overheen kan rijden - Volgens onderzoek door 'fietsberaad' dienen er bij een wegbreedte van 450cm minder dan 500 motorvoertuigen per etmaal gebruik te maken van weg (bron CROW) - Niet wenselijk buiten de bebouwde kom 	<ul style="list-style-type: none"> - Alle drie de wegen voldoen niet aan de eisen voor een fietsstraat. Want er rijden in verhouding veel meer motorvoertuigen dan fietsers. 		Fiets
10	Inzinkbare paal	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeer wordt gehinderd, dus minder doorgaand verkeer - Wel passeerbaar voor fietsers en specifiek toegelaten verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> - Aanlegkosten zijn fors - Beheerskosten zijn hoog, dit is onderbouwd door buurtgemeenten - Buiten de kom minder wenselijk ivm hoger snelheden (60km/h) - Maatregelen nodig om de zichtbaarheid van de inzinkbare paal te garanderen - Er dient genoeg draagvlak te zijn bij de bewoners aan de desbetreffende weg - De maatregel is storingsgevoelig - Kans op precedent werking voor andere wegen buiten de bebouwde kom 	<ul style="list-style-type: none"> - Deze maatregel heeft veel impact voor zowel de aanliggende bewoner (ligt aan de locatie van de paal) als het normale wegverkeer - Belangrijk punt van aandacht is dat er genoeg draagvlak bij de aanliggende bewoners voor deze maatregel dient te zijn - Bij toepassing moet er goed gekeken worden op de impact op naastgelegen wegen om niet het verkeersprobleem te verplaatsen 		Knip
11	Passeerstroken	<ul style="list-style-type: none"> - Autoverkeer of fietsers kunnen elkaar passeren op een verhard gedeelte - Relatief lage aanlegkosten - Staat in het Mobiliteitsplan aangegeven bij erftoegangswegen type II als oplossing voor de passeerbaarheid 	<ul style="list-style-type: none"> - Wanneer er brede bermten zijn naast de openbare weg kunnen motorvoertuigen elkaar ook passeren door de bermten indien het niet te modderig is - Bermschade wordt niet verminderd als weggebruikers alsnog door de berm rijden - Werkt het beste bij wegen waar bijvoorbeeld struiken, stenen of paaltjes langs staan of bij wegen met smalle bermten 	<ul style="list-style-type: none"> - De passeerstroken dienen om de 300 meter aangelegd te worden bij minder dan 900 motorvoertuigen per etmaal. Wanneer deze passeerstroken verder uit elkaar liggen heeft het minder impact 		Overige maatregel (niet snelheidsremmend)
12	Gekleurde gedeeltes op de weg	<ul style="list-style-type: none"> - Visuele onderbreking op de weg maar moet wel op een specifiek locatie (oversteekplaats, inrit of uitrit) geplaatst worden - Geeft een minimaal snelheidsremmend effect - Attentieverhoging (Bij een slecht zichtbare kruising kan dit helpen de verkeersveiligheid te verhogen) 	<ul style="list-style-type: none"> - Weinig snelheidsremmend omdat het alleen een visuele maatregel is. Het verkeer kan hier zonder hinder overheen rijden 	<ul style="list-style-type: none"> - Belangrijke locaties zoals kruisingen, fietsoversteek plaatsen etc. extra verduidelijken. 		Kruising
13	Toepassen flitspaal	<ul style="list-style-type: none"> - Snelheidsremmend op de specifieke locatie 	<ul style="list-style-type: none"> - Lokaal remmende maatregel - Gevoelig voor vandalisme - Vanuit de gemeente kan dit niet uitgevoerd worden, dit dient door het Openbaar Ministerie beslist te worden. Wegen met relatief lage intensiteiten/ verkeersveiligheidsrisico's komen hier niet voor in aanmerking 	<ul style="list-style-type: none"> - Werkt alleen op een specifieke locatie dus heeft geen grote impact voor een gehele weg 		Snelheidscontrole

Nr.	Fysieke maatregelen	Voordelen	Nadelen	Impact op de wegen (Voorsterweg, Kleiweg en Bomenweg)	Foto	Categorie
14	Trajectcontrole	- Effectieve maatregel voor snelheidsremmend doorgaand verkeer	- Werkt alleen voor doorgaand verkeer niet voor lokaal verkeer. Want lokaal verkeer rijdt niet het hele traject af. - Zorgt niet persé voor minder verkeer - Het Openbaar Ministerie beslist waar een trajectcontrole wordt geplaatst, momenteel wordt dit alleen uitgevoerd op hoofwegen en N-wegen	- Veel impact op de snelheid van het verkeer maar wordt niet toegepast op gemeentelijke wegen		Snelheidscontrole
15	Bermverharding	- Weggebruikers kunnen elkaar op verharding passeren - Bermverharding met ribbels werkt snelheidsverlagend, omdat dit minder fijn rijdt door trilling - Lijdt tot minder ongevallen vanwege lage bermen - Zorgt voor opsluiting van het asfalt hierdoor minder randschade aan het asfalt - Geen of minder modder op de openbare weg	- Verkeer kan makkelijker passeren hierdoor kan het snelheidsverhogend zijn - Ribbels in de bermverharding is snelheidsremmend maar zorgt voor meer omgevingsgeluid - Vlakke bermverharding werkt minder snelheidsremmend	- Betere uitwijkmogelijkheden en passeerbaarheid voor motorvoertuigen en voor fietsers. - Duurzame oplossing voor bescherming van asfaltwegen		Overige maatregel (niet snelheidsremmend)
16	Bomen, struiken, palen of hekken als visuele versmalling	- Werkt iets snelheidsremmend omdat de weg visueel wordt versmald - Bij voorkeur toepassen samen met een andere verkeerskundige maatregel of bij een specifieke plek	- Beperkt snelheidsremmend - Beheers- en onderhoudskosten worden verhoogt - Niet geschikt als opzichzelfstaande maatregel	- Minimale impact, werkt alleen in combinatie met andere maatregelen		Versmalling
17	Dynamisch snelheidsdisplay	- Bewustwording van de snelheid	- Kans op overlast door reflectielicht van het display voor aangrenzende bewoners - Werkt tijdelijk want de verkeersdeelnemers wennen eraan - Werkt alleen op de specifieke locaties	- Minimale impact, tijdelijke bewustwording van de snelheid		Snelheidscontrole
18	Bord bestemmingsverkeer	- In theorie wordt het doorgaande verkeer eraf gehaald	- Lastig te handhaven, wie is bestemmingsverkeer? - Politie kan/gaat niet overal staan voor handhaving	- Weinig impact omdat de politie aangeeft dat iedereen bestemmingsverkeer is: ook verkeersdeelnemers vanuit Marknesse naar Emmeloord en vice versa - Weinig impact omdat niet elk motorvoertuig elke dag aangehouden kan worden om te controleren of het bestemmingsverkeer is		Bestemmingsverkeer
19	Bord alleen bestemmingsverkeer in spitsperiode (6-9 uur en 16-19 uur)	- In theorie wordt het doorgaande verkeer eraf gehaald	- Lastig te handhaven, wie is bestemmingsverkeer? - Politie kan/gaat niet overal staan voor handhaving	- Weinig impact omdat de politie aangeeft dat iedereen bestemmingsverkeer is: ook verkeersdeelnemers vanuit Marknesse naar Emmeloord en vice versa - Weinig impact omdat niet elk motorvoertuig elke dag aangehouden kan worden om te controleren of het bestemmingsverkeer is - Dit moet je dan heel specifiek per weg 'superblock' afkaderen		Bestemmingsverkeer
Kleiweg specifiek		Voordelen	Nadelen	Impact		
20	Rondweg Kamperweg-N331 richting Marknesse, Rondweg N331 met N719.	- Verkeer vanaf de N50 kan rechtstreek vanaf de Kamperweg doorrijden naar de N331 richting Marknesse. Daarnaast een rondweg bij Marknesse. Hierdoor wordt het verkeer op de Kleiweg verminderd indien de inrichting van de weg dusdanig wordt ingericht dat het niet meer aantrekkelijk is om binnendoor te rijden.	- Dure ingreep die niet zonder de provincie Flevoland en genomen kan worden.	- Grote impact op het doorgaande verkeer op de Kleiweg. Maar de gemeente kan dit niet uitvoeren zonder andere overheidsinstansie, blijft een speerpunt van de gemeente.		Overige maatregel (niet snelheidsremmend)