

PLATEAU



Toepassingsgebied

-In verblijfsgebieden (erftoegangswegen) binnen en buiten de bebouwde kom.

Uitvoering

- Hoogteverschil 12 cm of 8 cm bij busroute.
- Op rechte weggedeelten.
- Aanduiding met taludstrepen
- Lengte middenstuk tussen de hellingen 5,00 m.
- Hellingen binnen de bebouwde kom: sinusvormig met een lengte van 2.40 m of 1.75 m bij busroute.
- Hellingen buiten de bebouwde kom: sinusvormig met een lengte van 4.80 m.
- Bij busroutes aangepast talud of andere oplossingen.
- Uitvoering in prefabbeton, asfalt (binnen de bebouwde kom) of klinkers (buiten de bebouwde kom).

Voordelen

- Duurzame snelheidsvermindering. Zeer effectief.
- Fietsvriendelijk.
- Geen belemmering verkeersdoorstroming.
- Duidelijk herkenbaar en attentieverhogend.

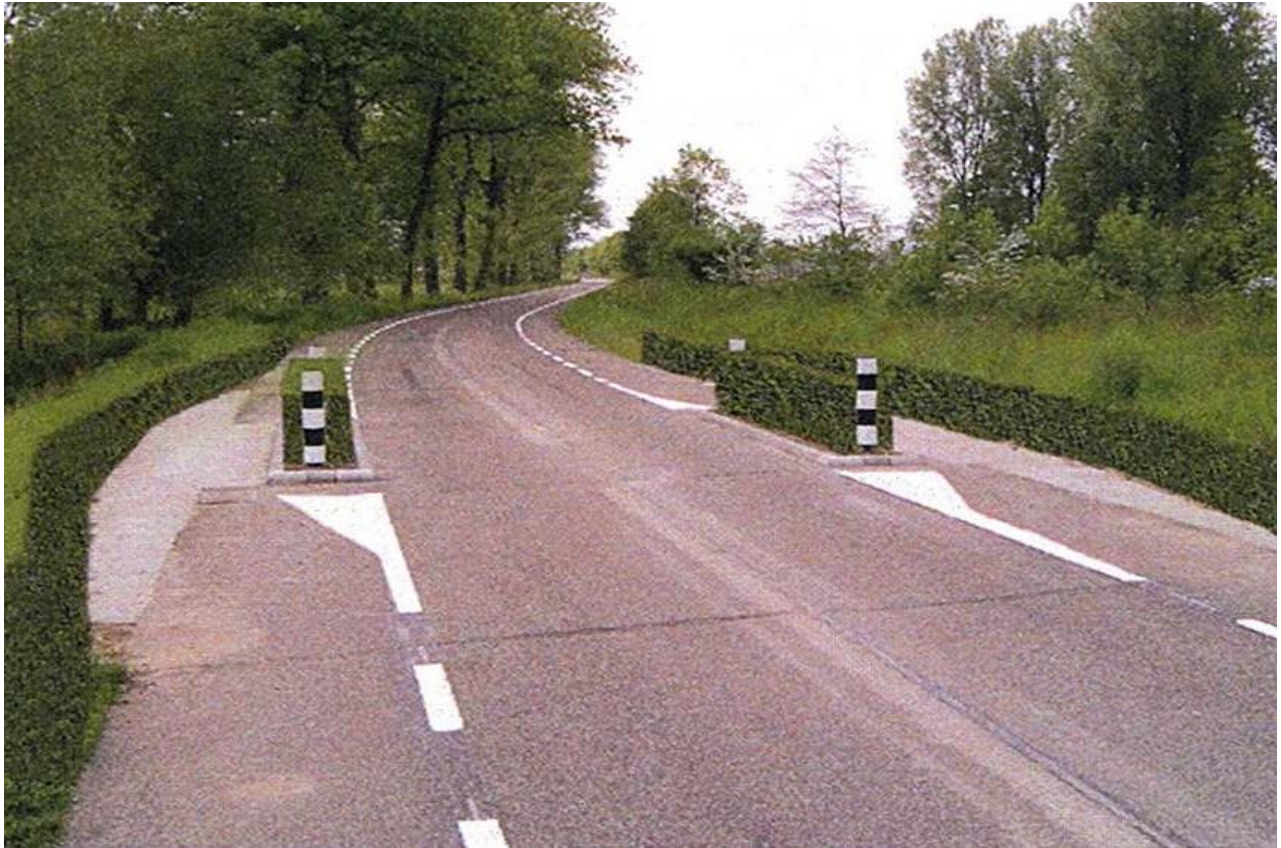
Nadelen

- Geen.

Algemeen

Algemeen toegepaste maatregel in Nederland. Wordt beschouwd als de meest universele en herkenbare snelheidsremmer. Relatief goedkoop en eenvoudig te onderhouden.

Visuele versmalling



Toepassingsgebied

-In verblijfsgebieden (erftoegangswegen) binnen en buiten de bebouwde kom.

Uitvoering

- Toepassen van verticale elementen zoals bossages en paaltjes naast de rijweg.
- Aanbrengen van belijning als aanduiding.
- Aparte fietsstroken.
- Variaties mogelijk.

Voordelen

- Geen constructieve aanpassingen.
- Relatief goedkope oplossing.
- Attentieverhogend.

Nadelen

- Geen fysieke snelheidsvermindering.
- Effectvermindering door gewenning.

Algemeen

-Wordt regelmatig toegepast buiten de bebouwde kom om vracht- en landbouwverkeer te ontzien.

Rammelstrook



Toepassingsgebied

-In verblijfsgebieden (erftoegangswegen) binnen en buiten de bebouwde kom.

Uitvoering

- Geen hoogteverschil.
- Op rechte weggedeelten.
- Aanbrengen van ongelijke keienverharding op funderingslaag.
- Variant mogelijk met wildrooster.

Voordelen

- Vriendelijk voor vracht- en landbouwverkeer.
- Attentieverhogend.

Nadelen

- Onvriendelijk voor tweewielers.
- Overlast van geluid en trillingen.
- Geen fysieke snelheidsvermindering.
- Effectvermindering door gewenning.
- Dure oplossing door gebruik van natuursteen (graniet).

Algemeen

- Wordt nauwelijks meer toegepast.

Asverspringing met uitstulping



Toepassingsgebied

-In verblijfsgebieden (erftoegangswegen) binnen en buiten de bebouwde kom.

Uitvoering

- Op rechte wegedeelten.
- Trottoirbanden ondersteund door verticale elementen of bloembakken.
- Aanduiding met reflecterende hekjes en / of paaltjes.
- Variaties mogelijk met bijvoorbeeld bloembakken, eventueel met verkeersdrempel.

Voordelen

- Goede snelheidsvermindering bij verkeer van twee zijden tegelijk.
- Attentieverhogend.
- Geen geluids- of trillingoverlast.

Nadelen

- Geen snelheidsvermindering als er geen tegemoetkomend verkeer is.
- Mogelijk klemrijden van fietsers.
- Onvoorspelbaar gedrag weggebruikers.
- Mogelijk juist snelheidsverhogend om naderend verkeer voor te zijn.
- Problematisch voor vracht- en landbouwverkeer.
- Belemmering van doorstroming bij tegemoetkomend verkeer.
- Slecht zichtbaar bij mist.

Algemeen

-Onderhoudsgevoelig. Wordt nauwelijks meer toegepast bij nieuwe inrichting.

Wegversmalling (met drempel)



Toepassingsgebied

-In verblijfsgebieden (erftoegangswegen) binnen en buiten de bebouwde kom.

Uitvoering

- Op rechte weggedeelten.
- Trottoirbanden ondersteund door verticale elementen of bloembakken.
- Aanduiding met reflecterende hekjes en / of paaltjes.
- Aparte fietsstroken.
- Variaties mogelijk.

Voordelen

- Goede snelheidsvermindering bij verkeer van twee zijden tegelijk, in combinatie met drempel.
- Fietsvriendelijk
- Attentieverhogend.
- Indien zonder drempel: geen geluids- en trillingsoverlast.

Nadelen

- Afhankelijk van de beschikbare ruimte: voor aanleg aparte fietsruimte extra ruimte benodigd.
- Onvoorspelbaar gedrag weggebruikers.
- Indien zonder drempel, mogelijk juist snelheidsverhogend om naderend verkeer voor te zijn.
- Mogelijk problematisch voor vracht- en landbouwverkeer.
- Belemmering van doorstroming bij tegemoet komend verkeer.

Algemeen

- Wordt alleen toegepast bij voldoende beschikbare ruimte.

Punaise



Toepassingsgebied

-In verblijfsgebieden (erftoegangswegen) binnen en buiten de bebouwde kom bij kruisingen.

Uitvoering

- Hoogteverschil 12-14 cm.
- In asfalt of met klinkers.
- Bolle bestrating.
- Straal 5,0 tot 10,0 m.
- Wit of met contrasterende kleuren.

Voordelen

- Visueel mooie maatregel.
- Verbeterde afwatering.

Nadelen

- Kan problemen geven bij slecht weer (gladheid) voor tweewielers.
- Weinig effectief t.a.v. snelheidsremming.
- Links afslaand verkeer snijdt bocht af.

Algemeen

- Wordt nauwelijks meet toegepast.

Wegversmalling met uitstulping



Toepassingsgebied

-In verblijfsgebieden (erftoegangswegen) binnen en buiten de bebouwde kom.

Uitvoering

- Op rechte weggedeelten.
- Trottoirbanden ondersteund door verticale elementen of bloembakken.
- Aanduiding met reflecterende materialen en / of paaltjes.
- Variaties mogelijk met bijvoorbeeld bloembakken.

Voordelen

- Goede snelheidsvermindering bij verkeer van twee zijden tegelijk.
- Attentieverhogend.
- Geen geluids- of trillingoverlast.

Nadelen

- Geen snelheidsvermindering als er geen tegemoetkomend verkeer is.
- Mogelijk klemrijden van fietsers.
- Onvoorspelbaar gedrag weggebruikers.
- Mogelijk juist snelheidsverhogend om naderend verkeer voor te zijn.
- Problematisch voor vracht- en landbouwverkeer.
- Belemmering van doorstroming bij tegemoetkomend verkeer.
- Slecht zichtbaar bij mist.

Algemeen

- Onderhoudsgevoelig. Wordt nauwelijks meer toegepast bij nieuwe inrichting.

Rubber/beton drempel (Gumatec)



Toepassingsgebied

-In verblijfsgebieden (erftoegangswegen) binnen en buiten de bebouwde kom.

Uitvoering

- Hoogteverschil 7,50 cm.
- Op rechte weggedeelten.
- Afhankelijk van situatie één of twee elementen.
- Rubber versie plakken op asfalt.
- Beton versie in elementverharding.

Voordelen

- Snelheidsremmend
- Bij juiste toepassing busvriendelijk
- Behoud van vorm.
- Rubberen versie snel monteerbaar.

Nadelen

- Mogelijk geluid- en / of trillingshinder
- Rubber versie: hechting met ondergrond kwetsbaar, dus korte levensduur
- Glad bij slecht weer; gevaarlijk voor tweewielers.
- Werkt niet remmend voor auto's en vrachtwagens met brede wielbasis.
- Relatief dure oplossing.

Algemeen

- Toepassing voornamelijk bij busroutes.
- Tijdelijke maatregel door korte levensduur (5 jaar)
- Wordt steeds minder vaak toegepast.

Wegversmalling



Toepassingsgebied

-In verblijfsgebieden (erftoegangswegen) binnen en buiten de bebouwde kom.

Uitvoering

- Op rechte weggedeelten.
- Trottoirbanden ondersteund door verticale elementen of bloembakken.
- Aanduiding met reflecterende hekjes en / of paaltjes.
- Variaties mogelijk met bijvoorbeeld bloembakken, eventueel met verkeersdrempel.

Voordelen

- Goede snelheidsvermindering bij verkeer van twee zijden tegelijk.
- Attentieverhogend.
- Geen geluids- of trillingoverlast.

Nadelen

- Geen snelheidsvermindering als er geen tegemoetkomend verkeer is.
- Onvoorspelbaar gedrag weggebruikers.
- Mogelijk juist snelheidsverhogend om naderend verkeer voor te zijn.
- Problematisch voor vracht- en landbouwverkeer.
- Belemmering van doorstroming bij tegemoetkomend verkeer.
- Slecht zichtbaar bij mist.

Algemeen

- Onderhoudsgevoelig.

Verhoogd kruisingsvlak



Toepassingsgebied

-In verblijfsgebieden (erftoegangswegen) binnen en buiten de bebouwde kom.

Uitvoering

- Hoogteverschil 12 cm.
- Op kruisingen.
- Aanduiding met taludstrepen
- Lengte middenstuk tussen de hellingen afhankelijk van kruising.
- Hellingen binnen de bebouwde kom: sinusvormig met een lengte van 2.40 m of 1.75 m bij busroute.
- Hellingen buiten de bebouwde kom: sinusvormig met een lengte van 4.80 m.
- Bij busroutes aangepast talud of andere oplossingen.
- Uitvoering in prefabbeton, asfalt (binnen de bebouwde kom) of klinkers (buiten de bebouwde kom).

Voordelen

- Duurzame snelheidsvermindering.
- Benadrukt gelijkwaardige kruising.
- Oversteek op één niveau.
- Zeer effectief.
- Duidelijk herkenbaar.

Nadelen

- Geen.

Algemeen

Algemeen toegepaste maatregel in Nederland. Wordt beschouwd als de meest universele en herkenbare snelheidsremmer. Relatief goedkoop en eenvoudig te onderhouden.

Uiritconstructie



Toepassing

- Bij de entree binnen de bebouwde kom als begrenzing van het verblijfsgebied.
- Niet op busroute

Uitvoering

- Hoogteverschil 12 cm.
- Doorlopend trottoir, aan weerszijden voorzien van inritblokken.
- Zone borden voor begin en einde van verblijfsgebied.

Voordelen

- De overgang tussen verblijfsgebied en gebiedsontsluitingsweg is duidelijk herkenbaar.
- Het verblijfsgebied wordt met gepaste snelheid binnengereden.
- Het trottoir loopt door.
- Voorrang is duidelijk geregeld door inritconstructie.

Nadelen

- Geen

Algemeen

- Wordt algemeen toegepast in Nederland als entree en begrenzing van verblijfsgebied binnen de bebouwde kom.
- Wordt inmiddels beschouwd als de meest universele en herkenbare snelheidsremmer.

Plateau



Toepassingsgebied

-In verblijfsgebieden (erftoegangswegen) binnen en buiten de bebouwde kom.

Uitvoering

- Hoogteverschil 12 cm of 8 cm bij busroute.
- Op rechte weggedeelten.
- Aanduiding met taludstrepen
- Lengte middenstuk tussen de hellingen 5,00 m (op deze foto iets korter)
- Hellingen binnen de bebouwde kom: sinusvormig met een lengte van 2.40 m of 1.75 m bij busroute.
- Hellingen buiten de bebouwde kom: sinusvormig met een lengte van 4.80 m.
- Bij busroutes aangepast talud of andere oplossingen.
- Uitvoering in prefabbeton, asfalt (binnen de bebouwde kom) of klinkers (buiten de bebouwde kom).

Voordelen

- Duurzame snelheidsvermindering. Zeer effectief.
- Fietsvriendelijk.
- Geen belemmering verkeersdoorstroming.
- Duidelijk herkenbaar en attentieverhogend.

Nadelen

- Geen.

Algemeen

Algemeen toegepaste maatregel in Nederland. Wordt beschouwd als de meest universele en herkenbare snelheidsremmer. Relatief goedkoop en eenvoudig te onderhouden.

Plateau



Toepassingsgebied

-In verblijfsgebieden (erftoegangswegen) binnen en buiten de bebouwde kom.

Uitvoering

- Hoogteverschil 12 cm of 8 cm bij busroute.
- Op rechte weggedeelten.
- Aanduiding met taludstrepen. Hier in combinatie met hegjes.
- Lengte middenstuk tussen de hellingen 5,00 m (op deze foto iets korter)
- Hellingen binnen de bebouwde kom: sinusvormig met een lengte van 2.40 m of 1.75 m bij busroute.
- Hellingen buiten de bebouwde kom: sinusvormig met een lengte van 4.80 m.
- Bij busroutes aangepast talud of andere oplossingen.
- Uitvoering in prefabbeton, asfalt (binnen de bebouwde kom) of klinkers (buiten de bebouwde kom).

Voordelen

- Duurzame snelheidsvermindering. Zeer effectief.
- Fietsvriendelijk.
- Geen belemmering verkeersdoorstroming.
- Duidelijk herkenbaar en attentieverhogend.

Nadelen

- Geen.

Algemeen

Algemeen toegepaste maatregel in Nederland. Wordt beschouwd als de meest universele en herkenbare snelheidsremmer. Relatief goedkoop en eenvoudig te onderhouden.

Verhoogd kruisingsvlak



Toepassingsgebied

-In verblijfsgebieden (erftoegangswegen) binnen en buiten de bebouwde kom.

Uitvoering

- Hoogteverschil 12 cm.
- Op kruisingen.
- Aanduiding met taludstrepen
- Lengte middenstuk tussen de hellingen afhankelijk van kruising.
- Hellingen binnen de bebouwde kom: sinusvormig met een lengte van 2.40 m of 1.75 m bij busroute.
- Hellingen buiten de bebouwde kom: sinusvormig met een lengte van 4.80 m.
- Bij busroutes aangepast talud of andere oplossingen.
- Uitvoering in prefabbeton, asfalt (binnen de bebouwde kom) of klinkers (buiten de bebouwde kom).

Voordelen

- Duurzame snelheidsvermindering.
- Benadrukt gelijkwaardige kruising.
- Oversteek op één niveau.
- Zeer effectief.
- Duidelijk herkenbaar.

Nadelen

- Geen.

Algemeen

Algemeen toegepaste maatregel in Nederland. Wordt beschouwd als de meest universele en herkenbare snelheidsremmer. Relatief goedkoop en eenvoudig te onderhouden.