



Verkeersdrempels



Verkeersdrempels zijn een omstreden onderwerp. Sommige instanties klagen over wildgroei. Ook het ontwerp van bepaalde typen drempels wordt bekritiseerd. Verkeersdrempels zouden veiliger zijn, maar daartegenover staan klachten over trillende huizen en geluidhinder door optrekkende auto's. Tegelijk is de roep om een verkeersdrempel nog altijd hoog na een ongeluk door te hard rijden.

Waarom kiezen wegbeheerders voor verkeersdrempels?

Verkeersdrempels zijn in de jaren zeventig van de vorige eeuw ontstaan, tegelijk met de opkomst van woonerven en 'autoluwe' winkelstraten. Het zijn praktische en effectieve snelheidsremmers. Dat is goed nieuws voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers en fietsers. Zij hebben een veel grotere overlevingskans bij snelheden tussen de 15 en 30 km/u. Een goede drempel hindert bovendien nauwelijks het verkeer dat zijn snelheid heeft aangepast.

Waarom wordt er dan zo veel geklaagd over verkeersdrempels?

Drempels zijn lang niet altijd goed ontworpen. Ze zijn vaak te hoog of te steil. Ook is het soms niet goed mogelijk de hoogte te bepalen. Verder kan de weg rond de drempel verzakken, waardoor de drempel na verloop van tijd te hoog wordt. In al deze gevallen kan dat schade aan voertuigen veroorzaken. Dat geldt zowel bij het aanrijden als het afrijden van de drempel. Dit 'zweepslageffect' is nog sterker bij combinaties van auto en aanhanger, maar bijvoorbeeld ook bij auto's met een fietsendrager op de trekhaak. Slecht ontworpen drempels veroorzaken bovendien trillingen, waar aangrenzende hui-

zen last van kunnen ondervinden. Dat is zeker het geval op wegen met veel vrachtverkeer en waarop de snelheidslimiet hoger is dan 30 km/u. Omwonenden klagen ook over geluidsoverlast, omdat automobilisten net voor hun deur weer optrekken na het passeren van een te hoge drempel.

Is er iets te doen tegen de trillingen en de geluidsoverlast?

Bij drempels op een 'stijve' ondergrond reiken trillingen over het algemeen niet verder dan 20 meter van de rijbaan. De gemeente dient eigenlijk voor elke drempel een prognose te maken van de trillingsgevolgen. In ieder geval voor alle huizen die zich dichterbij dan 20 meter van de weg bevinden. Ook de geluidsoverlast kunnen ze beheersen door metingen te doen. Dat begint voordat ze de drempel aanleggen, maar moet ook regelmatig daarna gebeuren. Het aanleggen van de drempel in asfalt scheelt vaak al aanzienlijk in geluid.

Kunnen drempels ook nadelig zijn voor de verkeersveiligheid?

Te veel drempels achter elkaar kunnen irritant zijn voor automobilisten. De gevolgen zijn bekend: de automobilist gaat tussen de drempels onnodig versnellen of probeert drempels, die in het midden van de rijbaan liggen, te vermijden via de fietsstrook. Drempels over de hele breedte van de rijbaan zijn soms te steil. Ook drempels die zijn ontworpen om alleen landbouwvoertuigen, bussen of vrachtverkeer door te laten (dit zijn de verhoogde rechthoekige drempels in het midden van een rijstrook), kunnen gevaarlijk zijn voor (brom)fietsers en motorrijders.



Zijn er regels voor drempels om de verkeersveiligheid te verbeteren?

Voorheen waren er alleen aanbevelingen van het CROW (het kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur). Wegbeheerders hielden daar niet altijd rekening mee. Samen met o.a. de ANWB heeft het CROW daarom nieuwe richtlijnen opgesteld voor het ontwerp en de aanleg. De ANWB stimuleert gemeenten om zich ook daadwerkelijk aan deze richtlijnen te houden.

Waar komen de richtlijnen van het CROW en de ANWB op neer?

De hoogte van een goede verkeersdrempel bedraagt bij voorkeur 8 of 12 centimeter. De drempel mag niet meer dan 25 km/u aan snelheidsvermindering veroorzaken ten opzichte van de werkelijk gereden snelheid. Er zijn drempels met een ontwerpsnelheid van 20, 30, 50 en 60 km/u. De drempel moet sinusvormig zijn en de weg moet goed worden gefundeerd om verzakking aan voor- en achterzijde van de drempel te voorkomen. De ontwerpsnelheid van de verkeersdrempel moet passen bij de geldende snelheidslimiet. Een drempel met een ontwerpsnelheid van 30 km/uur dient in een 30 km/uur straat of -gebied te liggen. Het criterium daarbij is dat een weggebruiker die zijn snelheid heeft aangepast aan de limiet geen noemenswaardige hinder ondervindt. Daarnaast is de drempel goed zichtbaar door taludmarkering. Om verwarring met een uitrit te voorkomen, ligt een goede drempel bovendien op ten minste 8 meter van een straathoek. Als bussen en vrachtwagens de weg gebruiken, bedraagt die afstand minimaal 15 meter. Alle eisen zijn te vinden in CROW-publicatie nr.172 (zie www.crow.nl).

Wanneer is de aanleg van een verkeersdrempel over de volle breedte niet gewenst?

Dat is het geval wanneer het aandeel grotere voertuigen meer dan 5 procent bedraagt. Het ontwerp van een drempel is namelijk afgestemd op personenauto's. Een vrachtauto of bus moet extra afremmen om een verkeersdrempel te nemen.

Welke afwegingen moet een wegbeheerder maken voordat hij aan een drempel begint?

De ANWB adviseert wegbeheerders om zichzelf vooraf de volgende vragen te stellen.

1. Is een verkeersdrempel de beste keuze voor de gewenste snelheidsvermindering of zijn er alternatieven, zoals wegversmallingen, vluchtheuvels of een slinger in de weg?
2. Wat zijn de voor- en nadelen van een drempel vergeleken met andere verkeersmaatregelen?
3. Is de plaats van de drempel zorgvuldig gekozen, bijvoorbeeld niet meteen na een bocht?
4. Is de mening van omwonenden meegenomen in de besluitvorming?

Is de wegbeheerder aansprakelijk te stellen voor schade door trillingen of hinder door geluidsoverlast?

De wegbeheerder is in principe vrij om drempels aan te leggen en is niet automatisch aansprakelijk voor schade of hinder. De rechter kan een wegbeheerder echter wel aansprakelijk stellen als de drempels niet voldoen aan de richtlijnen van het CROW. Een wegbeheerder kan ook aansprakelijk worden gesteld vanwege achterstallig onderhoud. Benadeelde omwonenden kunnen hun zaak kracht bijzetten door foto's te maken en een onafhankelijk adviesbureau metingen te laten verrichten. Wegbeheerders zullen hun aansprakelijkheid proberen te ontlopen door te claimen dat de schade is ontstaan door te hard rijden, dus steekhoudende argumenten zijn noodzakelijk.