

# **Hoe duurzaam veilig zijn de Nederlandse wegen ingericht?**

Dr. M.J.A. Doumen & dr. ir. W.A.M. Weijermars

D-2009-5



## **Hoe duurzaam veilig zijn de Nederlandse wegen ingericht?**

Een vragenlijststudie onder wegbeheerders

## Documentbeschrijving

Rapportnummer:	D-2009-5
Titel:	Hoe duurzaam veilig zijn de Nederlandse wegen ingericht?
Ondertitel:	Een vragenlijststudie onder wegbeheerders
Auteur(s):	Dr. M.J.A. Doumen & dr. ir. W.A.M. Weijermars
Projectleider:	Dr. ir. W.A.M. Weijermars
Projectnummer SWOV:	03.2.4
Trefwoord(en):	Road network; layout; junction; evaluation (assessment); sustainable safety; planning; speed limit; Netherlands; SWOV.
Projectinhoud:	Begin 2009 is een enquête afgenomen onder de Nederlandse wegbeheerders. In deze enquête is gevraagd naar de toegepaste snelheidslimieten en relevante inrichtingskenmerken van erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en regionale stroomwegen. Ook is gevraagd welke kruispunttypen worden toegepast bij kruispunten van verschillende wegcategorieën. Dit rapport beschrijft de opzet en de resultaten van deze enquête.
Aantal pagina's:	60 + 45
Prijs:	€ 17,50
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2009

De informatie in deze publicatie is openbaar.  
Overname is echter alleen toegestaan met bronvermelding.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV  
Postbus 1090  
2260 BB Leidschendam  
Telefoon 070 317 33 33  
Telefax 070 320 12 61  
E-mail [info@swov.nl](mailto:info@swov.nl)  
Internet [www.swov.nl](http://www.swov.nl)

## Samenvatting

Om meer inzicht te verkrijgen in de inrichting van de Nederlandse wegen en kruispunten is begin 2009 een enquête afgenomen onder de Nederlandse wegbeheerders. In deze enquête is gevraagd naar de toegepaste snelheidslimieten en relevante inrichtingskenmerken van erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en regionale stroomwegen. Ook is gevraagd welke kruispunttypen worden toegepast bij kruispunten van verschillende wegcategorieën. Aan de hand van de antwoorden van de wegbeheerders is bepaald in hoeverre de inrichting van de wegen voldoet aan de gewenste inrichting volgens Duurzaam Veilig. Hiervoor is gebruikgemaakt van verschillende CROW-richtlijnen.

Alle wegbeheerders zijn benaderd om mee te werken aan de enquête; deze is vervolgens afgenomen via internet. 45% van de wegbeheerders heeft de enquête ingevuld. De steekproef onder gemeenten is representatief voor alle gemeenten in Nederland. Voor wegen binnen de bebouwde kom en erftoegangswegen buiten de bebouwde kom geeft de enquête daarom een goed beeld van de mate waarin verschillende voorzieningen worden toegepast. Er hebben echter maar drie provincies meegedaan aan de enquête, waardoor de steekproef voor gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom en voor regionale stroomwegen niet representatief is voor heel Nederland. Voor deze wegen is het daarom niet mogelijk om een uitspraak te doen over de mate waarin bepaalde voorzieningen in Nederland worden toegepast. De resultaten voor deze wegen geven slechts een grove indicatie of een maatregel er veel, weinig of bijna niet wordt toegepast.

Veel wegen hebben een snelheidslimiet die voldoet aan de Duurzaam Veilig-richtlijnen. Van de gebiedsontsluitingswegen is dit ongeveer 90%, van de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom 84% en van de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom ongeveer twee derde. De inrichting van de verschillende wegtypen voldoet minder goed aan de richtlijnen.

Voor erftoegangswegen (ETW's) is gevraagd of op kruispunten en wegvakken de snelheden voldoende geremd worden tot de geldende limiet. Op ongeveer een derde van de ETW's binnen de bebouwde kom (30 km/uur) wordt de snelheid zowel op wegvakken als kruispunten geremd en op een derde van de wegen wordt de snelheid alleen op kruispunten geremd. Buiten de bebouwde kom zijn minder snelheidsremmende maatregelen genomen: op meer dan de helft van de 60km/uur-ETW's zijn geen snelheidsremmende maatregelen genomen. Driekwart van deze wegen is wel voorzien van essentiële herkenbaarheidskenmerken.

Ruim driekwart van de gebiedsontsluitingswegen (GOW's) binnen de bebouwde kom is voorzien van asmarkering of een fysieke rijrichtingscheiding, zoals de richtlijnen voorschrijven. Ruim de helft van de wegen heeft het gewenste vrij liggende fietspad, waarvan driekwart de bromfiets op de rijbaan heeft. De helft van de 50km/uur-GOW's heeft echter veel erf-aansluitingen en op 44% van deze wegen is parkeren op de rijbaan toegestaan.

Buiten de bebouwde kom voldoen veel gebiedsontsluitingswegen nog niet geheel aan de Duurzaam Veilig-richtlijnen. Ongeveer 10% van de wegen heeft een (semi)fysieke rijrichtingscheiding. Daarnaast zijn op deze wegen weinig obstakelvrije zones (6 m) of geleiderails toegepast, en/of weinig (semi)verharde berm. Over de overige kenmerken zijn helaas geen duidelijke uitspraken te doen omdat de steekproef niet voldoende representatief is.

Ofschoon de steekproef erg klein is, kunnen we over de regionale stroomwegen nog wel een en ander concluderen. De meeste regionale stroomwegen hebben de gewenste snelheidslimiet van 100 km/uur, en bijna al deze wegen zijn voorzien van essentiële herkenbaarheidskenmerken volgens de richtlijnen. Verder heeft ruim de helft van de regionale stroomwegen met 100 km/uur een fysieke rijrichtingscheiding. Er zijn echter maar weinig (semi)verharde berm langs de regionale stroomwegen; 15% is hiervan voorzien.

Wat de kruispunten betreft, is aan wegbeheerders gevraagd welke kruispunttypen zij 'altijd', 'vaak', 'soms' en 'nooit' toepassen op kruisingen van verschillende wegtypen.

Op kruispunten tussen ETW's en GOW's is volgens Duurzaam Veilig een voorrangregeling gewenst, binnen de bebouwde kom met een uitritconstructie. In de praktijk blijkt een voorrangskruispunt inderdaad het meest gebruikt te worden. Binnen de bebouwde kom wordt echter niet altijd een uitritconstructie toegepast.

Op kruispunten tussen GOW's onderling verdient de rotonde de voorkeur. Naast rotondes worden echter ook vaak voorrangregelingen zonder plateaus of drempels toegepast. Zowel binnen als buiten de bebouwde kom is dat minder gewenst.

Kruispunten tussen een gebiedsontsluitingsweg en een regionale stroomweg buiten de bebouwde kom worden op diverse manieren uitgevoerd: met voorrangregelingen, rotondes, verkeersregelinstallaties of ongelijkvloerse kruisingen. Het Rijk en de provincies kiezen, in tegenstelling tot de overige wegbeheerders, vaak voor een ongelijkvloerse oplossing; deze verdient vanuit Duurzaam Veilig-oogpunt ook de voorkeur.

Bij kruispunten tussen twee regionale stroomwegen onderling is de ongelijkvloerse kruising verreweg het meest toegepast, gevolgd door de rotonde.

De resultaten uit deze studie zijn gebruikt en verder geïnterpreteerd in de meest recente verkeersveiligheidsbalans van de SWOV: *Tien jaar Duurzaam Veilig; Verkeersveiligheidsbalans 1998-2007*. Ook worden in dat rapport de mogelijke effecten van de maatregelen besproken, en wordt aangegeven waar nog verkeersveiligheidswinst te behalen valt.

# Summary

## **How sustainably safe is the layout of Dutch roads? Questionnaire study among road authorities**

At the beginning of 2009, a questionnaire study was held among Dutch road authorities to obtain a better insight in the layout of Dutch roads and intersections. In this questionnaire questions were asked about the speed limits that are used and about relevant layout features of access roads, distributor roads, and regional through roads. Other questions asked which intersection types are used for intersections of different road categories. The road authorities' answers were used to determine the extent to which the road layout conforms to the preferred layout according to Sustainable Safety. Here different guidelines were used drawn up by Information and Technology Platform for Infrastructure, Traffic, Transport and Public space CROW.

All road authorities were approached to ask their cooperation to the questionnaire; this was then held using the internet. 45% of the road authorities filled in the questionnaire. The random sample among municipalities is representative of all municipalities in the Netherlands. Therefore, the questionnaire gives a good picture for urban roads and rural access roads of the extent to which different facilities have been applied. However, only three Dutch provinces (out of twelve) participated in the questionnaire and therefore the sample for rural distributor roads and regional through roads is not representative of the entire country. For these roads it is therefore impossible to make a statement about the extent to which specific facilities are applied in the Netherlands. The results for these roads can only be a coarse indication of whether a measure is used frequently, little, or hardly at all.

Many roads have a speed limit which is in accordance with the Sustainable Safety guidelines. This is the case for approximately 90% of the distributor roads, for 84% of the urban access roads, and for approximately two thirds of the rural access roads. The layout of the different road types does not agree with the guidelines as well.

A question asked about the access roads was whether the speeds at intersections and road sections were sufficiently reduced to comply with the speed limit in force. On approximately one third of the urban access roads (30 km/h) speeds are reduced on both road sections and intersections and on another one third of the roads speeds are only reduced on intersections. In rural areas fewer traffic calming measures have been implemented: more than half of the 60km/h access roads have no traffic calming facilities. On three quarters of these roads, however, essential recognizability features have been implemented.

In agreement with the guidelines, more than three quarters of the urban distributor roads has centre line markings or a direction separator. Over half of the roads have the desired separate bicycle path, on three quarters of which the moped on the carriageway regulation is applied. However, half of

the 50km/h distributor roads have quite a few property entrances and on 44% of these roads parking on the carriageway is allowed.

Many rural distributor roads do not yet entirely meet the Sustainable Safety guidelines. Approximately 10% of these roads have a (semi-)physical direction separator. In addition, these roads rarely have obstacle-free zones (6 m) or safety barriers and/or they seldom have (semi-)hard shoulders. As the sample is not sufficiently representative, no clear statements can be made about the other road features.

Although the sample is very small, we can still draw some conclusions about the regional through roads. Most regional through roads have the preferred speed limit of 100 km/h, and almost all these roads have been fitted with the essential recognizability characteristics according to the guidelines. Furthermore, more than half the regional through roads with a 100 km/h speed limit have a physical direction separator. However, only few roads have (semi-)hard shoulders; only 15% has these.

Concerning intersections the road authorities were asked which types of intersection they use 'always', 'often', 'sometimes' or 'never' on intersections of different road types.

According to Sustainable Safety a priority arrangement is required on intersections between an urban access road and a distributor road. In urban areas this intersection should be in the form of an exit construction. In practice a priority intersection indeed seems to be used most frequently. In urban areas, however, the exit construction is not always used.

The roundabout is the preferred solution for intersections between two distributor roads. However, beside roundabouts priority arrangements without platforms or speed humps are also used frequently. Both in urban and in rural areas this is not advisable.

Intersections between a distributor road and a regional through road in rural areas are constructed in different ways: with priority arrangements roundabouts, traffic light systems, or with grade separated intersections. In contrast with the other road authorities, the government and the provinces often choose a grade separated solution; this is also the best solution according to Sustainable Safety.

At intersections between two regional through roads the grade separated intersection is by far the most widely used solution, followed by the roundabout.

The results from this study have been used and interpreted further in SWOV's most recent road safety assessment: *Ten years of Sustainable Safety; Road safety assessment 1998-2007*. In that publication the possible effects due to measures are also discussed and it gives an indication of where further road safety gains can still be made.



# Inhoud

<b>1. Inleiding</b>	<b>9</b>	
1.1. Duurzaam Veilig en richtlijnen voor infrastructuur	10	
1.2. Opzet	10	
<b>2. Werkwijze</b>	<b>11</b>	
2.1. Aanpak	11	
2.2. Vragenlijst	12	
2.3. Respondenten	13	
2.4. Analyse	13	
<b>3. Resultaten</b>	<b>15</b>	
3.1. Respons	15	
3.2. Verkeersveiligheidsbeleid	17	
3.3. Categorisering	18	
3.4. Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom	19	
3.5. Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom	24	
3.6. Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom	30	
3.7. Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom	34	
3.8. Regionale stroomwegen buiten de bebouwde kom	40	
3.9. Kruispunten	44	
3.10. Overige opmerkingen	50	
<b>4. Discussie</b>	<b>51</b>	
4.1. Beperkingen als gevolg van onderzoeksmethode	51	
4.2. Representativiteit van de steekproef	51	
4.3. Conclusies	52	
<b>5. Conclusies</b>	<b>54</b>	
5.1. Respons	54	
5.2. Verkeersveiligheidsplan en categoriseringsplan	54	
5.3. Erftoegangswegen	54	
5.4. Gebiedsontsluitingswegen	55	
5.5. Regionale stroomwegen	56	
5.6. Kruispunten	57	
<b>Literatuur</b>	<b>58</b>	
<b>Bijlage 1</b>	<b>Tijdschema, aanbiedingsmail en rappels</b>	<b>61</b>
<b>Bijlage 2</b>	<b>De vragenlijst</b>	<b>66</b>
<b>Bijlage 3</b>	<b>Ruwe data</b>	<b>86</b>



# 1. Inleiding

De SWOV brengt in elk onderzoeksprogramma (iedere vier jaar) een verkeersveiligheidsbalans uit, waarin de ontwikkelingen in de verkeersveiligheid uitgebreid besproken worden. Het thema van de verkeersveiligheidsbalans uit het onderzoeksprogramma 2007-2010 is 'Duurzaam Veilig 1998-2007'. Die verkeersveiligheidsbalans bespreekt hoe het, tien jaar na aanvang van het Startprogramma Duurzaam Veilig, staat met de implementatie van maatregelen die onder andere zijn voortgevloeid uit de Duurzaam Veilig-visie, en wat de effecten hier mogelijk van zijn geweest (Weijermars & Van Schagen, 2009).

Een van de groepen maatregelen die in de verkeersveiligheidsbalans besproken wordt, zijn de infrastructurele maatregelen. In feite bestond het Startprogramma Duurzaam Veilig (1997-2002) voornamelijk uit infrastructurele maatregelen op met name de provinciale, gemeentelijke en waterschapswegen, namelijk het aanleggen en inrichten van 30km/uur- en 60km/uur-zones. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft onderzocht in welke mate deze en andere maatregelen in 2003 geïmplementeerd waren (Goudappel Coffeng & AVV, 2005). Het is echter niet bekend hoe het na 2003 verder is gegaan met de implementatie van deze maatregelen. Bovendien zijn er ook andere infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen genomen, zoals de aanleg van rotondes, de aanleg van vrijliggende fietspaden langs gebiedsontsluitingswegen en de toepassing van essentiële herkenbaarheidskenmerken. Ook voor deze maatregelen is het echter niet bekend in welke mate zij geïmplementeerd zijn.

Voor meer informatie over de inrichting van de Nederlandse wegen, heeft de SWOV een enquête laten houden onder de Nederlandse wegbeheerders. Het doel van deze enquête is om te achterhalen hoe de Nederlandse wegen, met uitzondering van de autosnelwegen, ingericht zijn en in welke mate bepaalde infrastructurele maatregelen geïmplementeerd zijn.

Dit rapport bespreekt de opzet (*Hoofdstuk 2*) en de resultaten (*Hoofdstuk 3*) van deze enquête. De verkeersveiligheidsbalans (Weijermars & Van Schagen, 2009) interpreteert deze enquêteresultaten en vergelijkt de mate van implementatie met die van de monitor van het Startprogramma (Goudappel Coffeng & AVV, 2005). Ook worden in de verkeersveiligheidsbalans de mogelijke effecten van de maatregelen besproken, en wordt aangegeven waar nog verkeersveiligheidswinst te behalen valt.

De bruikbaarheid van de resultaten van deze enquête beperkt zich niet tot de verkeersveiligheidsbalans. Ook voor toekomstprognoses is het van belang te weten welke maatregelen al genomen zijn. Dit bepaalt namelijk welke nieuwe maatregelen nog genomen kunnen worden. En ook voor meer specifieke studies, zoals bijvoorbeeld de veiligheid van 60km/uur-zones of de veiligheid van fietsers, zijn de resultaten van de enquête nuttig.

## 1.1. Duurzaam Veilig en richtlijnen voor infrastructuur

Duurzaam Veilig is een visie die tot doel heeft (ernstige) ongevallen zo veel mogelijk te voorkomen en, daar waar dat niet kan, de kans op letsel nagenoeg uit te sluiten (SWOV, 2007a). Om tot een duurzaam veilig wegverkeer te komen zijn vijf principes leidend (zie bijvoorbeeld SWOV, 2007a; Wegman & Aarts, 2005):

1. functionaliteit van wegen;
2. homogeniteit van massa's en/of snelheid en richting;
3. herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegverloop en van gedrag van weggebruikers;
4. vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling;
5. statusonderkenning door de verkeersdeelnemer.

Met name de principes functionaliteit, homogeniteit en herkenbaarheid, en in mindere mate vergevingsgezindheid, zijn vertaald naar richtlijnen voor wegontwerp. Een van de eerste en belangrijkste publicaties in dit kader is het *Handboek Categorisering wegen op een duurzaam veilige basis* (CROW, 1997). In dit handboek wordt een stappenplan beschreven om te komen tot een wegcategory en worden de operationele eisen per wegcategory besproken op basis van Duurzaam Veilig. In latere richtlijnen zijn deze eisen verder uitgewerkt in bijvoorbeeld het *Handboek wegontwerp wegen buiten de bebouwde kom* (CROW, 2002), de *ASVV* (CROW, 2004a) en *Richtlijn Essentiële Herkenbaarheidkenmerken van weginfrastructuur* (CROW, 2004b). Hierbij moet wel opgemerkt worden dat in deze richtlijnen niet alle oorspronkelijke Duurzaam Veilig-eisen volledig opgenomen zijn (Wegman & Aarts, 2005).

## 1.2. Opzet

Bij het opstellen van de enquête is uitgegaan van bovengenoemde richtlijnen. In de eerste plaats is wegbeheerders gevraagd of ze een categoriseringsplan hebben en of zij hun wegen ook volgens dit plan gecategoriseerd hebben. Vervolgens is per wegcategory gevraagd naar de toegepaste snelheidslimieten en naar relevante inrichtingsaspecten. Aangezien de belangrijkste eis van erftoegangswegen is dat de snelheid dermate laag is dat ernstige conflicten voorkomen worden (het tweede principe), is voor erftoegangswegen binnen en buiten de bebouwde kom volstaan met de vraag of de snelheid geremd wordt op kruispunten en op wegvakken. Voor gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen is gevraagd naar de toepassing van enkele operationele eisen uit het *Handboek Categorisering wegen op een duurzaam veilige basis* (CROW, 1997), aangevuld met vragen over de toepassing van essentiële herkenbaarheidkenmerken (CROW, 2004b). Tot slot is gevraagd welke kruispunttypen worden toegepast bij kruispunten van verschillende wegcategoryën.

## 2. Werkwijze

De SWOV heeft de enquête laten afnemen door het onderzoeksbureau Research voor Beleid. Research voor Beleid heeft een conceptvragenlijst van de SWOV in overleg met de SWOV aangepast en omgezet in een internetvragenlijst. Research voor Beleid heeft vervolgens de enquête uitgezet onder de wegbeheerders en de gegevens ingezameld. De SWOV heeft de resultaten vervolgens geanalyseerd.

Dit hoofdstuk bespreekt de aanpak (*Paragraaf 2.1*), de vragenlijst (*Paragraaf 2.2*), de respondenten (*Paragraaf 2.3*) en de analyses die zijn uitgevoerd (*Paragraaf 2.4*).

### 2.1. Aanpak

De SWOV heeft de conceptvragenlijst opgesteld in overleg met SWOV-experts op het gebied van infrastructuur. Research voor Beleid heeft deze vragenlijst vervolgens aangepast en omgezet in een internetvragenlijst. Er is gekozen voor een internetenquête omdat Research voor Beleid met deze vorm van enquêteren bij deze doelgroep positieve ervaringen had. Bovendien is de dataverwerking minder arbeidsintensief dan bij papieren vragenlijsten. Het enige bezwaar dat de SWOV had tegen het afnemen van de enquête via internet was dat de respondenten waarschijnlijk informatie op moesten zoeken en het daarom voor hen eenvoudiger zou zijn om dit te doen met een papieren vragenlijst 'in de hand'. Dit bezwaar is opgelost door ervoor te zorgen dat de antwoorden tussentijds opgeslagen konden worden en door een pdf van de vragenlijst beschikbaar te stellen.

Bij het opstellen van de vragenlijst heeft Research voor Beleid met name gelet op een goede vraagformulering, goede antwoordcategorieën, een logische opbouw van de vragenlijst, een aantrekkelijke lay-out en de opname van relevante achtergrondvragen (Boer, 2009). De aanpassing van de vragenlijst is afgestemd met de SWOV. Daarnaast is de conceptvragenlijst voorgelegd aan enkele wegbeheerders (een gemeente, een waterschap en een provincie) met een verzoek om een reactie hierop te geven. Naar aanleiding van hun suggesties is de vragenlijst aangepast.

Nadat de enquête in zijn definitieve vorm was gegoten, heeft Research voor Beleid contact opgenomen met de respondenten. Uitgangspunt daarbij was een telefoonlijst die eerder gebruikt was voor een onderzoek naar de toepassing van CROW-richtlijnen, begin 2008 (Boer, Grimmius & Schoenmakers, 2008). De contactpersonen van deze enquête werden gebeld met de vraag of ze de juiste persoon waren voor het invullen van de vragenlijst. Als dit het geval was, dan werd hen gevraagd om deel te nemen aan het onderzoek. Als dit niet het geval was, dan werd gevraagd naar de juiste persoon voor onze vragen. Op het moment dat de juiste persoon toegezegd had mee te willen werken aan het onderzoek stuurde Research voor Beleid hem of haar een link naar de digitale enquête. Deze mail bevatte daarnaast een korte uitleg over de SWOV, de verkeersveiligheidsbalans en het onderzoek, alsmede een aantal telefoonnummers die men kon bellen bij vragen. De vragenlijst kon van 17 februari tot en met 27 maart 2009 worden ingevuld. Tussentijds zijn naar de wegbeheerders die nog niet gereageerd

hadden een Research voor Beleid en een telefonisch rappel gestuurd. Het tijdschema van de enquête, de aanbiedingsmail en de e-mailrappels zijn in *Bijlage 1* opgenomen.

## 2.2. Vragenlijst

De vragenlijst had zoals gezegd de vorm van een elektronische enquête. Een kort overzicht van de vragenlijst is in *Tabel 2.1* gegeven; *Bijlage 2* bevat de gehele vragenlijst. Onderwerpen die in de vragenlijst aan bod zijn gekomen betreffen de snelheidslimieten en de inrichting van erftoegangswegen binnen en buiten de bebouwde kom, en snelheidslimieten en voorzieningen op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom en gebiedsontsluitingswegen en regionale stroomwegen buiten de bebouwde kom. Daarbij zijn er vragen gesteld over de voorzieningen op kruispunten en over het verkeersveiligheidsbeleid en categoriseringsplannen.

Bijna alle wegen binnen de bebouwde kom zijn in beheer van gemeenten en dus zijn vragen over wegen binnen de bebouwde kom alleen aan gemeenten gesteld. Dit geldt zowel voor de erftoegangswegen als de gebiedsontsluitingswegen. Gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen buiten de bebouwde kom worden door gemeenten, waterschappen en provincies beheerd; vragen over deze wegen zijn dus aan al deze wegbeheerders gesteld. Voor de regionale stroomwegen geldt dat deze bijna allemaal door provincies of het Rijk worden beheerd. De vragen over regionale stroomwegen zijn dus niet aan gemeenten en waterschappen voorgelegd.

Bij het opstellen van de definitieve vragenlijst is een aantal afwegingen gemaakt tussen de informatiebehoefte van de SWOV enerzijds, en de beschikbaarheid van de gegevens en het invoergemak voor de wegbeheerders anderzijds. Hierbij is gebruikgemaakt van de suggesties van de wegbeheerders die de vragenlijst getest hebben. Uiteindelijk zijn de volgende concessies gedaan om een zo hoog mogelijke respons te verkrijgen:

- Bij het invullen van totale weglengtes hoefden wegbeheerders niet per se een antwoord te geven. Hiervoor is gekozen omdat wegbeheerders deze gegevens mogelijk niet beschikbaar of voorhanden hadden. Dit heeft tot gevolg gehad dat we niet de totale weglengte van alle respondenten konden bepalen.
- Bij het invullen van weglengtes met bepaalde snelheidslimieten en doorvoering van bepaalde voorzieningen op verschillende wegen, hebben we de wegbeheerders de keuze gegeven om in kilometers weglengte of in percentages te antwoorden. Dit gaf de wegbeheerders de kans om een schatting te geven als ze de exacte getallen niet paraat hadden. Dit zou een responsverhogende werking kunnen hebben, maar wel ten koste gaan van de kwaliteit van de gegevens.
- Alleen bij de erftoegangswegen is naar de toekomstplannen gevraagd. Dit om de vragenlijst in te korten.
- Bij de vragen over kruispunten is niet gevraagd naar aantallen kruispunten. Deze informatie was volgens de wegbeheerders die de vragenlijst getest hebben niet beschikbaar. Uiteindelijk is ervoor gekozen om wegbeheerders te laten aangeven of bepaalde voorzieningen 'altijd', 'vaak', 'soms' of 'nooit' voorkomen. Dit geeft wederom een minder nauwkeurig inzicht in de situatie, maar was voor de wegbeheerders gemakkelijker om in te vullen.

Vragenblok	Onderwerp vragen	Respondenten
A. Verkeersveiligheidsbeleid algemeen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkeersveiligheidsplan</li> <li>- Fte beschikbaar voor verkeersveiligheid</li> <li>- Onderwerpen verkeersveiligheidsbeleid</li> </ul>	Allen
B. Categoriseringsplan	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Categoriseringsplan</li> </ul>	Allen
C. Implementatie Duurzaam Veilig-maatregelen		
Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Totale lengte</li> <li>- Snelheidslimieten</li> <li>- Inrichting</li> <li>- Plannen toekomst</li> </ul>	Gemeenten
Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Totale lengte</li> <li>- Snelheidslimieten</li> <li>- Inrichting</li> <li>- Plannen toekomst</li> <li>- EHK</li> </ul>	Gemeenten Provincies Waterschappen
Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Totale lengte</li> <li>- Snelheidslimieten</li> <li>- Voorzieningen</li> </ul>	Gemeenten
Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Totale lengte</li> <li>- Snelheidslimieten</li> <li>- Voorzieningen</li> <li>- EHK</li> </ul>	Gemeenten Provincies Waterschappen
Regionale stroomwegen buiten de bebouwde kom	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Totale lengte</li> <li>- Snelheidslimieten</li> <li>- Voorzieningen</li> <li>- EHK</li> </ul>	Provincies Rijk
Kruispunten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inrichting</li> </ul>	Afhankelijk van de wegen

Tabel 2.1. *Opzet van de vragenlijst.*

### 2.3. Respondenten

De vragenlijst is verzonden naar alle wegbeheerders van Nederland: gemeenten (441), provincies (12), waterschappen (6) en het Rijk (9 weg-beherende regionale diensten).

Aangezien deze enquête op vrijwillige basis is ingevuld, zal er sprake zijn van een responsbias. De wegbeheerders die hun zaken goed op orde hebben, zullen wellicht gemakkelijker de gevraagde gegevens opzoeken en dus eerder geneigd zijn mee te werken aan het onderzoek. Daarbij komt dat de wegbeheerders die de verkeersveiligheid hoog in het vaandel hebben staan, ook eerder mee zullen werken. Hierdoor kan de situatie er rooskleuriger uitzien dan zij daadwerkelijk is. We weten immers niet hoe het is geregeld bij de groep 'non-respondenten'.

### 2.4. Analyse

De gegevens zijn door de SWOV geanalyseerd. Idealiter zou je willen weten op hoeveel kilometer weglengte een bepaalde voorziening aanwezig is. Zoals gezegd waren wegbeheerders echter niet verplicht om de weglengte op te geven en konden ze ook aangeven op welk percentage van de wegen een voorziening aanwezig is. Dit om een zo hoog mogelijke respons te

verkrijgen. Voor een deel van de respondenten zal het dus mogelijk zijn om te bepalen op hoeveel kilometer weglengte een bepaalde voorziening aanwezig is en voor een deel van de respondenten zal dit niet mogelijk zijn. Daarom zijn steeds twee analyses uitgevoerd.

In de eerste analyse is gebruikgemaakt van de antwoorden van alle respondenten. Per respondent is bepaald op welk percentage van de wegen (van een bepaalde wegcategorie) een bepaalde voorziening is toegepast. Door de resultaten van alle respondenten te middelen, zou een gemiddeld percentage bepaald kunnen worden. De resultaten kunnen echter verschillen tussen wegbeheerders (gemeenten, waterschappen en provincies) en bovendien kunnen kleinere gemeenten verschillen van grotere gemeenten. Wanneer de resultaten over alle wegbeheerders gemiddeld worden, weegt het antwoord van een grote gemeente even zwaar als het antwoord van een kleine gemeente, terwijl de grote gemeente (zeer waarschijnlijk) meer wegen in haar beheer heeft. Daarom zijn de gegevens apart geanalyseerd voor verschillende wegbeheerders en voor verschillende grootten van gemeenten (op basis van inwoneraantal). Indien de resultaten voor verschillende wegbeheerders en verschillende grootten van gemeenten overeenkomen, geven de percentages een goed beeld van de totale toepassing in Nederland. Indien de resultaten echter verschillen, kunnen ze alleen gebruikt worden om iets te zeggen over de toepassing in verschillende beheergebieden (of gemeentegrootten) en niet om een uitspraak te doen over de toepassing in heel Nederland.

De tweede analyse maakt alleen gebruik van de antwoorden van respondenten die aangegeven hebben hoeveel kilometer weglengte van een bepaalde wegcategorie zij in beheer hebben. Voor deze respondenten is per voorziening bepaald op hoeveel kilometer weglengte deze is toegepast. Vervolgens zijn de resultaten gesommeerd over de wegbeheerders en is bepaald op hoeveel procent van de totaal opgegeven weglengte een bepaalde voorziening is toegepast. Bij deze analyse kunnen wegen van een bepaald type van verschillende wegbeheerders wel samen geanalyseerd worden omdat de resultaten gewogen worden op basis van weglengte. Deze analyse is echter wel gebaseerd op een kleinere groep respondenten. Bovendien garandeert ook deze analyse niet dat de uitkomst representatief is voor heel Nederland. Indien een bepaalde groep wegbeheerders ondervertegenwoordigd is, vormt de onderzochte weglengte immers geen representatieve steekproef van de totale weglengte in Nederland.

Voor de kruispunten is, zoals gezegd, onderzocht hoeveel wegbeheerders bepaalde typen kruispunten 'altijd', 'vaak', 'soms' of 'nooit' hebben toegepast. Ook bij deze analyse speelt het probleem dat de ene wegbeheerder meer kruispunten in beheer heeft dan de andere. Een van de testers van de vragenlijst merkte op dat zeer weinig wegbeheerders in staat zouden zijn een schatting te geven van het aantal kruispunten in hun beheergebied. Daarom is uiteindelijk niet gevraagd naar het aantal kruispunten in het beheergebied. Voor kruispunten is de uitkomst van de analyse dus niet gedetailleerder dan een overzicht van de mate waarin voorzieningen 'altijd', 'vaak', 'soms' of 'nooit' worden toegepast. Voor een aantal aanvullende opmerkingen over de uitgevoerde analyses van de kruispuntgegevens wordt verwezen naar *Bijlage 3*.



### 3. Resultaten

De resultaten worden in dit hoofdstuk besproken volgens de opbouw van de vragenlijst. Maar allereerst besteden we aandacht aan de respons op de enquête en de representativiteit van de gegevens (*Paragraaf 3.1*). *Paragraaf 3.2* en *3.3* beschrijven de antwoorden op vragen over het verkeersveiligheidsbeleid en de categorisering van wegen. In *Paragraaf 3.4* tot en met *Paragraaf 3.8* wordt voor de verschillende wegtypen besproken in hoeverre de categorisering is doorgevoerd en vervolgens hoe deze wegen zijn ingericht. In deze paragrafen wordt eerst de ‘analyse op basis van alle respondenten’ behandeld, op basis van het geschatte percentage weglengte waarop de wegbeheerders bepaalde voorzieningen hebben toegepast in hun beheergebied. Deze percentages geven dus aan in welke mate bepaalde voorzieningen in het gemiddelde beheergebied zijn toegepast. Vervolgens behandelen we de preciezere analyse, op basis van de opgegeven weglengte waarop bepaalde voorzieningen zijn toegepast. In *Paragraaf 3.9* worden de voorzieningen op kruispunten tussen verschillende typen wegen besproken. De laatste paragraaf (*Paragraaf 3.10*) behandelt de opmerkingen die de wegbeheerders hebben toegevoegd.

#### 3.1. Respons

In totaal heeft 45% van de wegbeheerders de vragenlijst volledig ingevuld (zie *Tabel 3.1*). Alle wegbeherende waterschappen hebben meegewerkt aan het onderzoek.

Wegbeheerders	Aantal wegbeheerders	Aantal respondenten	Respons (%)
Gemeenten	441	206	45%
Provincies	12	3	25%
Waterschappen	6	6	100%
Rijk	9	4	44%
Totaal	468	219	45%

Tabel 3.1. *Het aantal respondenten onder de verschillende wegbeheerders.*

Vijf respondenten van gemeenten hebben de pdf van de enquête handmatig ingevuld en hebben die vervolgens naar de SWOV of Research voor Beleid opgestuurd. Van deze respondenten zijn de resultaten later aan de database toegevoegd voor zover dat mogelijk was.

*Tabel 3.2* geeft weer uit welk deel van Nederland de gemeentelijke respondenten afkomstig zijn. Noord-Nederland omvat de gemeenten in de provincies Friesland, Groningen en Drenthe, Oost-Nederland omvat de gemeenten in Flevoland, Gelderland en Overijssel, West-Nederland de gemeenten in Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht, en Zuid-Nederland de gemeenten in Limburg, Noord-Brabant en Zeeland. Te zien is dat het aantal respondenten uit de verschillende regio's van Nederland een goede afspiegeling is van het aantal gemeenten in deze regio's.

Regio	Totaal aantal gemeenten	Percentage van totaal	Aantal respondenten	Percentage van respondenten
Noord-Nederland	68	15%	35	17%
Oost-Nederland	87	20%	45	22%
West-Nederland	165	37%	71	35%
Zuid-Nederland	121	27%	54	26%
Totaal	441	100%	205	100%

Tabel 3.2. *Verdeling van alle en deelnemende gemeenten over Nederland.*

Ook hebben we gegevens over het aantal inwoners van de gemeenten van de gemeentelijke respondenten. *Tabel 3.3* laat de verdeling van de respondenten en alle Nederlandse gemeenten over verschillende grootteklassen zien. De verdeling van de respondenten over de verschillende grootteklassen blijkt goed overeen te komen met die van alle gemeenten.

Aantal inwoners	Totaal aantal gemeenten	Percentage van totaal	Aantal respondenten	Percentage van respondenten
0-10.000	51	12%	19	9%
10-20.000	133	30%	62	30%
20-50.000	191	43%	93	45%
50-100.000	42	10%	23	11%
> 100.000	24	5%	8	4%
Totaal	441	100%	205	100%

Tabel 3.3. *Verdeling van alle en deelnemende gemeenten over de grootteklasse (naar inwonersaantallen).*

De gemeenten die de enquête hebben ingevuld, komen qua ligging in Nederland en qua verdeling over gemeentegrootte dus goed overeen met alle gemeenten in Nederland. Op basis hiervan kunnen we ervan uitgaan dat de data representatief zijn voor alle gemeenten in Nederland.

Alle wegbeherende waterschappen van Nederland hebben de enquête ingevuld. We hebben echter gegevens van slechts drie provincies gekregen, te weinig om een afspiegeling van de situatie in heel Nederland te geven. Deze provincies kwamen uit Oost-, West- en Zuid-Nederland. De respondenten van het Rijk waren afkomstig uit Noord- en West-Nederland.

Zoals al eerder vermeld in *Hoofdstuk 2*, moeten we rekening houden met een zekere responsbias. Dit betekent dat over het algemeen mensen eerder geneigd zijn om een vragenlijst in te vullen als ze positief staan ten opzichte van het onderwerp, en als hun gegevens goed georganiseerd zijn. Hierdoor zou het kunnen zijn dat de resultaten iets positiever naar voren komen dan ze in werkelijkheid voor de gehele groep zijn.

### 3.2. Verkeersveiligheidsbeleid

Om te beginnen is aan de wegbeheerders gevraagd of ze over een verkeersveiligheidsplan beschikten. Van de respondenten hebben alle drie de provincies, ruim 60% van de gemeenten en de helft van de waterschappen een verkeersveiligheidsplan (zie *Tabel 3.4*).

Wegbeheerder	Ja	Nee, in voorbereiding	Nee	Totaal
Gemeente	127	21	58	206
Provincie	3	0	0	3
Waterschap	3	0	3	6
Totaal	133	21	61	215

Tabel 3.4. *Beschikt uw instantie over een verkeersveiligheidsplan?*

Bij 90% van de gemeenten met een verkeersveiligheidsplan is de infrastructuur een onderwerp in dit plan; dit geldt voor twee van de drie provincies en voor alle waterschappen. Educatie is bij 79% van de gemeenten, twee van de drie provincies en twee van de drie waterschappen onderdeel van het verkeersveiligheidsplan. Voorlichting is bij 64% van de gemeenten, twee van de drie provincies en een van de drie waterschappen een onderdeel van de verkeersveiligheidsplannen. Andere onderwerpen die aan bod komen in de plannen zijn met name handhaving, maar ook openbaar vervoer en ruimtelijke ordening.

Om inzicht te krijgen in de hoeveelheid aandacht die besteed wordt aan verkeersveiligheid hebben we gevraagd hoeveel fte de wegbeheerders beschikbaar hebben voor het plannen, ontwerpen en beheren van wegen in het algemeen, en voor verkeersveiligheid in het bijzonder. Gemiddeld hebben gemeenten 2,2 fte beschikbaar voor beleidsambtenaren op het gebied van planning, ontwerp en beheer van wegen. Waterschappen (vier keer ingevuld) hebben gemiddeld 2,3 fte op dit onderwerp in dienst. Voor beleid op het gebied van verkeersveiligheid is bij gemeenten gemiddeld 0,8 fte beschikbaar; bij waterschappen (vijf keer ingevuld) is dit 1,7 fte. Bij waterschappen wordt vergeleken met andere wegbeheerders dus veel aandacht besteed aan verkeersveiligheid.

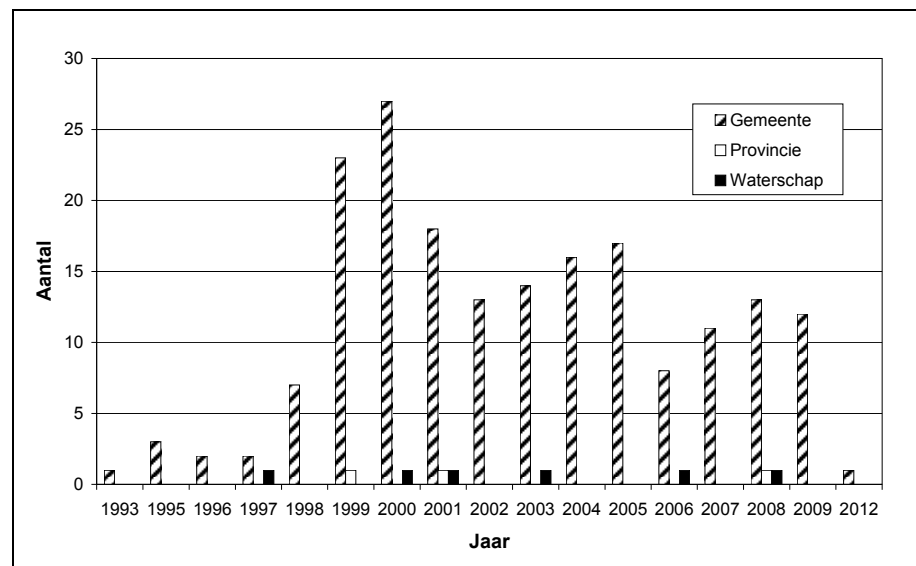
De wegbeheerders die aangegeven hebben niet over een verkeersveiligheidsplan te beschikken hebben de vraag gekregen aan welke onderwerpen binnen het verkeersveiligheidsbeleid aandacht wordt besteed. 92% van de gemeenten zonder verkeersveiligheidsplan en drie van de drie waterschappen gaf aan aandacht aan infrastructuur te besteden. 69% van de gemeenten en geen van de drie waterschappen gaf aan aandacht aan educatie te besteden, en 61% van de gemeenten en een van de drie waterschappen gaf aan aandacht aan voorlichting te besteden.

Twee derde van de wegbeheerders beschikt dus over een verkeersveiligheidsplan met daarin aandacht voor de infrastructuur, educatie en voorlichting. De meeste wegbeheerders die geen verkeersveiligheidsplan hebben, besteden wel aandacht aan deze onderwerpen bij het ontwerp en de uitvoering van het beleid.

### 3.3. Categorisering

Alle responderende waterschappen en provincies en 91% van de gemeenten beschikken over een categoriseringsplan voor hun wegennet. Gemeenten die geen categoriseringsplan hebben opgesteld hebben hier een verklaring voor gegeven. Deze verklaringen variëren: het plan is bijvoorbeeld nog in ontwikkeling, de categoriseringsinformatie is in andere documenten opgenomen, of de gemeente is te klein voor een categoriseringsplan (zie *Bijlage 3* voor een complete lijst met verklaringen).

*Afbeelding 3.1* geeft weer wanneer de wegbeheerders (die zeggen een categoriseringsplan te hebben) hun categoriseringsplan voltooid hebben. Duidelijk is dat vanaf 1999 het categoriseren van de wegen een hoge prioriteit had bij wegbeheerders. Dit heeft waarschijnlijk te maken met het verschijnen van CROW-publicatie 116 (CROW, 1997). Tot op heden worden jaarlijks nog gemeentelijke categoriseringsplannen voltooid.



Afbeelding 3.1. Wanneer is het categoriseringsplan voltooid?<sup>1</sup>

Alle provincies, de helft van de waterschappen en 62% van de gemeenten hebben het categoriseringsplan volgens de CROW-richtlijnen opgesteld. 71 gemeenten en 3 waterschappen hebben het plan niet volgens de CROW-richtlijnen opgesteld. Aan hen hebben we gevraagd waarom ze dit niet gedaan hadden. Eén waterschap en 20% van de gemeenten zonder plan volgens de CROW-richtlijnen kenden CROW-publicatie 116 niet; 14% van de gemeenten vond de richtlijn praktisch onuitvoerbaar; 11% van de gemeenten vond de aanpak volgens CROW-publicatie 116 te kostbaar; en 4% van de gemeenten was het inhoudelijk niet eens met deze categorisering. Het grootste deel van de gemeenten (66% van 71 respondenten) en de andere twee waterschappen gaven echter andere redenen waarom ze de richtlijn niet hadden opgevolgd. Vaak is de reden bij de wegbeheerders niet bekend omdat ze toen nog niet werkzaam waren bij de gemeente. Anderen

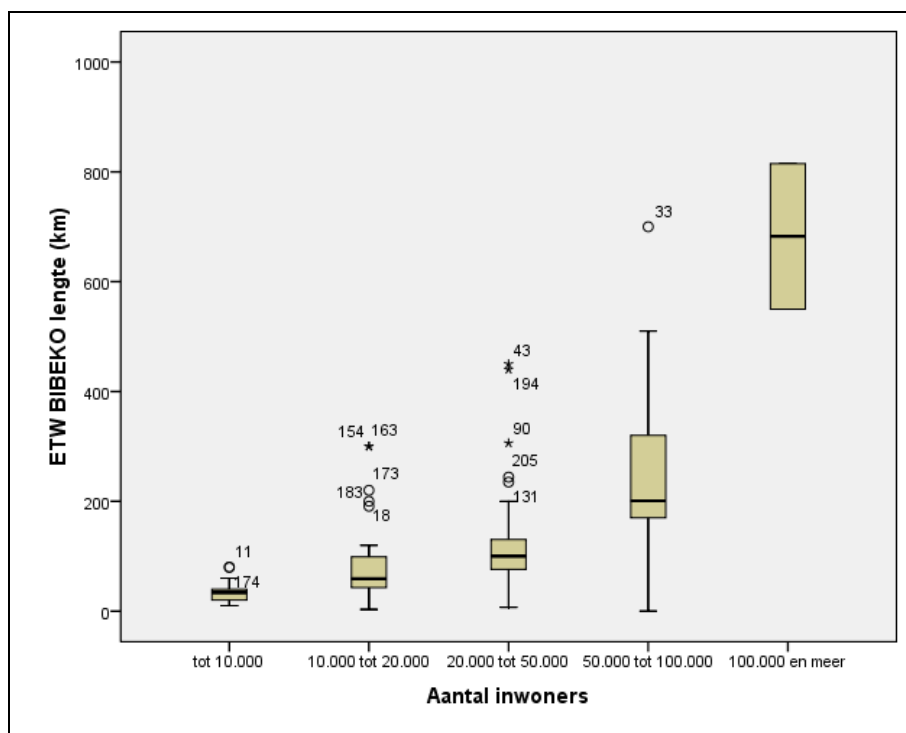
<sup>1</sup> Eén gemeente heeft hier 2012 geantwoord. Het is niet duidelijk of dit een typfout is of dat het categoriseringsplan eigenlijk nog niet voltooid is en de vraag dus verkeerd geïnterpreteerd is door de respondent.

gaven aan dat de richtlijn destijds nog niet uitgebracht was<sup>2</sup>. Alle antwoorden op deze vraag zijn gegeven in *Bijlage 3*.

### 3.4. Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom

Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom zouden volgens de Duurzaam Veilig-richtlijnen een snelheidslimiet van 30 km/uur moeten hebben. De wegen dienen zodanig te zijn ingericht dat op zowel kruispunten als wegvakken de snelheid tot deze limiet geremd wordt.

Vragen over erftoegangswegen binnen de bebouwde kom zijn alleen aan gemeenten voorgelegd. De onderwerpen die hierbij aan bod kwamen, zijn de totale weglengte aan erftoegangswegen binnen de bebouwde kom, de snelheidslimieten die deze wegen hebben en de inrichting van deze wegen met een snelheidslimiet van 30 km/uur. Vervolgens is gevraagd of deze situatie definitief is<sup>3</sup> en zo nee, wanneer die definitief zal zijn. Tot slot is gevraagd (als de situatie niet definitief was) hoe de indeling naar snelheidslimieten zal zijn en hoe de inrichting zal zijn als de situatie wel definitief is.



Afbeelding 3.2. *Weglengte aan erftoegangswegen binnen de bebouwde kom per gemeentegrootte. Aangegeven zijn de mediaan en de kwartielen; de aparte punten zijn uitschieters (de labels hebben hier geen betekenis).*

Afbeelding 3.2 geeft de gemiddelde weglengte aan erftoegangswegen binnen de bebouwde kom per grootte van de gemeente (aantal inwoners). Dit is op basis van de 134 gemeenten die de totale weglengte van erftoegangswegen binnen de bebouwde kom hebben ingevuld. De

<sup>2</sup> Deze constatering is veelal niet terecht, daar deze respondenten aan hebben gegeven dat ze het plan na 1997 voltooid hebben.

<sup>3</sup> Definitief ingericht wil zeggen dat er geen plannen liggen om op deze wegen structurele maatregelen te nemen.

weglengte aan erftoegangswegen binnen de bebouwde kom neemt toe met het aantal inwoners van de gemeente. Echter, het aantal gemeenten per categorie verschilt nogal. Zo zijn er maar twee gemeenten met meer dan 100.000 inwoners die de weglengte hebben ingevuld, en wel 59 gemeenten met 20.000 tot 50.000 inwoners. De overige aantallen per gemeentecategorie staan in *Tabel 3.5*.

Aantal inwoners	Totaal aantal gemeenten	% van totaal	Aantal respondenten	% van respondenten	Aantal respondenten met weglengte ingevuld	% van respondenten met weglengte ingevuld
tot 10.000	51	12%	19	9%	13	10%
10.000 - 20.000	133	30%	62	30%	50	37%
20.000 - 50.000	191	43%	93	46%	59	44%
50.000 - 100.000	42	10%	22	11%	10	7%
meer dan 100.000	24	5%	8	4%	2	1%
Totaal	441	100%	204	100%	134	100%

*Tabel 3.5. Het totaal aantal gemeenten verdeeld over grootteklassen (aantal inwoners), alsmede de verdeling van het totaal aantal gemeentelijke respondenten voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom, en de respondenten die daarvan weglengtes hebben gegeven.*

Als men kijkt naar de verdeling over de gemeentecategorieën (aantal inwoners), dan valt op dat zowel de totale groep respondenten als de gemeenten die de weglengtes hebben opgegeven, een goede representatie zijn van alle Nederlandse gemeenten.

### 3.4.1. Snelheidslimieten

#### 3.4.1.1. Analyse op basis van alle respondenten

*Tabel 3.6* laat de verdeling van de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom naar snelheidslimiet zien. Gemiddeld heeft 82% van de erftoegangswegen een limiet van 30 km/uur of lager. De verdeling verschilt weinig tussen grote en kleine gemeenten, al hebben de kleinste gemeenten (met minder dan 10.000 inwoners) relatief meer kilometers 30km/uur-wegen dan de grotere gemeenten. Dit is te zien in *Bijlage 3*. Deze bijlage bevat ook de andere snelheidslimieten die gegeven zijn voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom.

#### 3.4.1.2. Analyse op basis van weglengte

In totaal hebben 134 gemeenten de totale weglengte aangegeven van erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Voor deze groep (65% van alle respondenten) kan de weglengte voor de verschillende limieten berekend worden. In totaal heeft 84% van de lengte van erftoegangswegen een snelheidslimiet van 30 km/uur of lager (zie *Tabel 3.6*). Dit percentage komt overeen met die van de analyse op basis van alle respondenten. Voor 16% van de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom is de snelheidslimiet dus anders dan gewenst.

Ook het aandeel 30km/uur-wegen van alle wegen binnen de bebouwde kom is een interessant gegeven. In de beheergebieden waarvoor de totale

weglengte aan erftoegangswegen én gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom zijn gegeven, heeft 70% van de wegen binnen de bebouwde kom een snelheidslimiet van 30 km/uur of minder.

Limiet	Verdeling op basis van alle respondenten (N=204)	Verdeling op basis van weglengte (N=134)	
		Weglengte (km)	Percentage
15 km/uur	5%	650	4%
30 km/uur	77%	12.277	80%
50 km/uur	17%	2.348	15%
Anders	1%	137	1%
Totaal	100%	15.412	100%

Tabel 3.6. *Verdeling van erftoegangswegen binnen de bebouwde kom naar snelheidslimiet.*

### 3.4.2. Inrichting van de 30km/uur-zones

Voor de wegen met een snelheidslimiet van 30 km/uur is vervolgens gevraagd in hoeverre de snelheid geremd wordt tot de geldende limiet. Hierbij is met opzet niet de benaming 'sobere inrichting' gebruikt, omdat dit niet altijd hetzelfde wordt geïnterpreteerd. Ook hebben we niet gevraagd naar specifieke snelheidsremmende maatregelen, aangezien in veel straten de weginrichting zelf niet uitlokt om harder dan de limiet te rijden. In dit geval zijn snelheidsremmende maatregelen niet noodzakelijk, maar wordt de snelheid wel geremd.

De drie keuzemogelijkheden waren de volgende:

- Inrichting A: op deze wegen wordt het verkeer niet gedwongen om de snelheid te remmen tot de wettelijke limiet, noch op kruispunten noch op wegvakken.
- Inrichting B: op deze wegen wordt de snelheid op kruispunten geremd tot de wettelijke limiet, bijvoorbeeld door snelheidsremmende maatregelen, het wegontwerp of de omgeving.
- Inrichting C: op deze wegen wordt de snelheid op zowel kruispunten als wegvakken geremd tot de wettelijke limiet, bijvoorbeeld door snelheidsremmende maatregelen, het wegontwerp of de omgeving.

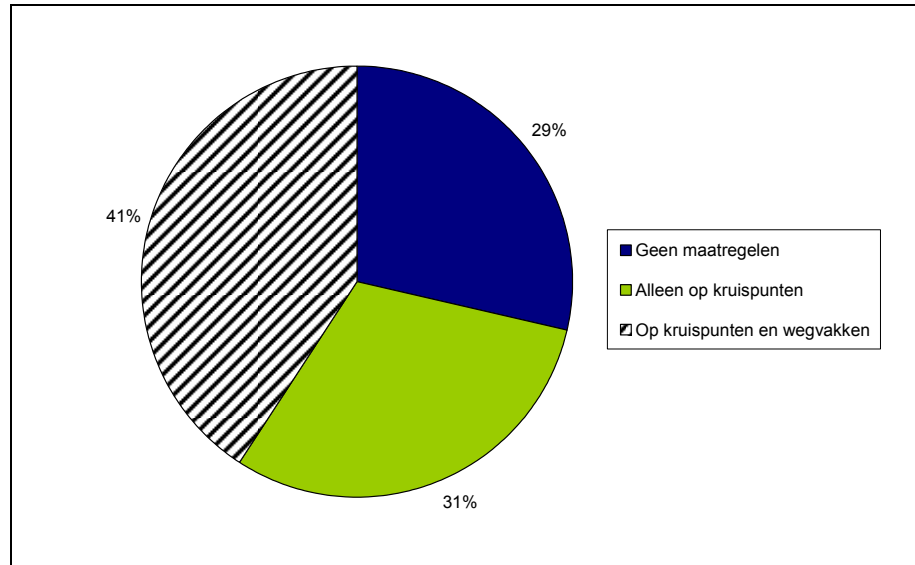
#### 3.4.2.1. Analyse op basis van alle respondenten

Gemiddeld is per gemeente 28% van de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom ingericht volgens inrichting A, 34% volgens inrichting B en 38% volgens inrichting C. De spreiding tussen gemeenten is echter behoorlijk groot (SD = 23,97 voor inrichting A, SD = 23,71 voor inrichting B en SD = 28,95 voor inrichting C). Zie *Bijlage 3* voor een uitsplitsing naar gemeentegrootte.

#### 3.4.2.2. Analyse op basis van weglengte

De gemeenten die de weglengtes hebben ingevuld bij de inrichting van de 30km/uur-wegen, hebben gemiddeld respectievelijk 29%, 31% en 41% inrichting A, B en C (zie *Afbeelding 3.3*). Deze gegevens hebben betrekking op in totaal 12.173 km weglengte aan erftoegangswegen binnen de

bebouwde kom in 133 gemeenten. Op meer dan een derde deel van de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom wordt de snelheid dus op zowel kruispunten als wegvakken fysiek geremd tot 30 km/uur.

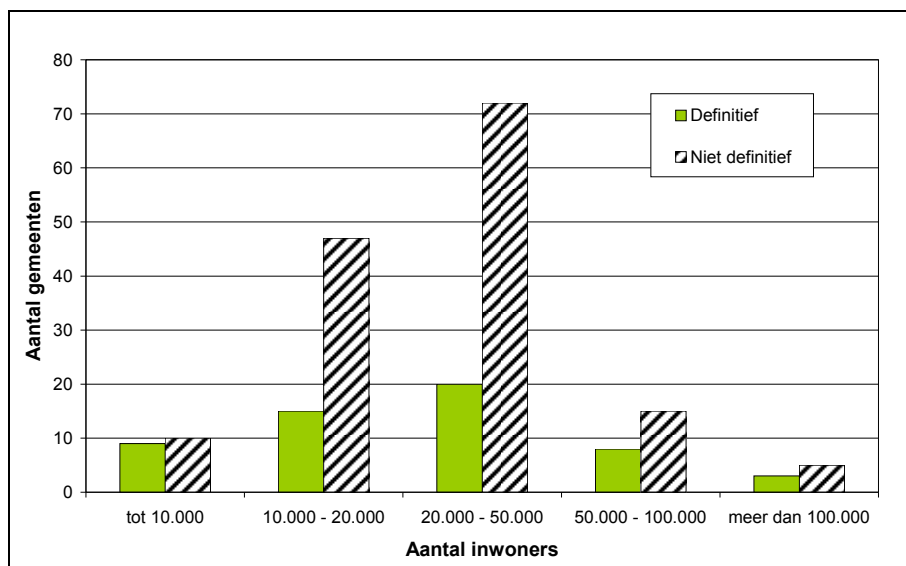


Afbeelding 3.3. Snelheidsremmende maatregelen op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 30 km/uur. Aandelen op basis van weglengte (N = 133).

### 3.4.3. De toekomst

Op de vraag of de situatie op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom qua snelheidslimiet en inrichting definitief is, heeft 67% van de gemeenten geantwoord dat dit niet het geval is. Een derde zal voorlopig geen structurele veranderingen doorvoeren in de infrastructuur van deze categorie wegen. Dit percentage is wel afhankelijk van de grootte van de gemeente. Van de middelgrote gemeenten hebben de meeste gemeenten nog geen definitieve situatie behaald (76% van gemeenten met 10.000-20.000 inwoners, 78% bij 20.000-50.000 inwoners). Deze gegevens zijn weergegeven in *Afbeelding 3.4*.





Abbeelding 3.4. *Het aantal gemeenten, ingedeeld naar inwonersaantal, waarbij de situatie qua infrastructurele maatregelen voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom wel of niet definitief is.*

Ruim driekwart van de gemeenten waar de situatie nog niet definitief is en die een schatting konden geven van de einddatum, verwacht voor 2015 klaar te zijn met de geplande infrastructurele maatregelen; 95% procent verwacht daarmee voor eind 2020 klaar te zijn. Tabellen van de gegevens uit deze paragraaf zijn weergegeven in *Bijlage 3*.

### 3.4.3.1. Snelheidslimieten

Op basis van de analyse van alle respondenten geldt dat voor de gemiddelde gemeente 4% van de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom in de toekomst een snelheidslimiet van 15 km/uur zal hebben, 84% een limiet van 30 km/uur, 11% een limiet van 50 km/uur en de overige 1% een andere limiet. De andere limiet die genoemd werd, is een limiet van 60 km/uur.

In *Tabel 3.7* zijn de percentages aangegeven van erftoegangswegen binnen de bebouwde kom met verschillende snelheidslimieten, uitgerekend met op basis van de weglengte. Te zien is dat het areaal aan wegen met een snelheidslimiet van 30 km/uur of lager licht zal toenemen.

Limiet	Nu		Toekomst	
	Weglengte (km)	Percentage	Weglengte (km)	Percentage
15 km/uur	650	4%	622	4%
30 km/uur	12.277	80%	13.116	85%
50 km/uur	2.348	15%	1.552	10%
Anders	137	1%	120	1%
Totaal	15.412	100%	15.411	100%

Tabel 3.7. *Weglengte van erftoegangswegen binnen de bebouwde kom met verschillende snelheidslimieten, nu en in de toekomst.*

### 3.4.3.2. Inrichting van de wegen met een 30km/uur-limiet

De analyse van alle respondenten laat zien dat in de toekomst op 46% van de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 30 km/uur, de snelheid ook daadwerkelijk voldoende geremd zal worden op kruispunten en wegvakken. Op 38% van de wegen zal de snelheid alleen geremd worden op de kruispunten en op de overige 15% zal de snelheid niet geremd worden tot de geldende limiet. De spreiding tussen gemeenten is echter behoorlijk groot (SD = 20,95 voor inrichting A, SD = 26,71 voor inrichting B en SD = 30,78 voor inrichting C).

*Tabel 3.8* toont de percentages van erftoegangswegen binnen de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 30 km/uur die in de toekomst volgens inrichting A, B of C zullen zijn ingericht, uitgerekend aan de hand van weglengtes. Het aandeel wegen waarop de snelheid niet tot de snelheidslimiet wordt afgeremd zal gaan dalen in de komende jaren. Een deel van deze wegen zal voorzien worden van snelheidsremmende maatregelen op de kruispunten, maar het grootste deel zal voorzien worden van maatregelen op kruispunten en wegvakken.

Snelheidsremmende maatregelen	Nu		Toekomst	
	Weglengte (km)	Percentage	Weglengte (km)	Percentage
Geen maatregelen (inrichting A)	3.482	29%	2.097	16%
Alleen op kruispunten (B)	3.733	31%	4.730	36%
Op kruispunten en wegvakken (C)	4.958	41%	6.186	48%
Totaal	12.173	100%	13.012	100%

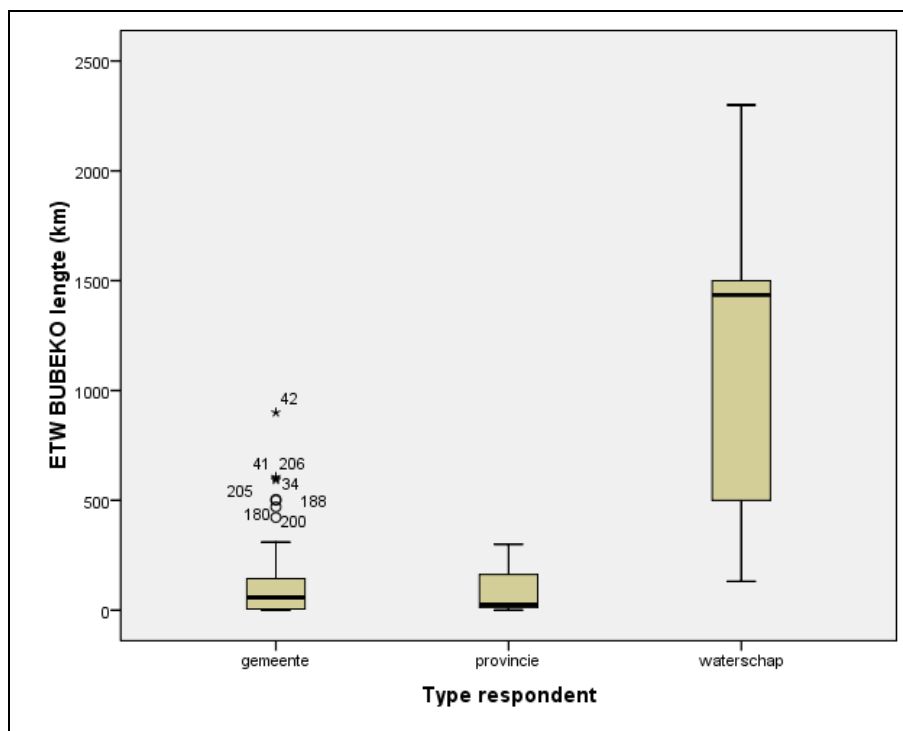
*Tabel 3.8. Weglengte van erftoegangswegen binnen de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 30 km/uur en een inrichting A, B of C, nu en in de toekomst.*

### 3.5. Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom

Volgens de Duurzaam Veilig-richtlijnen dienen erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een snelheidslimiet van 60 km/uur te hebben (CROW, 1997). Evenals op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom, dient de snelheid op deze wegen zowel op kruispunten als op wegvakken geremd te worden tot de geldende limiet. Daarnaast dienen deze wegen voorzien te zijn van essentiële herkenbaarheidskenmerken. De essentiële herkenbaarheidskenmerken voor deze wegen zijn de afwezigheid van een asmarkering (dus één rijloper) en de aanwezigheid van een onderbroken kantmarkering met eventueel een fiets- of suggestiestrook (type I) of geen enkele markering (type II; CROW, 2004b).

De vragen over erftoegangswegen buiten de bebouwde kom zijn gesteld aan de wegbeheerders van gemeenten, provincies en waterschappen. Om te beginnen zullen we de representativiteit van de gegevens bespreken, voordat we overgaan op de snelheidslimieten op deze wegen, en op de inrichting van de wegen met een snelheidslimiet van 60 km/uur. Daarna

gaan we in op de toekomstplannen. Aan wegbeheerders die hebben aangegeven dat de situatie op dit type wegen nog niet definitief is, is gevraagd wanneer ze denken de infrastructurele maatregelen voltooid te hebben. Vervolgens is gevraagd naar de snelheidslimieten op de wegen en de inrichting van de wegen als de geplande maatregelen doorgevoerd zijn. Als laatste is gevraagd naar de essentiële herkenbaarheidskenmerken op deze wegen.



Afbeelding 3.5. Weglengte aan erftoegangswegen buiten de bebouwde kom per type beheergebied. Aangegeven zijn de mediaan en de kwartielen; de aparte punten zijn uitschieters (de labels hebben hier geen betekenis).

De zes waterschappen beheren een relatief groot aandeel van de totale lengte aan erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (zie Afbeelding 3.5). De 144 gemeenten die de weglengte hebben opgegeven, hebben in totaal 15.194 km erftoegangswegen buiten de bebouwde kom liggen, de zes waterschappen 7.301 km en de drie provincies 325 km. Omdat de verdeling zo scheef is, is het van belang om de resultaten van de verschillende typen wegbeheerders gescheiden te houden in de analyse op basis van alle respondenten. Daarbij kunnen we meer nadruk leggen op de resultaten van de waterschappen en de gemeenten.

Als we in Tabel 3.9 kijken naar de verdeling over de gemeentecategorieën (aantal inwoners), dan valt op dat niet alleen de totale groep gemeentelijke respondenten, maar ook de gemeenten die de weglengtes hebben gegeven een goede representatie zijn van alle Nederlandse gemeenten. Hieruit blijkt dat de uitkomsten van de analyse op basis van weglengte representatief zijn voor de hele groep.

Beheergebied	Totaal aantal beheergebieden	% van totaal	Aantal respondenten	% van respondenten	Aantal respondenten met weglengte ingevuld	% van respondenten met weglengte ingevuld
tot 10.000	51	12%	12	7%	13	9%
10.000 - 20.000	133	30%	56	31%	48	33%
20.000 - 50.000	191	43%	83	47%	64	44%
50.000 - 100.000	42	10%	19	11%	15	10%
meer dan 100.000	24	5%	8	4%	4	3%
Gemeente	441	100%	178	100%	144	100%
Provincie	12		3		3	
Waterschap	6		6		6	

Tabel 3.9. *Het totaal aantal beheergebieden (voor gemeenten onderverdeeld naar grootte), alsmede de verdeling van het totaal aantal respondenten voor erftoegangswegen buiten de bebouwde kom, en de respondenten die daarvan weglengtes hebben gegeven.*

### 3.5.1. Snelheidslimieten

#### 3.5.1.1. Analyse op basis van alle respondenten

Uit de analyse op basis van alle respondenten komt naar voren dat bij gemeenten en waterschappen de meeste erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een snelheidslimiet van 60 km/uur hebben (*Tabel 3.10*). De gemeenten en waterschappen hebben samen de meeste wegen in beheer. De twee provincies hebben ieder een heel eigen verdeling van snelheidslimieten; zij hebben echter een te klein aandeel in de weglengte om hier uitgebreid aandacht aan te besteden. Meer gegevens zijn in te zien in *Bijlage 3*.

Wegbeheerders	Aantal	60 km/uur	80 km/uur	Anders
Gemeente	178	67%	32%	1%
Provincie	3	30%	65%	5%
Waterschap	6	85%	13%	3%

Tabel 3.10. *Het percentage van de wegen met snelheidslimieten van 60 en 80 km/uur en overige limieten op basis van alle respondenten.*

#### 3.5.1.2. Analyse op basis van weglengte

Voor de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom is ook gekeken naar de weglengtes per snelheidslimiet. Gezien de representativiteit van deze groep respondenten, kan men zeggen dat bijna twee derde van de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een limiet van 60 km/uur heeft (*Tabel 3.11*).

Snelheidslimiet	Weglengte (km)	Percentage
60 km/uur	14.410	63%
80 km/uur	8.058	35%
Anders	353	2%
Totaal (N = 126)	22.820	100%

Tabel 3.11. *Verdeling van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom naar snelheidslimiet, op basis van weglengte.*

In de beheergebieden waarvoor de totale weglengte aan erftoegangswegen én gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom zijn gegeven, blijkt dat ongeveer 57% van de weglengte buiten de bebouwde kom een snelheidslimiet van 60 km/uur heeft<sup>4</sup>. Ongeveer 41% van de niet-rijkswegen buiten de bebouwde kom blijkt een limiet van 80 km/uur te hebben.

### 3.5.2. Inrichting van de 60km/uur-zones

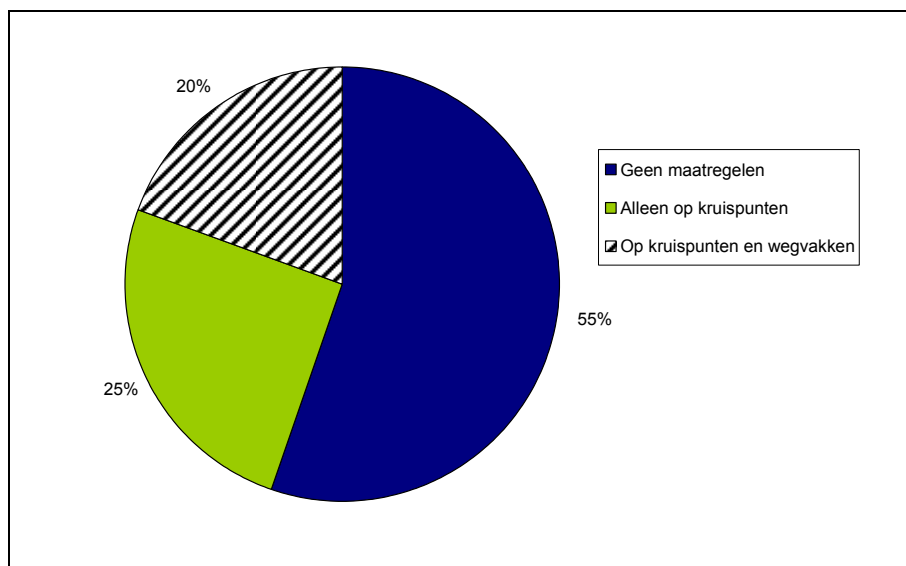
#### 3.5.2.1. Analyse op basis van alle respondenten

Bij de gemeenten wordt de snelheid op een kwart van de 60km/uur-erftoegangswegen op kruispunten en wegvakken geremd tot de limiet (inrichting C). Op bijna de helft van de wegen zijn geen snelheidsremmende maatregelen genomen (inrichting A). De waterschappen hebben naar verhouding meer wegen met een inrichting C (32%) dan de gemeenten. Verder komen de resultaten van de waterschappen vrij goed overeen met die van de gemeenten. Twee provincies hebben erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Een van deze provincies heeft al deze wegen volgens inrichting C uitgevoerd en de ander heeft 60% met inrichting A, en 20% met inrichting B en C uitgevoerd. De cijfers van deze analyse zijn in *Bijlage 3* weergegeven.

#### 3.5.2.2. Analyse op basis van weglengte

Als gekeken wordt naar de opgegeven weglengtes van de verschillende inrichtingen, dan zien we het volgende: op 55% van de wegen wordt de snelheid niet geremd tot de limiet van 60 km/uur. Op 25% van de wegen wordt de snelheid enkel op de kruispunten geremd en op de overige 20% van de wegen wordt de snelheid ook op de wegvakken geremd.

<sup>4</sup> De stroomwegen (regionale stroomwegen en autosnelwegen) zijn in deze berekening niet meegerekend omdat ze maar een verwaarloosbaar deel van de totale weglengte uitmaken.



Afbeelding 3.6. Snelheidsremmende maatregelen op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 60 km/uur. Aandelen op basis van weglengte (N = 125).

Op ongeveer de helft van de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom wordt de snelheid dus nog helemaal niet afgedwongen. Uit de analyse op basis van alle respondenten blijkt dat de mate waarin dit (niet) gebeurt verschilt tussen de diverse typen wegbeheerders (zie *Bijlage 3*).

### 3.5.3. De toekomst

Aan alle wegbeheerders is gevraagd of de huidige situatie van de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom definitief is. Voor 59% van de gemeenten is dit nog niet het geval. Vier van de zes waterschappen en een van de drie provincies zijn nog niet definitief ingericht. Van de gemeenten, waterschappen en provincies waar de situatie nog niet definitief is (en die een schatting konden geven van de datum waarop dat wel zo zou zijn) verwacht een derde voor 2015 klaar te zijn met de geplande maatregelen. Echter, een zeer groot gedeelte van de wegbeheerders heeft ingevuld dat ze niet wisten wanneer ze klaar zouden zijn met de uitvoering van de plannen (83 van de 128 wegbeheerders die de vraag hebben gekregen). Deze gegevens zijn opgenomen in *Bijlage 3*.

#### 3.5.3.1. Snelheidslimieten

In *Tabel 3.12* zijn de percentages aangegeven van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom met verschillende snelheidslimieten, uitgerekend met de opgegeven weglengtes. Te zien zijn de situaties op dit moment en in de toekomst. De lengte van 60km/uur-wegen zal toenemen met 33% en de lengte van de 80km/uur-wegen zal afnemen met 57%. De lengte van wegen met overige limieten zal ook afnemen. In totaal zal ongeveer 4.700 km weglengte worden omgevormd.

Limiet	Nu		Toekomst	
	Weglengthe (km)	Percentage	Weglengthe (km)	Percentage
60 km/uur	14.410	63%	19.135	84%
80 km/uur	8.058	35%	3.434	15%
Anders	353	2%	251	1%
Totaal	22.820	100%	22.820	100%

Tabel 3.12. *Weglengthe van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom met verschillende snelheidslimieten, nu en in de toekomst.*

### 3.5.3.2. De inrichting van de wegen met snelheidslimiet 60 km/uur

Door bovengenoemde ombouw van 80- naar 60km/uur-wegen neemt van elke inrichtingsvariant het aantal kilometers weglengthe toe. Wel zal er relatief meer weglengthe ingericht zijn met snelheidsremmende maatregelen.

	Nu		Toekomst	
	Weglengthe (km)	Percentage	Weglengthe (km)	Percentage
Geen maatregelen (Inrichting A)	7.952	55%	8.140	43%
Alleen op kruispunten (B)	3.648	25%	6.029	32%
Op kruispunten en wegvakken (C)	2.810	20%	4.965	26%
Totaal	14.410	100%	19.135	100%

Tabel 3.13. *Weglengthe van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 60 km/uur en een inrichting A, B of C, nu en in de toekomst.*

### 3.5.4. Essentiële herkenbaarheidskenmerken

#### 3.5.4.1. Analyse op basis van alle respondenten

Bij de gemiddelde gemeente is 64% van de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom ingericht met essentiële herkenbaarheidskenmerken (CROW, 2004b). Voor de waterschappen geldt dit voor 85% van de wegen (zie *Bijlage 3*).

#### 3.5.4.2. Analyse op basis van weglengthe

Wanneer we kijken naar de opgegeven weglengthes, dan zien we in *Tabel 3.14* dat driekwart van de weglengthe is voorzien van essentiële herkenbaarheidskenmerken.

Voorziening	Weglengthe (km)	Percentage
EHK	7.983	76%
Geen EHK	2.521	24%
Totaal (N = 84)	10.504	100%

Tabel 3.14. *Weglengthes van erfgoedwegen buiten de bebouwde kom ingericht met essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK).*

### 3.6. Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom

Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom dienen volgens de Duurzaam Veilig-richtlijnen een snelheidslimiet van 50 km/uur te hebben. Daarbij zouden deze wegen volgens Duurzaam Veilig aan de volgende eisen moeten voldoen (CROW, 1997):

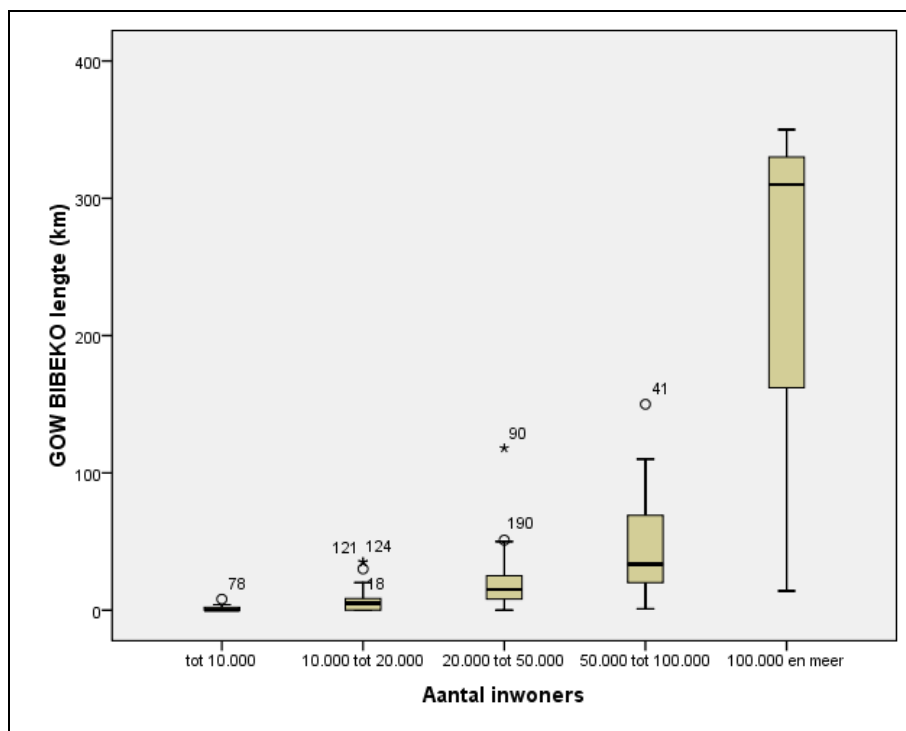
- vrijliggend fietspad met bromfietzers op de rijbaan;
- weinig tot geen erfaansluitingen;
- parkeren op de rijbaan is niet toegestaan;<sup>5</sup>
- asmarkering of rijrichtingscheiding.

De vragen over gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom zijn enkel aan de gemeenten voorgelegd. De vragen betroffen de snelheidslimieten op deze wegen en de aan- of afwezigheid van alle bovengenoemde kenmerken.

Voor de gebiedsontsluitingswegen is wederom gebruikgemaakt van de twee verschillende analyses. Kijken we echter naar de verdeling van de lengte van de wegen over de groottes van de gemeenten (*Afbeelding 3.7*), dan zien we dat deze behoorlijk scheef is. Met name de grootste gemeenten (met meer dan 100.000 inwoners) hebben relatief veel gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Om een idee te krijgen of dit invloed zal hebben op de interpretatie van de analyses, kijken we naar *Tabel 3.15*. Deze tabel bevat voor de verschillende gemeentegroottes: het totale aantal wegbeherende gemeenten in Nederland, het aantal respondenten dat deze vragenlijst heeft ingevuld en het aantal respondenten dat ook nog de weglengthe aan gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom heeft aangegeven. Te zien is dat onder alle respondenten de kleinste gemeenten licht ondervertegenwoordigd zijn. De verdeling van gemeenten die ook de weglengthe hebben ingevuld komt meer overeen met de werkelijkheid. Om deze reden zullen we meer waarde hechten aan deze analyse.

<sup>5</sup> Ook gemarkeerde parkeervakken zijn niet toegestaan op de rijbaan. Parkeren in vakken langs de rijbaan is wel toegestaan.





Afbeelding 3.7. Weglengte aan gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom per gemeentegrootte. Aangegeven zijn de mediaan en de kwartielen; de aparte punten zijn uitschieters (de labels hebben hier geen betekenis).

Aantal inwoners	Totaal aantal gemeenten	% van totaal	Aantal respondenten	% van respondenten	Aantal respondenten met weglengte ingevuld	% van respondenten met weglengte ingevuld
tot 10.000	51	12%	10	6%	14	10%
10.000 - 20.000	133	30%	48	27%	51	37%
20.000 - 50.000	191	43%	87	49%	59	42%
50.000 - 100.000	42	10%	23	13%	12	9%
meer dan 100.000	24	5%	8	5%	3	2%
Totaal	441	100%	176	100%	139	100%

Tabel 3.15. Het totaal aantal gemeenten verdeeld over grootteklassen (aantal inwoners), alsmede de verdeling van het totaal aantal gemeentelijke respondenten voor gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, en de respondenten die daarvan weglengtes hebben gegeven.

### 3.6.1. Snelheidslimieten

#### 3.6.1.1. Analyse op basis van alle respondenten

Gemiddeld hebben de gemeenten 92% van de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom een snelheidslimiet van 50 km/uur gegeven. Slechts 4% van de wegen heeft een limiet van 70 km/uur en de overige 4% heeft een andere limiet (zie Tabel 3.16). Meestal is als 'andere limiet' 30 km/uur genoemd, maar een aantal gemeenten zegt ook gebieds-

ontsluitingswegen binnen de bebouwde kom te hebben met een snelheidslimiet van 60 of 80 km/uur.

Als we deze gegevens uitsplitsen naar grootte van de gemeenten, dan blijken met name de kleine gemeenten (minder dan 10.000 inwoners) een limiet van 50 km/uur te hebben (70%). Voor deze gemeenten zijn er vooral veel wegen met een andere limiet (23%, met name 30 km/uur).

Limiet	Verdeling op basis van alle respondenten (N = 176)	Verdeling op basis van weglengte (N = 139)	
		Weglengte (km)	Percentage
50 km/uur	92%	2.507	91%
70 km/uur	4%	156	6%
Anders	4%	88	3%
Totaal	100%	2.751	100%

Tabel 3.16. *Verdeling van gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom naar snelheidslimiet.*

### 3.6.1.2. Analyse op basis van weglengte

Als we naar weglengtes kijken (deze analyse is mogelijk voor 139 van de 176 gemeenten) is het beeld vergelijkbaar: 91% van de weglengte aan gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom heeft een limiet van 50 km/uur, 6% heeft 70 km/uur en 3% heeft een andere limiet (zie *Tabel 3.16*). Met andere woorden, bijna alle gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom hebben een limiet van 50 km/uur.

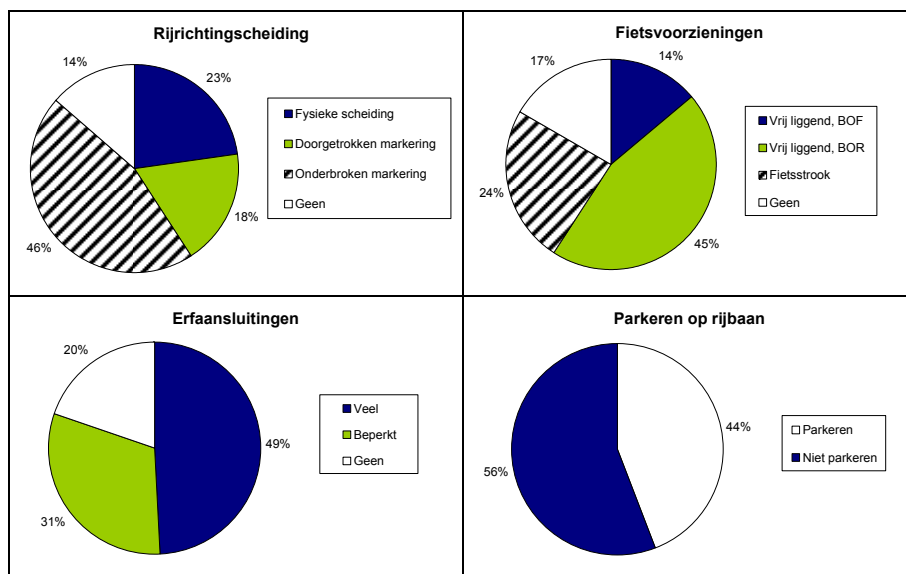
## 3.6.2. Rijrichtingscheiding

### 3.6.2.1. Analyse op basis van alle respondenten

Bij de gemiddelde gemeente heeft 11% van de 50 km/uur-gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom een (semi)fysieke rijrichtingscheiding, 19% heeft een markering met een doorgetrokken streep, 51% een markering met een onderbroken streep en 19% geen rijrichtingscheiding of asmarkering. Er is een duidelijke trend dat gemeenten naarmate ze groter zijn (aantal inwoners) meer fysieke rijrichtingscheiding toepassen op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom met een limiet van 50 km/uur. Ook blijkt hoe groter de gemeente, hoe minder van deze wegen helemaal geen rijrichtingscheiding of asmarkering hebben (zie *Bijlage 3*).

### 3.6.2.2. Analyse op basis van weglengte

Als we naar de weglengtes kijken van de 139 gemeenten die deze hebben ingevuld, zien we dat de verdeling iets anders ligt dan bij de analyse op basis van alle respondenten. Bij deze gemeenten heeft 23% van de wegen een fysieke rijrichtingscheiding, 18% een doorgetrokken markering, 46% een onderbroken markering en 14% geen rijrichtingscheiding of asmarkering. In *Afbeelding 3.8* zijn deze percentages grafisch weergegeven.



Afbeelding 3.8. Percentages weglengte aan gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, waarop diverse voorzieningen zijn toegepast.

Uit de vorige paragraaf bleek dat de grotere gemeenten meer wegen met een fysieke rijrichtingscheiding hebben. Aangezien deze grote gemeenten meer weglengte in beheer hebben, hebben ze ook meer gewicht in de analyse op basis van de weglengte. Het is daarom niet vreemd dat de twee analyses een verschillende uitkomst hebben voor rijrichtingscheidingen op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Aangezien bij dit wegtype de gemeenten die de weglengte opgaven representatief zijn voor alle gemeenten in Nederland, zullen we uitgaan van deze laatste analyse. We kunnen dus ook concluderen dat bijna twee derde van de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom ingericht is met asmarkeringen.

### 3.6.3. Fietsvoorzieningen

#### 3.6.3.1. Analyse op basis van alle respondenten

Gemiddeld heeft ruim de helft (55%) van de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom een vrijliggend fietspad. Op 15 procentpunt van deze fietspaden worden bromfietsers toegelaten, op de overige 40 procentpunt niet. Ruim een kwart (26%) van de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom heeft een aanliggende fietsstrook en 19% van de wegen heeft helemaal geen fietsvoorzieningen. Over het algemeen blijken grotere gemeenten meer fietsvoorzieningen te hebben.

#### 3.6.3.2. Analyse op basis van weglengte

Wanneer we naar de weglengtes kijken van de 139 gemeenten die deze hebben ingevuld, is het beeld vergelijkbaar: 14% van de wegen heeft een vrijliggend fietspad met de bromfiets op het fietspad, 45% heeft een vrijliggend fietspad met de bromfiets op de rijbaan, 24% is voorzien van een fietsstrook en 17% heeft geen fietsvoorzieningen. In Afbeelding 3.8 zijn deze percentages grafisch weergegeven.

### 3.6.4. *Erfaansluitingen*

#### 3.6.4.1. Analyse op basis van alle respondenten

In de gemiddelde gemeente heeft 52% van de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom veel erfaansluitingen; 31% van de wegen heeft een beperkt aantal erfaansluitingen en 18% van de wegen heeft geen erfaansluitingen. De kleinere gemeenten hebben minder gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom zonder erfaansluitingen dan de grotere gemeenten (zie *Bijlage 3*). De kleinste gemeenten (minder dan 10.000 inwoners) hebben echter ook minder wegen met veel erfaansluitingen.

#### 3.6.4.2. Analyse op basis van weglengte

De analyse op basis van de weglengte heeft een vergelijkbare uitkomst: 49% heeft veel, 31% heeft een beperkt aantal, en 20% heeft geen erfaansluitingen. In *Afbeelding 3.8* zijn deze percentages grafisch weergegeven.

De meeste gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom hebben dus (nog) erfaansluitingen, en de helft van de wegen heeft zelfs veel erfaansluitingen.

### 3.6.5. *Parkeren op de rijbaan*

#### 3.6.5.1. Analyse op basis van alle respondenten

Bij gemiddeld 30% van de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom is het toegestaan om op de rijbaan te parkeren. Met name de kleinere gemeenten (minder dan 20.000 inwoners) staan dit vaak toe, namelijk op ongeveer 40% van hun gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (zie *Bijlage 3*).

#### 3.6.5.2. Analyse op basis van weglengte

Wanneer we naar de weglengte kijken, dan is op 44% van de wegen parkeren op de rijbaan toegestaan (zie *Afbeelding 3.8*).

### 3.7. **Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom**

Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom horen volgens Duurzaam Veilig (CROW, 1997) een snelheidslimiet van 80 km/uur te hebben. De volgende richtlijnen gelden voor de inrichting van deze wegen:

- vrijliggend fietspad of parallelvoorziening;
- gesloten voor langzaam gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
- geen erfaansluitingen;
- semiverharde berm;en;
- obstakelvrije afstand van minimaal 6 m of een geleiderail;
- moeilijk overrijdbare rijrichtingscheiding;
- toepassing essentiële herkenbaarheidskenmerken

De gemeenten, provincies en waterschappen hebben vragen over de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom gekregen. De vragen

betroffen de snelheidslimieten en alle bovengenoemde kenmerken. De vraag over de aanwezigheid van fietsvoorzieningen is niet goed geïnterpreteerd door de respondenten. Deze vraag is niet duidelijk gesteld in de enquête; het leek alsof het aandeel gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom met een vrijliggend fietspad en het aandeel met een parallelweg samen tot 100% moest optellen. Dit was echter niet de bedoeling, omdat er ook wegen zijn zonder vrijliggend fietspad of parallelvoorziening. De antwoorden op deze vragen worden daarom niet behandeld.

Het aantal wegbeheerders dat de vragen over gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom heeft ingevuld is weergegeven in *Tabel 3.17*. Opvallend hierbij is dat veel gemeentelijke wegbeheerders zeggen geen gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom in hun beheer te hebben. Van de 153 gemeenten die de weglengte aan gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom hebben ingevuld, hebben 69 (45%) aangegeven dat zij '0 km' weglengte in hun beheer hebben. De overige 84 gemeenten (bijna een vijfde van alle gemeenten) hebben gezamenlijk 59% van de weglengte binnen de steekproef in hun beheer. De twee responderende provincies hebben samen 40% van de weglengte in de steekproef in beheer. Provincies hebben dus een aanzienlijk percentage gebiedsontsluitingswegen in hun beheer, terwijl slechts twee provincies vertegenwoordigd zijn in deze enquête. De resultaten in deze paragraaf zijn daarom minder representatief voor de situatie in heel Nederland dan de resultaten van de overige wegtypen.

Beheergebied	Totaal aantal beheergebieden	% van totaal	Aantal respondenten	% van respondenten	Aantal respondenten met weglengte ingevuld	% van respondenten met weglengte ingevuld
Gemeente	441	96%	135	96%	84	96%
Provincie	12	3%	3	2%	2	1%
Waterschap	6	1%	3	2%	1	3%
Totaal	459	100%	141	100%	87	100%

Tabel 3.17. *Verdeling van het totale aantal beheergebieden, het aantal respondenten van de vragen over gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom, en het aantal respondenten dat daarvan weglengtes heeft ingevuld.*

### 3.7.1. Snelheidslimieten

#### 3.7.1.1. Analyse op basis van alle respondenten

In totaal hebben 135 gemeenten, 3 provincies en 3 waterschappen de vraag over snelheidslimieten ingevuld. In het gemiddelde beheergebied heeft 87% van de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom een snelheidslimiet van 80 km/uur. De overige 13% heeft een andere limiet. Het grootste gedeelte hiervan heeft een limiet van 60 km/uur (door 34 respondenten aangegeven), 50 km/uur werd ook een aantal keer gerapporteerd (door 10 respondenten). Het percentage wegen met een limiet van 80 km/uur hangt sterk af van het type beheergebied. Zo hebben de drie provincies 95% van hun gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom een snelheidslimiet van 80 km/uur gegeven (met een zeer kleine spreiding), maar bij de

waterschappen is dit maar 50% (met een zeer grote spreiding). Voor de gemeenten ligt het percentage wegen met een limiet van 80 km/uur op 87%. Dit aandeel verschilt niet veel tussen de gemeenten van verschillende grootte. De gegevens van deze analyse zijn in *Tabel 3.18* en *Bijlage 3* weergegeven.

Limiet	Verdeling op basis van alle respondenten (N = 141)	Verdeling op basis van weglengte (N = 87)	
		Weglengte (km)	Percentage
80 km/uur	87%	1.923	86%
Anders	13%	306	14%
Totaal	100%	2.229	100%

Tabel 3.18. *Verdeling gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom naar snelheidslimiet*

### 3.7.1.2. Analyse op basis van weglengte

Als gekeken wordt naar de weglengte aan gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom, op basis van de 87 die deze hebben ingevuld, kan geconcludeerd worden dat het percentage weglengte met een 80km/uur-limiet goed overeenkomt met het aandeel van deze wegen in het gemiddelde beheergebied, namelijk 86%. Aangezien de provincies onder onze respondenten een groter percentage van de wegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur hebben ingericht, de provincies een groot deel van deze wegen in beheer hebben en de provincies ondervertegenwoordigd zijn in deze analyse, is deze waarde waarschijnlijk een onderschatting. De gegevens zijn in *Tabel 3.18* weergegeven.

Kortom, het grootste deel van de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom in de beheergebieden van de respondenten heeft een snelheidslimiet van 80 km/uur.

### 3.7.2. Rijrichtingscheiding

Voor gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom verdient een moeilijk overrijdbare rijrichtingscheiding de voorkeur (CROW, 1997). Volgens recentere richtlijnen is een dubbele asmarkering echter ook toegestaan (CROW, 2004b).

#### 3.7.2.1. Analyse op basis van alle respondenten

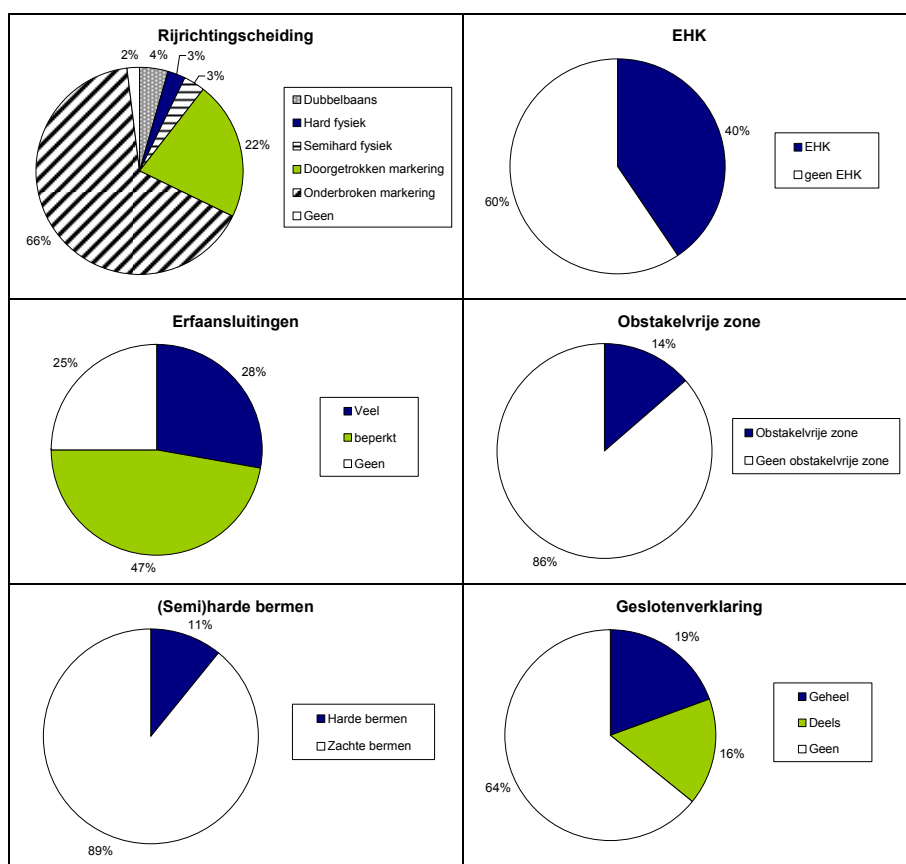
Voor de gemeenten geldt dat gemiddeld 4% van de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom dubbelbaans is aangelegd, 3% heeft een harde fysieke scheiding gekregen (het is hier niet mogelijk om op de andere weghelft te geraken) en 2% heeft een semiharde fysieke scheiding (het is niet mogelijk om in te halen, maar bij een verkeerde manoeuvre kan men wel op de andere weghelft terecht komen). De meeste wegen zijn echter voorzien van markeringen om de rijrichtingen te scheiden: 23% heeft een doorgetrokken streep (of dubbele streep) op de middenas en 63% een onderbroken asmarkering. Daarbij heeft 5% geen rijrichtingscheiding. Van de drie waterschappen die gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom hebben, hebben de wegen van één waterschap vooral

doorgetrokken strepen, van de tweede onderbroken strepen en van de derde geen rijrichtingscheidingen. Alle drie de provincies hebben rijrichtingscheidingen of asmarkeringen op de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Onderbroken strepen en doorgetrokken strepen genieten ook bij de provinciale wegbeheerders de voorkeur. Voor de tabellen met gegevens, zie *Bijlage 3*.

### 3.7.2.2. Analyse op basis van weglengte

Ook voor de rijrichtingscheiding is gekeken naar de (percentage) weglengte waarop deze voorzieningen zijn getroffen. Deze percentages komen zeer goed overeen met die op basis van alle respondenten. De resultaten van deze analyse zijn weergegeven in *Afbeelding 3.9*.

Het grootste deel van de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom heeft een onderbroken asmarkering als rijrichtingscheiding (ongeveer twee derde van de wegen), gevolgd door de doorgetrokken asmarkering (ongeveer een vijfde van de wegen). Het feit dat de drie provincies hierin redelijk overeenstemmen met elkaar en met de responderende gemeenten wijst erop dat deze toepassing van rijrichting waarschijnlijk vertaald kan worden naar de situatie in Nederland.



Afbeelding 3.9. Percentages weglengte aan gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom, waarop diverse voorzieningen zijn toegepast.

### 3.7.3. Essentiële herkenbaarheidsskenmerken

Essentiële herkenbaarheidsskenmerken voor gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom zijn een onderbroken kantmarkering en een dubbele asmarkering of middenberm (CROW, 2004b).

#### 3.7.3.1. Analyse op basis van alle respondenten

Voor de gemeenten geldt dat inmiddels gemiddeld 39% van de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (berekend over 128 gemeenten) voorzien zijn van essentiële herkenbaarheidsskenmerken. Voor de provincies en waterschappen ligt dit percentage een stuk hoger (respectievelijk 63% en 75%). Echter, bij de diverse beheergebieden is de spreiding dermate groot, dat dit verschil tussen wegbeheerders van gemeenten, provincies en waterschappen waarschijnlijk meer aan toeval te wijten is dan aan verschillen tussen de typen wegbeheerders. Dit komt met name doordat van de provincies en waterschappen maar weinig gegevens bekend zijn.

#### 3.7.3.2. Analyse op basis van weglengte

Wanneer we kijken naar de weglengte aan gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (deze gegevens zijn van 87 beheergebieden bekend) kan geconcludeerd worden dat 40% van deze wegen is voorzien van essentiële herkenbaarheidsskenmerken.

Doordat de drie provincies hierin aanzienlijk verschillen, lijken deze gegevens niet representatief voor alle provincies in Nederland, en daarmee ook niet te extrapoleren naar de situatie in Nederland.

### 3.7.4. Erfaansluitingen

#### 3.7.4.1. Analyse op basis van alle respondenten

Respondenten geven aan dat 21% van de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom veel erfaansluitingen hebben; 51% heeft een beperkt aantal erfaansluitingen en 28% geen. Deze percentages geven de situatie bij gemeentelijke wegbeheerders goed weer, maar van de provincies en waterschappen hebben we te weinig gegevens om een goede uitspraak over erfaansluitingen op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom te kunnen doen. Zie *Bijlage 3* voor de gegevens.

#### 3.7.4.2. Analyse op basis van weglengte

Wanneer we kijken naar de weglengte van de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom van de 87 wegbeheerders die deze weglengte hebben aangegeven, zien we dat 28% van de wegen veel, 47% van de wegen een beperkt aantal, en 25% van de wegen geen erfaansluitingen hebben (zie *Afbeelding 3.9*). Deze gegevens zijn wederom niet representatief voor de situatie in heel Nederland, maar waarschijnlijk wel voor de gebiedsontsluitingswegen in beheer van gemeenten.



### 3.7.5. *Obstakelvrije zone*

#### 3.7.5.1. Analyse op basis van alle respondenten

Ernstig letsel bij een bermongeval kan voorkomen worden door een geleiderail te plaatsen of een brede obstakelvrije zone langs de weg te realiseren (SWOV, 2007b). De gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom zijn in het gemiddelde beheergebied voor 16% uitgevoerd met obstakelvrije zones van 6 m of breder. Van de gemeentelijke wegen zijn er gemiddeld meer wegen met obstakelvrije zones uitgerust (17%) dan bij de overige wegbeheerders (8% bij provincies, 5% bij waterschappen).

#### 3.7.5.2. Analyse op basis van weglengte

Ook hier is gekeken naar de weglengte van gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom van de 87 wegbeheerders die ze beheren en die de weglengte hebben aangegeven. Op 14% van de weglengte is er een obstakelvrije zone van minimaal 6 m (zie *Afbeelding 3.9*). Dit percentage komt ongeveer overeen met het percentage aangegeven door alle respondenten, in de vorige paragraaf. Ook de gegevens van de drie provinciale wegbeheerders komen onderling redelijk overeen (0%, 10% en 15% heeft een obstakelvrije zone).

### 3.7.6. *(Semi)verharde bermen*

Een verharde berm zorgt ervoor dat een in de berm geraakte auto nog bestuurbaar blijft (SWOV, 2007b).

#### 3.7.6.1. Analyse op basis van alle respondenten

In het gemiddelde beheergebied heeft 20% van de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom een verharde berm. Voor de gemeentelijke beheergebieden geldt ook een gemiddelde van 20%, maar als naar de verzamelde gegevens gekeken wordt, dan is te zien dat dit gemiddelde behoorlijk omhoog getrokken wordt door een klein aantal gemeenten. Bij de andere gemeenten heeft een heel groot deel van de wegen geen (semi)verharde bermen. Meer dan de helft van de gemeenten heeft zelfs helemaal geen (semi)verharde bermen. *Bijlage 3* bevat de toepassing van (semi)verharde bermen door gemeenten van verschillende grootte. Voor de provincies en waterschappen geldt dat respectievelijk 4% en 35% van de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (semi)verharde bermen.

#### 3.7.6.2. Analyse op basis van weglengte

In beheergebieden waarvan we de weglengte weten, heeft 11% van de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom een (semi)verharde berm (zie *Afbeelding 3.9*).

Er is een groot verschil tussen het gemiddelde en de mediaan in de analyse op basis van alle respondenten: mediaan ligt een stuk lager. De analyse op basis van weglengte geeft bovendien een lagere toepassingsgraad van (semi)verharde bermen dan de eerste analyse. Wanneer we vervolgens ook zien dat in de drie provincies 0, 10 en 3% van de weglengte een (semi)verharde berm heeft, dan kunnen we alleen maar concluderen dat

maar weinig gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom een verharde berm hebben. Een getal is hiervoor niet te geven.

### 3.7.7. Geslotenverklaring

Een gehele geslotenverklaring betekent dat fietsers en langzaam gemotoriseerd verkeer niet op de rijbaan worden toegelaten. Een gedeeltelijke geslotenverklaring geeft aan dat een van deze voertuig-categorieën niet is toegestaan. Voor de geweerde weggebruikers dienen parallelvoorzieningen getroffen te worden (Infopunt Duurzaam Veilig, 1999).

#### 3.7.7.1. Analyse op basis van alle respondenten

In het gemiddelde beheergebied heeft 10% van de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom een gehele geslotenverklaring; 13% heeft een gedeeltelijke geslotenverklaring en 76% heeft er geen. Deze gemiddelde waarden wijken echter behoorlijk af van de mediaan voor een aantal typen wegbeheerders. Ook is de spreiding hoog. Dit wil zeggen dat de verdeling van de waarden rond het gemiddelde scheef is. Bij de drie respondenten van de waterschappen zijn de geslotenverklaringen bovendien in zo'n verschillende mate toegepast, dat een gemiddelde waarde niet zinnig is. Datzelfde geldt voor de provincies (eveneens drie respondenten).

#### 3.7.7.2. Analyse op basis van weglengte

Wanneer we kijken naar de weglengtes aan gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom van de 84 beheergebieden waar deze bekend is, dan zien we dat 19% een gehele, 16% een gedeeltelijke en 64% geen geslotenverklaring heeft (zie *Afbeelding 3.9*). Gezien de sterke variatie tussen de wegbeheerders kan op basis van deze gegevens geen uitspraak worden gedaan over de situatie op de Nederlandse wegen. Wel is duidelijk dat op een groot deel van de wegen geen geslotenverklaring geldt voor langzaam (gemotoriseerd) verkeer.

### 3.8. Regionale stroomwegen buiten de bebouwde kom

Op regionale stroomwegen dient een snelheidslimiet van 100 km/uur te gelden volgens Duurzaam Veilig (CROW, 1997). Voor deze wegen gelden de volgende operationele eisen:

- een harde rijrichtingscheiding;
- geen erfaansluitingen;
- niet parkeren op de rijbaan;
- obstakelvrije zone van minstens 10 m of een geleiderail;
- gesloten voor langzaam verkeer.

De vragen over regionale stroomwegen buiten de bebouwde kom zijn gesteld aan de wegbeheerders van de provincies en het Rijk. De vragen betreffen de snelheidslimieten, de rijrichtingscheiding, de toepassing van essentiële herkenbaarheidskenmerken, en de aanwezigheid van obstakelvrije zones en (semi)verharde bermen.

Zoals al eerder gezegd, hebben drie provincies de vragenlijst ingevuld. Het Rijk heeft het beheer van de wegen onderverdeeld in negen regionale

diensten. Van deze negen diensten hebben vier diensten de vragenlijst ingevuld. Echter, een van deze regio's gaf aan geen regionale stroomweg onder beheer te hebben (enkel autosnelwegen). In totaal zullen de resultaten van regionale stroomwegen buiten de bebouwde kom dus afkomstig zijn van drie provincies en drie regionale diensten met dit type wegen in hun beheer. Het is echter niet zinvol om gemiddelden te berekenen over drie waarden. Omdat alle respondenten wel de weglengtes hebben ingevuld, hebben we besloten om de analyse van regionale stroomwegen buiten de bebouwde kom alleen op basis van de weglengtes uit te voeren.

De drie provincies hebben tezamen 60 km aan regionale stroomwegen in hun beheer; de vier regionale diensten 206 km. In totaal hebben de resultaten dus betrekking op 266 km aan regionale stroomwegen buiten de bebouwde kom. Opvallend is dat een van de provincies (met een weglengte van 9 km aan regionale stroomwegen buiten de bebouwde kom) bij alle bevraagde kenmerken anders uit de bus komt dan de andere wegbeheerders die de enquête ingevuld hebben. Mogelijk heeft deze wegbeheerder de vragen anders geïnterpreteerd.

### 3.8.1. Snelheidslimieten

Op 220 km van de regionale stroomwegen geldt een snelheidslimiet van 100 km/uur. Dit is 82% van de weglengte van dit type in het beheer van onze respondenten. De overige wegen hebben met name een limiet van 80 km/uur. Alle wegbeheerders hebben een zeer groot gedeelte van de wegen uitgevoerd met een snelheidslimiet van 100 km/uur, met uitzondering van één provinciale respondent.

Wegbeheerder	Totale weglengte (km)	Weglengte met 100 km/uur	Percentage
Provincie 1	30	9	30%
Provincie 2	10	8	80%
Provincie 3	20	20	100%
Rijk 1	51	44	86%
Rijk 2	82	70	85%
Rijk 3	73	69	93%

Tabel 3.19. De weglengte van regionale stroomwegen met een snelheidslimiet van 100 km/uur per wegbeheerder.

### 3.8.2. Rijrichtingscheiding

Op 124 van de 220 km weglengte aan regionale stroomwegen met een limiet van 100 km/uur is een (semi)fysieke rijrichtingscheiding toegepast; dit is 57% van de totale weglengte. Op 33 km is een doorgetrokken streep als rijrichtingscheiding toegepast (15%) en op 62 km een onderbroken streep (28%)<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Dit geldt uitsluitend voor enkelbaanswegen.

Wegbeheerder	Weglengte met 100 km/uur	Aandeel fysieke rijrichtingscheiding	Aandeel doorgetrokken streep	Aandeel onderbroken streep	Aandeel geen rijrichtingscheiding
Provincie 1	9	0%	75%	25%	0%
Provincie 2	8	100%	0%	0%	0%
Provincie 3	20	100%	0%	0%	0%
Rijk 1	44	70%	11%	18%	0%
Rijk 2	70	7%	19%	74%	0%
Rijk 3	69	87%	12%	0%	0%

Tabel 3.20. De weglengte van regionale stroomwegen met een snelheidslimiet van 100 km/uur en diverse vormen van rijrichtingscheiding, per wegbeheerder.

Zoals te zien is in Tabel 3.20 hebben vier van de zes wegbeheerders op het grootste deel van de regionale stroomwegen met 100 km/uur een vorm van fysieke rijrichtingscheiding toegepast. De twee uitzonderingen hebben met name asmarkeringen aangebracht in de vorm van onderbroken of doorgetrokken strepen. Een daarvan heeft ook maar 9 km weglengte van dit type, maar de andere wegbeheerder heeft toch behoorlijk veel kilometers weglengte niet voorzien van een fysieke scheiding. Er zijn dus grote verschillen in de mate waarin de verschillende wegbeheerders rijrichtingscheidingen toepassen.

### 3.8.3. Essentiële herkenbaarheidskenmerken

Essentiële herkenbaarheidskenmerken voor regionale stroomwegen buiten de bebouwde kom zijn een doorgetrokken kantmarkering, en op de as een voertuigkering, middenberm of dubbele asmarkering met een groene 'vulling'. Op 203 van de 220 km regionale stroomwegen met een 100km/uur-limiet zijn essentiële herkenbaarheidskenmerken toegepast. Dit is op 92% van dit wegtype. Als we naar de individuele gegevens kijken, dan zien we dat, op één na, alle wegbeheerders essentiële herkenbaarheidskenmerken op (bijna) al hun wegen hebben toegepast.

Wegbeheerder	Weglengte met 100 km/uur	Weglengte met EHK	Percentage
Provincie 1	9	1	10%
Provincie 2	8	8	100%
Provincie 3	20	20	100%
Rijk 1	44	44	100%
Rijk 2	70	61	87%
Rijk 3	69	69	100%

Tabel 3.21. De weglengte van regionale stroomwegen met een snelheidslimiet van 100 km/uur en met essentiële herkenbaarheidskenmerken, per wegbeheerder.

### 3.8.4. Obstakelvrije zone van minimaal 10 m of een geleiderail

De vraag over de obstakelvrije zone is niet door alle wegbeheerders ingevuld; twee rijkswegbeheerders wisten het antwoord op deze vraag niet. In totaal is er op 36 km van de 107 km (34%) een obstakelvrije zone of geleiderail. Wanneer we kijken naar de vier overige respondenten, moet er vooral geconcludeerd worden dat ze zeer verschillen in de mate waarin ze een obstakelvrije zone of een geleiderail toepassen (zie *Tabel 3.22*).

Wegbeheerder	Weglengte met 100 km/uur	Weglengte met obstakelvrije zone	Percentage
Provincie 1	9	0	0%
Provincie 2	8	8	100%
Provincie 3	20	20	100%
Rijk 1	44	Weet niet	Weet niet
Rijk 2	70	8	11%
Rijk 3	69	Weet niet	Weet niet

Tabel 3.22. De weglengte van regionale stroomwegen met een snelheidslimiet van 100 km/uur en met obstakelvrije zones, per wegbeheerder.

Bovenstaande resultaten zijn moeilijk te extrapoleren naar de gehele populatie aan wegbeheerders met regionale stroomwegen, aangezien de helft van de respondenten heeft aangegeven alle wegen voorzien te hebben van een obstakelvrije zone of geleiderail en de andere helft zegt dat niet of nauwelijks gedaan te hebben.

### 3.8.5. (Semi)verharde bermen

Eén rijkswegbeheerder wist het antwoord niet op deze vraag naar (semi)verharde bermen op regionale stroomwegen met een snelheidslimiet van 100 km/uur. Volgens de overige respondenten heeft 15% van dit wegtype een (semi)verharde berm (26 van de 176 km). Ook bij deze analyse zijn grote verschillen tussen wegbeheerders aan het licht gekomen (zie *Tabel 3.23*).

Wegbeheerder	Weglengte met 100 km/uur	Weglengte met (semi)verharde bermen	Percentage
Provincie 1	9	8	90%
Provincie 2	8	0	0%
Provincie 3	20	0	0%
Rijk 1	44	Weet niet	Weet niet
Rijk 2	70	0	0%
Rijk 3	69	18	33%

Tabel 3.23. De weglengte van regionale stroomwegen met een snelheidslimiet van 100 km/uur met (semi)verharde bermen voor de individuele beheergebieden.

Op één uitzondering na hebben de meeste beheergebieden geen of weinig (semi)verharde bermen langs regionale stroomwegen met een snelheidslimiet van 100 km/uur liggen.

### 3.9. Kruispunten

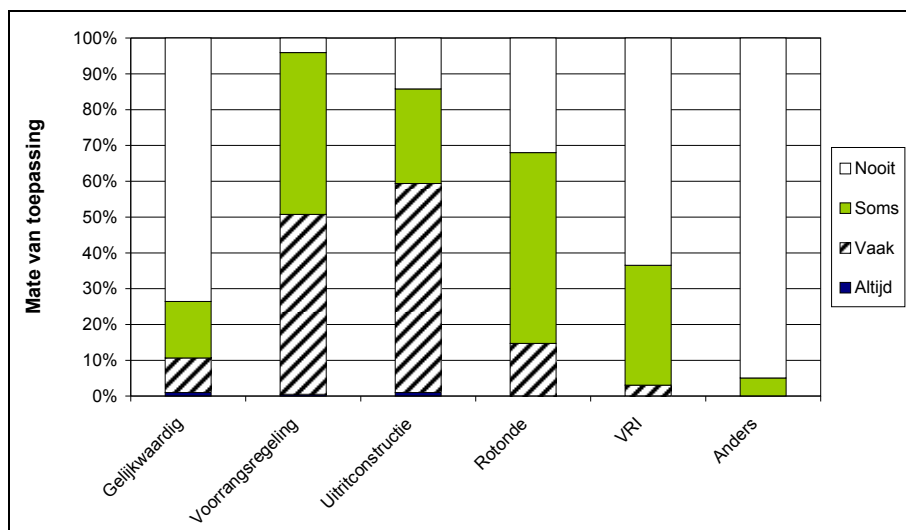
Bij de vragen over voorzieningen op kruispunten hebben de respondenten per voorziening de mogelijkheid gekregen om aan te geven of deze 'nooit', 'soms', 'vaak' of 'altijd' gerealiseerd is.

#### 3.9.1. *Kruispunten tussen een erftoegangsweg en een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom*

Deze vraag is alleen aan de gemeentelijke wegbeheerders gesteld. Van de 206 gemeenten die de enquête hebben ingevuld, hebben 9 gemeenten aangegeven dat dit type kruispunt in hun gemeente niet voorkomt. Deze analyse beslaat dus de overige 197 gemeenten van de enquête. We hebben gevraagd naar de volgende mogelijke voorzieningen voor kruispunten tussen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom:

- gelijkwaardig kruispunt: de voorrang op dit kruispunt is niet geregeld door verkeersborden of verkeerslichten;
- voorrangsregeling: de voorrang op dit kruispunt is geregeld door middel van verkeersborden B1, B3 t/m B7;
- uitritconstructie;
- rotonde;
- verkeersregelinstallatie;
- anders: een andere regeling dan de hierboven genoemde opties. Als dit was aangevinkt, kreeg de wegbeheerder een invul scherm waarin hij of zij aan kon geven hoe de situatie geregeld was.

De voorrangsregeling (met borden B1, B3 t/m B7) en de uitritconstructie zijn de meest voorkomende voorzieningen op deze kruispunten (zie *Afbeelding 3.10*). Dit zijn ook de voorzieningen die volgens de Duurzaam Veilig-visie voor dit type weg geadviseerd worden (CROW, 1997). Van de gemeenten heeft 51% aangegeven dat ze vaak of altijd een voorrangsregeling hebben toegepast bij een kruispunt tussen een erftoegangsweg en een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. 59% heeft aangegeven dat ze vaak of altijd een uitritconstructie hebben gerealiseerd. Een kruispunt tussen deze wegen is bij 74% van de gemeenten nooit gelijkwaardig, heeft bij 85% nooit of soms een rotonde (waarvan bij 32% nooit) en bij 97% nooit of soms een verkeersregelinstallatie (waarvan bij 63% nooit). Voor een grafische weergave van de toepassing van kruispuntinrichtingen, zie *Afbeelding 3.10*. Een tabel met de exacte waarden is in *Bijlage 3* gevoegd.



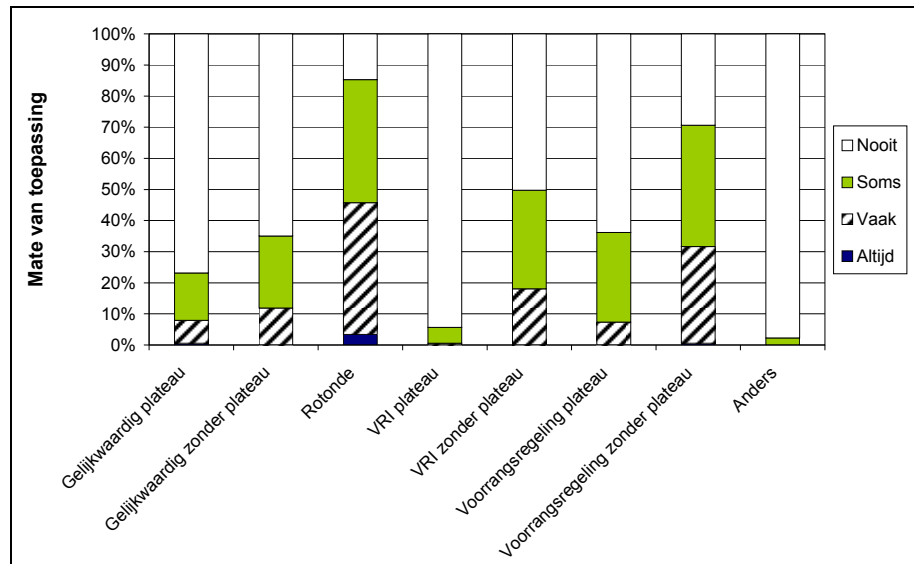
Afbeelding 3.10. De inrichting van kruispunten tussen een erftoegangsweg en een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.

### 3.9.2. Kruispunten tussen twee gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom

Van de 206 gemeenten hebben 29 gemeenten aangegeven dergelijke kruispunten niet in hun beheergebied te hebben. Deze vraag is dus gebaseerd op de antwoorden van 177 gemeentelijke wegbeheerders. De mogelijke voorzieningen waar we naar gevraagd hebben voor de kruispunten tussen twee gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, zijn de volgende:

- gelijkwaardig kruispunt met plateau of drempels;
- gelijkwaardig kruispunt zonder plateau of drempels ;
- rotonde;
- verkeersregelinstallatie met plateau of drempels;
- verkeersregelinstallatie zonder plateau of drempels;
- voorrangsregeling met plateau of drempels;
- voorrangsregeling zonder plateau of drempels;
- anders.

Volgens de Duurzaam Veilig-visie wordt de rotonde aanbevolen voor dit type kruispunten. Bij gebruik van een verkeersregelinstallatie of voorrangsregeling wordt aanbevolen om de snelheid te remmen met plateaus of drempels (CROW, 1997). De rotonde en de voorrangsregeling zonder plateau of drempels waren de voorzieningen die relatief vaak gerealiseerd zijn bij de gemeenten (zie *Afbeelding 3.11*), respectievelijk 46% en 32%. Een gelijkwaardig kruispunt met plateau of drempels komt bij 77% van de gemeenten 'nooit' voor, een verkeersregelinstallatie met plateau of drempels komt bij 94% van de gemeenten nooit voor. Deze waarden zijn af te lezen uit *Afbeelding 3.11* en *Bijlage 3*.



Afbeelding 3.11. De inrichting van kruispunten tussen twee gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom.

De rotonde is de meest voorkomende voorziening op kruispunten tussen twee gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Plateaus en drempels worden niet vaak toegepast bij verkeersregelininstallaties of voorrangregelingen.

### 3.9.3. Kruispunten tussen een erftoegangsweg en een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom

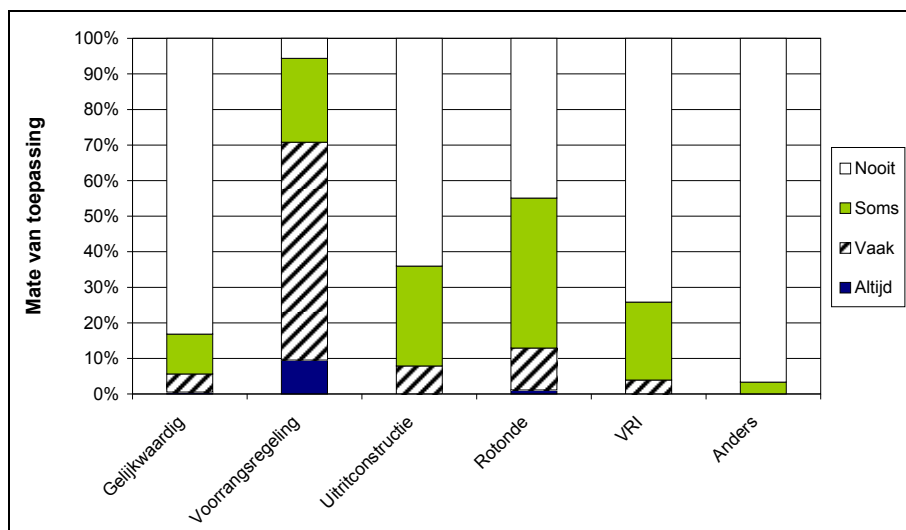
Deze kruispunten komen bij 178 van de 215 wegbeheerders voor. Dit waren vijf (van de zes) waterschappen, drie provincies en 169 gemeentelijke wegbeheerders.

De mogelijkheden voor de kruispunten tussen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom waarnaar gevraagd is, zijn de volgende:

- gelijkwaardig kruispunt;
- voorrangregeling;
- uitritconstructie;
- rotonde;
- verkeersregelininstallatie;
- anders.

Een kruispunt met een voorrangregeling en snelheidsremmende maatregelen verdient de voorkeur, of anders een rotonde. De meeste kruispunten zijn met een voorrangregeling uitgerust (71% van de wegbeheerders heeft dit vaak of altijd toegepast, waarvan 10% altijd; zie *Afbeelding 3.12*). Een gelijkwaardig kruispunt wordt door de meeste wegbeheerders 'nooit' toegepast (83%). De overige voorzieningen (uitritconstructie, rotonde en verkeersregelininstallatie) worden veelal 'soms' of 'nooit' toegepast. De drie provincies hebben vaak een uitritconstructie, een voorrangregeling of een verkeersregelininstallatie op deze kruispunten geïnstalleerd. De kruispuntinrichtingen zijn te zien in *Afbeelding 3.12* en *Bijlage 3*.





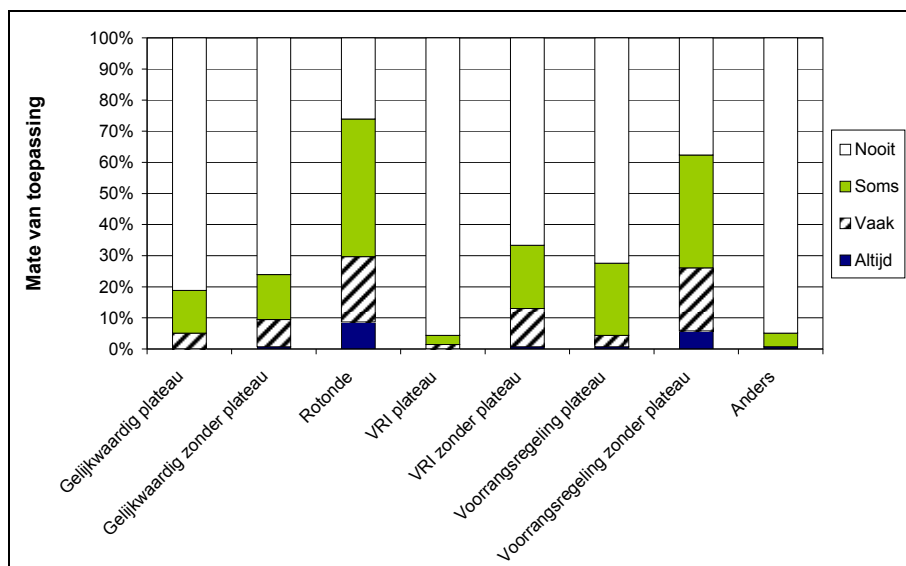
Afbeelding 3.12. De inrichting van kruispunten tussen een erftoegangsweg en een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom.

#### 3.9.4. Kruispunten tussen twee gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom

Deze kruispunten komen bij 138 van de 215 beheergebieden voor. Dit waren drie (van de zes) waterschappen en alle drie de provincies die de enquête hebben ingevuld en 132 gemeentelijke wegbeheerders. De antwoorden van de provincies (bij de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom de belangrijkste groep wegbeheerders) komen overeen met de gemiddelde respons van de overige wegbeheerders. In deze paragraaf wordt daarom een algemeen beeld geschetst over de gegevens van alle wegbeheerders samen. In *Bijlage 3* zijn de gegevens opgenomen. Naar de volgende mogelijkheden voor de kruispunten tussen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom is gevraagd:

- gelijkwaardig kruispunt met plateau of drempels;
- gelijkwaardig kruispunt zonder plateau of drempels;
- rotonde;
- verkeersregelinstallatie met plateau of drempels;
- verkeersregelinstallatie zonder plateau of drempels;
- voorrangregeling met plateau of drempels;
- voorrangregeling zonder plateau of drempels;
- anders.

De rotonde is verreweg de meest gewenste oplossing voor dit type kruispunt. Bij deze kruispunten komt inderdaad de rotonde, maar ook de voorrangregeling zonder plateau of drempels het meest voor (zie *Afbeelding 3.13*). Bij de drie provincies komen deze twee oplossingen vaker voor dan bij de overige wegbeheerders, evenals de verkeersregelinstallaties zonder plateau of drempels. De gegevens zijn te zien in *Afbeelding 3.13* en *Bijlage 3*.



Afbeelding 3.13. De inrichting van kruispunten tussen twee gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom.

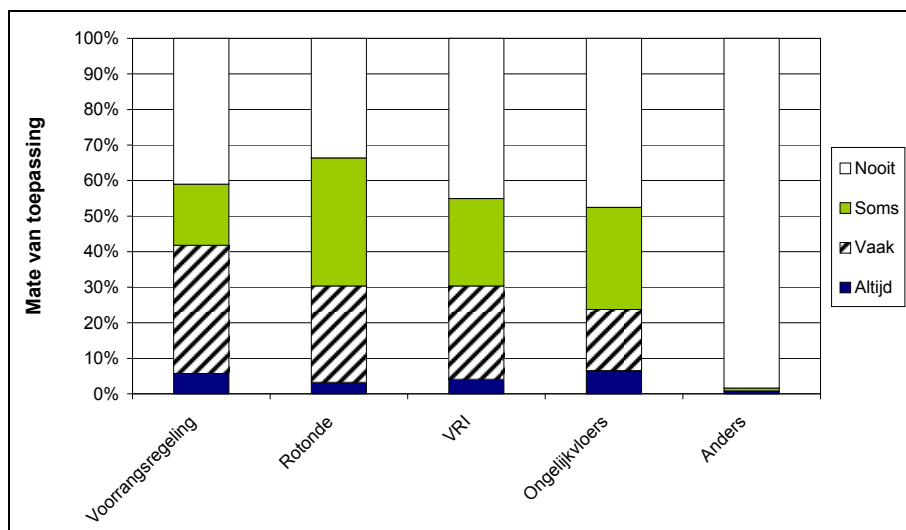
De rotonde is de voorziening die voor de meeste wegbeheerders een lichte voorkeur heeft, tezamen met de voorrangregeling zonder plateau of drempels. Opmerkelijk daarbij is dat 26% van de wegbeheerders zegt nooit rotondes toe te passen.

### 3.9.5. Kruispunten tussen een gebiedsontsluitingsweg en een regionale stroomweg buiten de bebouwde kom

De vraag is aan alle respondenten gesteld. Van de 206 wegbeheerders van de gemeenten, hebben 113 wegbeheerders aangegeven dit type kruispunten in beheer te hebben. Daarbij heeft de helft van de waterschappen (drie) en alle beheergebieden van de provincies en het Rijk dit type kruispunten in beheer. In totaal zijn dit 122 verschillende beheergebieden. Naar de volgende mogelijkheden is gevraagd voor de kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen en regionale stroomwegen buiten de bebouwde kom:

- voorrangregeling;
- rotonde;
- verkeersregelininstallatie;
- ongelijkvloerse kruising;
- anders.

De ongelijkvloerse kruising heeft volgens Duurzaam Veilig de voorkeur. Afbeelding 3.14 laat zien is dat alle genoemde voorzieningen regelmatig toegepast worden. De voorrangregeling wordt vaker dan de andere voorzieningen 'vaak' toegepast.



Afbeelding 3.14. De inrichting van kruispunten tussen een gebiedsontsluitingsweg en een regionale stroomweg buiten de bebouwde kom.

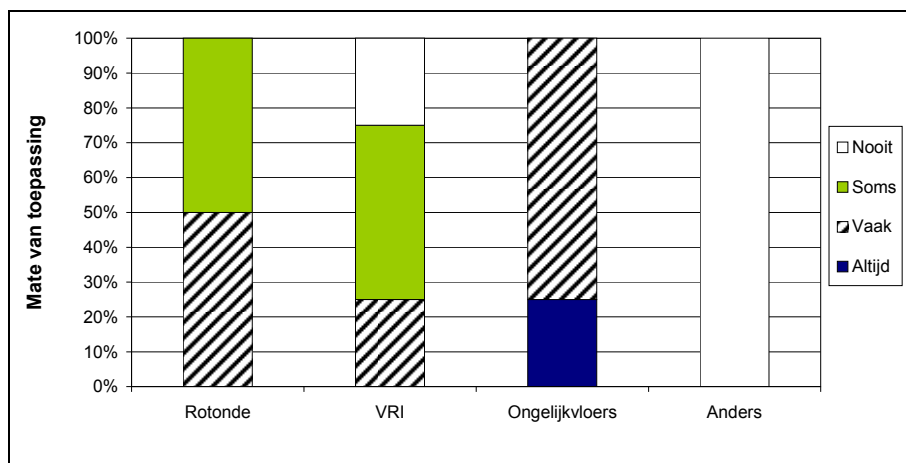
Zoals eerder aangegeven, is het bij deze vraag van belang om een uitsplitsing te maken tussen de gegevens van de verschillende wegbeheerders. Wanneer we kijken naar de gegevens van de provincies en het Rijk, valt het op dat juist zij vaak een ongelijkvloerse oplossing hebben toegepast (één keer 'altijd', vier keer 'vaak' en één keer 'soms'). Deze voorziening is dus ondervertegenwoordigd in het geheel. Bij de overige voorzieningen is de verdeling onder het Rijk en de provincies vergelijkbaar met de verdeling van de gemeenten en waterschappen (zie *Bijlage 3*).

### 3.9.6. *Kruispunten tussen twee regionale stroomwegen buiten de bebouwde kom*

Deze vraag is alleen gesteld aan de wegbeheerders van de provincies en het Rijk. In totaal hebben vier respondenten een antwoord kunnen geven op deze vraag: één provincie (twee provincies hebben geen kruispunten van dit type in beheer) een drie wegbeheerders van het Rijk (één wegbeheerder heeft geen regionale stroomwegen in beheer). De voorgelegde mogelijkheden waren de volgende:

- rotonde;
- verkeersregelininstallatie;
- ongelijkvloerse kruising;
- anders.

De ongelijkvloerse kruising heeft volgens Duurzaam Veilig de voorkeur. In *Afbeelding 3.15* is te zien dat deze ongelijkvloerse kruising ook het meest wordt toegepast door de wegbeheerders. Daarnaast wordt ook vaak de rotonde toegepast. Er zijn geen andere voorzieningen getroffen dan de rotonde, de verkeersregelininstallatie en de ongelijkvloerse kruising.



Afbeelding 3.15. De inrichting van kruispunten tussen twee regionale stroomwegen buiten de bebouwde kom

### 3.10. Overige opmerkingen

Aan het eind van de enquête is de respondenten de mogelijkheid gegeven om opmerkingen te maken over het onderzoek. Hiervan is dankbaar gebruikgemaakt. Veel reacties hadden betrekking op de lengte en complexiteit van de vragenlijst. Een aantal wegbeheerders heeft aangegeven slechts (ruwe) schattingen te kunnen geven. Ook heeft een aantal wegbeheerders aangegeven dat er in hun gemeente een specifieke/afwijkende situatie is, vaak omdat de gemeente klein is en zij maar weinig of geen wegen van een bepaalde categorie in beheer hebben. Daarnaast zijn enkele suggesties voor aanpassing van de vragenlijst gedaan, en zijn enkele inhoudelijke opmerkingen geplaatst.

Een complete lijst met reacties staat in *Bijlage 3*. De belangrijkste inhoudelijke opmerkingen hadden betrekking op:

- Snelheidsremmende maatregelen op 30km/uur-wegen; drie respondenten gaven aan dat dit moeilijk is door een specifieke situatie (vervoer van fruit), vrachtverkeer en hulpdiensten of weerstand van bewoners.
- Extra wegcategorie; de wijkontsluitingsweg (40 km/uur) is voorgesteld.
- Essentiële herkenbaarheidskenmerken; een wegbeheerder gaf aan te verwachten dat deze maatregel niet effectief is; een andere adviseerde binnen de bebouwde kom een enkele asmarkering toe te passen; een derde gaf aan gebruik te maken van 'groene maatregelen' in plaats van essentiële herkenbaarheidskenmerken.
- Grize wegen, wegen die qua inrichting en gebruik niet passen binnen één van de drie Duurzaam Veilig-categorieën.
- Snelheidslimiet op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom; een waterschap gaf een dat er op brede, lange rechte wegen geen draagvlak is voor 60 km/uur en heeft daarom een wegcategorie toegevoegd: ETW A+: 80 km/uur met gebiedsontsluitingswegmarkering.

## 4. Discussie

In dit hoofdstuk wordt een aantal kanttekeningen geplaatst bij de resultaten uit het vorige hoofdstuk. Deze kanttekeningen komen grotendeels voort uit de methode van dataverzameling (enquête) en de afwegingen die bij het opstellen van de vragenlijst gemaakt zijn (*Paragraaf 4.1*). *Paragraaf 4.2* gaat in op de representativiteit van de steekproef. In *Paragraaf 4.3* worden de consequenties voor de resultaten kort samengevat.

### 4.1. Beperkingen als gevolg van onderzoeksmethode

In dit onderzoek is gekozen voor een internetenquête. Wegbeheerders hebben zelf de gegevens aangeleverd. We hebben niet kunnen controleren in hoeverre deze gegevens juist zijn. Het is mogelijk dat wegbeheerders vragen verkeerd geïnterpreteerd hebben of fouten gemaakt hebben bij het beantwoorden van de vragen. Om de respons te verhogen hebben we de wegbeheerders bovendien de mogelijkheid gegeven om de totale weglengtes in hun beheer, alsmede de weglengtes waarop bepaalde voorzieningen zijn toegepast, te schatten in plaats van exact op te geven. Dit is ten koste gegaan van de kwaliteit van de gegevens. Bij de interpretatie van de gegevens dient dus in gedachten gehouden te worden dat de gegevens veelal gebaseerd zijn op schattingen in plaats van op exacte (gemeten) gegevens. Deze fouten kunnen zowel onder- als overschattingen van de genomen maatregelen tot gevolg hebben.

Een andere keuze om de respons te verhogen is om bij de analyse van kruispunten niet te vragen naar het totale aantal kruispunten in het beheergebied en naar het aantal kruispunten met bepaalde voorzieningen. In plaats daarvan hebben we aan de wegbeheerders gevraagd of ze bepaalde voorzieningen 'altijd', 'vaak', 'soms' of 'nooit' hebben toegepast. Hierdoor kunnen we geen percentages of gemiddelden geven over de hoeveelheid kruispunten die ingericht zijn met bepaalde voorzieningen. Bovendien kunnen wegbeheerders de begrippen 'vaak' en 'soms' verschillend interpreteren, waardoor de resultaten minder nauwkeurig zijn.

Ook is het mogelijk dat sociaal wenselijke antwoorden gegeven zijn. Dit wil zeggen dat de respondenten in hun schattingen de situatie mogelijk iets mooier hebben afgeschilderd dan deze daadwerkelijk is. Ook kan er sprake zijn van een responsbias. Dit wil zeggen dat er in de enquête naar verhouding meer wegbeheerders hebben meegedaan die verkeersveiligheid hoog in het vaandel hebben staan, en die goed op de hoogte zijn van de situatie op hun wegen. De mogelijkheid op sociaal wenselijke antwoorden en een responsbias onder de wegbeheerders kan tot gevolg hebben dat de resultaten een iets hoger Duurzaam Veilig-gehalte weerspiegelen dan het geval is voor alle Nederlandse wegen.

### 4.2. Representativiteit van de steekproef

De enquête is door een behoorlijk groot aantal wegbeheerders ingevuld. Bijna de helft van de wegbeheerders van gemeenten en het Rijk heeft de enquête ingevuld en 100% van de waterschappen. De provincies zijn echter slecht vertegenwoordigd in de steekproef. Hierdoor zullen we een slag om

de arm moeten houden bij de interpretatie van de gegevens voor wegen buiten de bebouwde kom.

De drie provincies die de enquête hebben ingevuld hebben aangegeven dat ze niet veel erfdoegangswegen buiten de bebouwde kom onder hun beheer hebben. Uit de gegevens van het Nationale Wegenbestand (NWB), blijkt dat de Nederlandse provincies inderdaad weinig wegen buiten de bebouwde kom in beheer hebben met een snelheidslimiet van 60 km/uur. De gegevens van gemeenten en waterschappen zijn voor deze wegen waarschijnlijk dus representatief voor alle erfdoegangswegen buiten de bebouwde kom in Nederland.

Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom zijn vaker in beheer van een provincie. De twee responderende provincies hebben samen 40% van de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom in de steekproef in hun beheer, tegenover 59% in beheer van de 153 gemeenten die de weglengte aan gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom hebben ingevuld. Opvallend hierbij is dat 69 van deze gemeenten aangaven '0 km' gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom in hun beheer te hebben. Voor een aantal voorzieningen op deze wegen leiden de twee analyses (op basis van alle respondenten en op basis van respondenten die weglengtes hebben ingevuld) dan ook tot verschillende resultaten. Voor deze wegen is het daarom niet mogelijk om voor alle voorzieningen een uitspraak te doen over de toepassing in Nederland. Vooralsnog kan er meer waarde gehecht worden aan de analyse op basis van weglengte, maar aangezien deze resultaten slechts gebaseerd zijn op gegevens van twee provincies, is de steekproef waarschijnlijk niet representatief voor alle gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom.

De vragen over de regionale stroomwegen buiten de bebouwde kom zijn alleen aan de provincies en het Rijk voorgelegd. Hierdoor hebben we reactie van in totaal slechts zeven respondenten gekregen (drie provincies en vier regionale diensten van het Rijk). Een van de regionale diensten van het Rijk gaf aan geen regionale stroomwegen in beheer te hebben, enkel autosnelwegen. De resultaten over de regionale stroomwegen zijn dus gebaseerd op zes respondenten. Bovendien kwam bij de analyse van de resultaten naar voren dat een van de wegbeheerders de vragen mogelijk anders geïnterpreteerd heeft dan de andere wegbeheerders. We hebben voor deze wegen daarom alleen de gegevens van de individuele respondenten behandeld. Deze resultaten zijn niet representatief voor alle regionale stroomwegen.

#### 4.3. Conclusies

Het is mogelijk dat wegbeheerders fouten hebben gemaakt bij het invullen van de antwoorden. Daarnaast zal een (groot) deel van de antwoorden gebaseerd zijn op inschattingen. De resultaten geven alleen een indicatie van de mate waarin verschillende voorzieningen worden toegepast. Ook is het mogelijk dat het percentage wegen dat volgens de richtlijnen is ingericht iets overschat wordt als gevolg van sociaal wenselijke antwoorden en een responsbias.

Gezien de hoge respons en de uitkomsten van de verschillende analyses verwachten we echter dat de resultaten van de enquête voor wegen binnen

de bebouwde kom en erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een goed beeld geven van de mate waarin verschillende voorzieningen zijn toegepast.

Voor gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom en voor regionale stroomwegen was de respons lager en minder representatief voor heel Nederland. Voor deze wegen is het daarom niet mogelijk om voor alle voorzieningen een uitspraak te doen over de toepassing in Nederland. Deze resultaten geven dan ook slechts een grove indicatie of een maatregel veel, weinig of bijna niet wordt toegepast.

## 5. Conclusies

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste bevindingen samengevat.

### 5.1. Respons

Bijna de helft van de wegbeheerders heeft de enquête ingevuld. Dit is een hoge respons, zeker voor een vragenlijst van deze lengte en complexiteit. Daar komt bij dat de gegevens die gevraagd werden niet eenvoudig waren op te zoeken. Bij de algemene opmerkingen die ze na afloop van de vragenlijst konden plaatsen, gaven respondenten dan ook regelmatig aan dat ze het een lastige vragenlijst vonden, maar ook dat het belangrijk was dat deze gegevens verzameld werden.

De Nederlandse gemeenten en waterschappen zijn in deze enquête goed vertegenwoordigd: de waterschappen hebben allemaal gereageerd en de gemeenten lijken een goede afspiegeling te zijn van de gemeenten in Nederland. Dit blijkt uit de verdeling over het land en de verdeling over de gemeentegrootte (in inwonersaantallen). De provincies zijn in deze enquête echter slecht vertegenwoordigd. Hierdoor zijn de gegevens over de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom en de regionale stroomwegen minder representatief voor de situatie in heel Nederland.

### 5.2. Verkeersveiligheidsplan en categoriseringsplan

Bijna driekwart van de wegbeheerders beschikt over een verkeersveiligheidsplan of is deze nog aan het maken. Hierin komen de onderwerpen infrastructuur, educatie en voorlichting vaak aan bod. Ook wordt regelmatig aangegeven dat handhaving een onderdeel van dit plan vormt, alsmede vormen van integraal sectorbeleid (bijvoorbeeld op het gebied van ruimtelijke ordening). Wegbeheerders die niet beschikken over een verkeersveiligheidsplan, houden bij hun beleid wel rekening met bovenstaande onderwerpen.

Bijna alle (meer dan 90%) wegbeheerders beschikken over een categoriseringsplan. Deze plannen zijn echter niet altijd volgens de CROW-richtlijnen opgesteld. De helft van de waterschappen en meer dan een derde van de gemeenten hebben dit – om uiteenlopende redenen – niet gedaan.

### 5.3. Erftoegangswegen

Het grootste deel van de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (84%) heeft een snelheidslimiet van 30 km/uur of lager en voldoet daarmee aan de richtlijn. Bijna een derde van deze wegen is zo ingericht dat de snelheid zowel op kruispunten als op wegvakken geremd wordt. Op bijna een derde van de wegen wordt de snelheid alleen op kruispunten geremd en op de overige wegen wordt de snelheid noch op kruispunten noch op wegvakken geremd.

Voor de meeste wegbeheerders is deze situatie op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom nog niet definitief. Tegen de tijd dat alle maatregelen doorgevoerd zijn, zal een klein deel van de erftoegangswegen



met een snelheidslimiet van 50 km/uur zijn 'verschoven' naar 30 km/uur, en zal de snelheid op meer 30km/uur-erftoegangswegen geremd worden.

Een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom heeft volgens de richtlijnen een snelheidslimiet van 60 km/uur (CROW, 1997). Ook op deze wegen dient de snelheid geremd te worden op kruispunten en wegvakken. Daarnaast zijn er essentiële herkenbaarheidskenmerken gedefinieerd: geen asmarkering en een onderbroken kantmarkering (of helemaal geen markeringen). Buiten de bebouwde kom voldoen de erftoegangswegen over het algemeen minder goed aan de richtlijnen dan binnen de bebouwde kom. Ongeveer een derde van de wegen heeft (nog) geen snelheidslimiet van 60 km/uur. Daarnaast zijn op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom in het algemeen minder snelheidsremmende maatregelen genomen dan op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom; op meer dan de helft van de wegen buiten de bebouwde kom wordt de snelheid niet geremd tot 60 km/uur. Wel is ongeveer driekwart van de 60km/uur-erftoegangswegen voorzien van essentiële herkenbaarheidskenmerken.

Meer dan de helft van de wegbeheerders geeft aan dat hun erftoegangswegen buiten de bebouwde kom nog niet definitief zijn ingericht. Rond 2015, wanneer de meeste wegbeheerders verwachten deze wegen definitief ingericht te hebben, zal op meer dan vier vijfde van de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een snelheidslimiet van 60 km/uur gelden. Ook in de toekomst worden daar echter minder snelheidsremmende maatregelen toegepast dan op 30km/uur-wegen. Ongeveer de helft van de 60km/uur-erftoegangswegen zal ook in de toekomst niet voorzien worden van snelheidsremmende maatregelen .

Zoals eerder is opgemerkt, zijn de provinciale wegen niet goed vertegenwoordigd in deze steekproef. De provincies hebben echter maar een heel klein deel van de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom in hun beheer. Hierdoor zijn de resultaten voor dit wegtype toch representatief voor de situatie in Nederland.

#### 5.4. **Gebiedsontsluitingswegen**

Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom dienen volgens de Duurzaam Veilig-richtlijnen een snelheidslimiet van 50 km/uur te hebben. Daarbij zouden deze wegen volgens de richtlijnen (CROW, 1997) aan de volgende eisen moeten voldoen:

- vrijliggend fietspad met bromfietzers op de rijbaan;
- weinig tot geen erfaansluitingen;
- parkeren alleen in vakken langs de rijbaan;
- asmarkering of rijrichtingscheiding.

Meer dan 90% van de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom heeft een snelheidslimiet van 50 km/uur. Meer dan 80% van deze wegen is voorzien van een asmarkering of rijrichtingscheiding. Ongeveer 60% van de wegen is voorzien van een vrijliggend fietspad, waarvan bij driekwart de bromfiets op de rijbaan rijdt. Erfaansluitingen komen wel veel voor op deze wegen (49% heeft veel en 31% heeft een beperkt aantal erfaansluitingen), terwijl dit volgens Duurzaam Veilig niet wenselijk is. Parkeren op de rijbaan is op 44% van deze wegen toegestaan; ook dit is niet wenselijk volgens Duurzaam Veilig.

Voor gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom stellen de richtlijnen een snelheidslimiet van 80 km/uur voor, met daarbij de volgende kenmerken:

- vrijliggend fietspad of parallelvoorziening;
- gesloten voor langzaam gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
- geen erfaansluitingen;
- semiverharde berm(en);
- obstakelvrije afstand van minimaal 6 m of geleiderail;
- moeilijk overrijdbare rijrichtingscheiding;
- toepassing van essentiële herkenbaarheidskenmerken.

Bijna 90% van de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom heeft een snelheidslimiet van 80 km/uur. De gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom zijn over het algemeen minder duurzaam veilig ingericht dan de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Slechts een klein percentage (4%) van de wegen heeft een (volgens Duurzaam Veilig gewenste) moeilijk overrijdbare rijrichtingscheiding en slechts weinig wegen hebben een obstakelvrije zone van minimaal 6 m (14%) en/of een (semi)verharde berm (11%).

De gegevens over gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom zijn minder representatief voor de situatie in heel Nederland dan de gegevens van de overige wegtypen, gezien het klein aantal deelnemende provincies en gezien de grote spreiding in de gegevens. Uit de analyses kan echter wel geconcludeerd worden dat maar weinig gebiedsontsluitingswegen voorzien zijn van moeilijk overrijdbare rijrichtingscheiding, obstakelvrije zones en (semi)verharde berm(en).

## 5.5. Regionale stroomwegen

Op regionale stroomwegen dient een snelheidslimiet van 100 km/uur te gelden volgens Duurzaam Veilig (CROW, 1997). Voor deze wegen gelden de volgende Duurzaam Veilig-richtlijnen:

- een harde rijrichtingscheiding;
- geen erfaansluitingen;
- niet parkeren op de rijbaan;
- obstakelvrije zone van minstens 10 m of een geleiderail;
- gesloten voor langzaam verkeer.

Vrijwel alle regionale stroomwegen buiten de bebouwde kom zijn in beheer van provincies en het Rijk. Aangezien deze wegen over 21 beheergebieden verdeeld zijn, en de respons van met name de provincies laag was, zijn de gegevens over deze wegen niet goed te analyseren. Een aantal conclusies is echter wel mogelijk. De meeste regionale stroomwegen buiten de bebouwde kom hebben een snelheidslimiet van 100 km/uur (82%) en bijna alle wegen met deze snelheidslimiet zijn voorzien van essentiële herkenbaarheidskenmerken. De obstakelvrije zone van meer dan 10 m of een geleiderail is in zeer verschillende mate toegepast in de beheergebieden waar we gegevens over hebben. Hier is dus lastig een uitspraak over te doen. Wel kan geconcludeerd worden dat er maar weinig (semi)verharde berm(en) langs de regionale stroomwegen zijn (volgens de enquête is 15% hiervan voorzien).

## 5.6. Kruispunten

### 5.6.1. *Binnen de bebouwde kom*

Op kruispunten tussen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen verdient een uitritconstructie of een voorrangsregeling de voorkeur. Deze oplossingen worden ook het vaakst toegepast door wegbeheerders; 59% past vaak of altijd een uitritconstructie toe en 51% vaak of altijd een voorrangsregeling. Verder regelt meer dan de helft van de wegbeheerders dit soort kruispunten soms met een rotonde.

Op kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen onderling verdient een rotonde de voorkeur. Op andere typen kruispunten wordt aanbevolen aanvullende snelheidsremmende maatregelen te nemen. 46% van de wegbeheerders geeft aan vaak of altijd een rotonde toe te passen. Slechts weinig gemeenten passen echter snelheidsremmende maatregelen toe wanneer ze kiezen voor een voorrangsregeling of verkeersregelinstallatie. Deze voorzieningen worden vaker zonder plateau of drempels uitgevoerd.

### 5.6.2. *Buiten de bebouwde kom*

De meeste kruispunten tussen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom worden, zoals de richtlijnen voorschrijven, door een voorrangsregeling (met borden B1 of B3 t/m B7) geregeld. De rotonde is de tweede optie, maar deze wordt beduidend minder vaak toegepast.

Bij kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom komen de rotonde en de voorrangsregeling zonder plateau of drempels vaker voor dan de andere voorzieningen. Deze meest voorkomende oplossingen springen er echter minder duidelijk uit dan de meest voorkomende oplossingen bij de overige kruispunten.

Kruispunten tussen een gebiedsontsluitingsweg en een regionale stroomweg buiten de bebouwde kom worden op diverse manieren uitgevoerd: met voorrangsregelingen, rotondes, verkeersregelinstallaties of ongelijkvloerse oplossingen. Over het geheel genomen lijken de wegbeheerders geen duidelijke voorkeur voor een van de mogelijkheden te hebben. Kijken we echter alleen naar de antwoorden van het Rijk en de provincies, dan zien we dat juist zij vaak voor een ongelijkvloerse oplossing kiezen. Aangezien deze wegbeheerders meer weglengte aan gebiedsontsluitingswegen en regionale stroomwegen (en dus meer kruisingen daartussen) hebben dan de waterschappen, zijn ze ondervertegenwoordigd in de enquêteresultaten. Waarschijnlijk komt de ongelijkvloerse oplossing dus vaker voor dan uit deze analyse naar voren komt.

Bij kruispunten tussen twee regionale stroomwegen is de ongelijkvloerse kruising verreweg het meest toegepast, gevolgd door de rotonde.

Bij de meeste kruispunten buiten de bebouwde kom worden de aanbevolen maatregelen toegepast. Echter, evenals binnen de bebouwde kom, worden weinig snelheidsremmende maatregelen toegepast.

## Literatuur

Boer, L. (2009). *Onderzoek Duurzaam Veilig: internetenquête*. In opdracht van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV. Research voor Beleid, Zoetermeer.

Boer, L., Grimmus, R. & Schoenmakers, F. (2008). *Richtlijnen en aanbevelingen toegepast? Onderzoek naar de toepassing van CROW-richtlijnen door decentrale wegbeheerders*. Research voor Beleid, in opdracht van Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart DVS, Rotterdam.

CROW (1997). *Handboek categorisering wegen op duurzaam veilige basis: Deel 1 (voorlopige) functionele en operationele eisen*. Publicatie 116. Stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechneik C.R.O.W., Ede.

CROW (2002). *Handboek wegontwerp wegen buiten de bebouwde kom: Basiscriteria*. publicatie 164a. CROW kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, Ede.

CROW (2004a). *ASVV, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom*. Publicatie 110. CROW kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, Ede.

CROW (2004b). *Richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken van weginfrastructuur*. Publicatie 203. CROW kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, Ede.

Goudappel Coffeng & AVV (2005). *Veilig op weg: Monitoring Startprogramma Duurzaam Veilig. Eindverslag*. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer AVV, Rotterdam.

Infopunt Duurzaam Veilig (1999). *Duurzaam veilige inrichting van wegen buiten de bebouwde kom: een gedachtevorming*. Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, Ede.

SWOV (2007a). *Duurzaam Veilig: uitgangspunten, misverstanden en relatie met andere visies*. SWOV-Factsheet oktober 2007. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

SWOV (2007b). *Veilige wegbermen*. SWOV-Factsheet augustus 2007. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Wegman, F. & Aarts, L. (red.) (2005). *Door met Duurzaam Veilig; Nationale verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020*. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Weijermars, W.A.M. & Schagen, I.N.L.G. van (2009). *Tien jaar Duurzaam Veilig; Verkeersveiligheidsbalans 1998-2007*. R-2009-14. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.



## Bijlage 1

## Tijdschema, aanbiedingsmail en rappels

### Tijdschema

Activiteit	Week van 2009
Bellen wegbeheerders	8
Aanbiedingsmail	8
Eerste e-mailrappel	10
Tweede e-mail rappel	11
Telefonisch rappel	12
Sluiting enquête	13

Tabel B.1. *Tijdschema van de enquête begin 2009.*

## Aanbiedingsmail

Geachte [heer/mevrouw + achternaam],

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), het nationale wetenschappelijke instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek, maakt dit jaar een Verkeersveiligheidsbalans met als thema: Duurzaam Veilig, 1998-2007. Voor dit project wil de SWOV graag een beter beeld krijgen van de stand van zaken met betrekking tot de implementatie van een aantal infrastructurele maatregelen.

Vandaag heeft u telefonisch aan een medewerker van Research voor Beleid te kennen gegeven als contactpersoon de vragenlijst te willen invullen.

### **Uw deelname is van belang**

Uw deelname is zeer van belang. De SWOV heeft uw informatie nodig om een goed overzicht te kunnen maken van de stand van zaken met betrekking tot de veiligheid van de infrastructuur. Dit inzicht is noodzakelijk voor:

- een goede inschatting van de effecten van de genomen maatregelen op de verkeersveiligheid van verschillende wegtypen;
- om goede beleidsaanbevelingen te kunnen doen;
- om te kunnen bepalen welke maatregelen in de toekomst nog genomen kunnen worden.

### **Internetenquête**

De vragenlijst is toegankelijk op de website van Research voor Beleid. Wij verzoeken u vriendelijk de vragenlijst in te vullen.

Omdat u op het beeldscherm slechts een beperkt gedeelte van de vragenlijst ziet en wij ons kunnen voorstellen dat u de lijst graag in zijn totaliteit wilt bekijken, hebben we deze in PDFformat bij deze e-mail bijgevoegd. Vragen die voor u niet van toepassing zijn, worden op de computerversie van de lijst automatisch overgeslagen.

### **Invulperiode**

Wij verzoeken u de enquête in te vullen **voor vrijdag 13 maart 2009**. Na die datum zal de lijst niet meer toegankelijk zijn.

Door op onderstaande link te klikken, wordt u rechtstreeks doorgestuurd naar de vragenlijst.

<link>

Mocht dit niet werken, dan kunt u bovenstaand adres kopiëren in de adresbalk van uw webbrowser (bv. Internet Explorer).

### **Privacy gewaarborgd**

Antwoorden op de vragen uit de vragenlijst worden anoniem verwerkt en zodanig gerapporteerd dat ze niet herleidbaar zijn naar individuele wegbeheerders.

### **Wat gebeurt er met de resultaten?**

De enquête resulteert in een openbaar rapport, dat gratis te downloaden zal zijn op [www.swov.nl](http://www.swov.nl). Ook voor u bevat dit rapport nuttige en bruikbare informatie: het rapport gaat in op de mogelijke effecten van genomen maatregelen en de ontwikkelingen in risico's en slachtofferaantallen gedurende de afgelopen 10 jaar. Daarnaast geeft het u een beeld van hoe het met de implementatie van infrastructurele maatregelen in uw beheersgebied staat ten opzichte van het Nederlandse gemiddelde.

### **Vragen?**

Voor vragen over de internetvragenlijst kunt u contact opnemen met mw. L. Boer van Research voor Beleid (tel 079 322 2677). Voor inhoudelijke vragen



kunt u contact opnemen met mw. M. Doumen, onderzoeker bij de SWOV (tel 070 3173373).

Ik dank u bij voorbaat voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,

Ton Grimmerius  
Directeur Research voor Beleid

## Eerste emailrappeel

Geachte [heer/mevrouw + achternaam],

Momenteel voert Research voor Beleid in opdracht van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) onderzoek uit naar de implementatie van verkeersveiligheidsmaatregelen door decentrale wegbeheerders en de relatie van deze maatregelen met de verkeersveiligheid. Twee weken geleden stuurde ik u een e-mail met het verzoek de bij dit onderzoek behorende internetvragenlijst namens uw **<gemeente/waterschap/provincie>** in te (doen) vullen. Tot op heden hebben we van u nog geen ingevulde vragenlijst ontvangen.

Hoewel de periode waarin de lijst kan worden ingevuld (tot 13 maart a.s.) nog niet is verstreken, herinner ik u graag aan de enquête met nogmaals het vriendelijke verzoek deze in te vullen en aan ons te retourneren. Om een goede inschatting te kunnen maken van de effecten van de genomen maatregelen op de verkeersveiligheid is deelname van uw **<gemeente/waterschap/provincie>** van groot belang.

Voor nadere informatie over het onderzoek verwijs ik u naar het vervolg van dit e-mailbericht.

Door op onderstaande link te klikken, wordt u rechtstreeks doorgestuurd naar de vragenlijst.

<link>

Mocht dit niet werken, dan kunt u bovenstaand adres kopiëren in de adresbalk van uw webbrowser (bv. Internet Explorer).

Ik dank u bij voorbaat voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,  
Ton Grimmius  
Research voor Beleid

**<In vervolg: herhaling uitleg onderzoek uit aanbiedingsmail>**

## Tweede emailrappeel

Geachte [heer/mevrouw + achternaam],

Twee weken geleden stuurde ik u een e-mail met het verzoek de internetvragenlijst van het onderzoek in opdracht van de SWOV over de implementatie van verkeersveiligheidsmaatregelen uiterlijk 13 maart a.s. namens uw **<gemeente/waterschap/provincie>** in te (doen) vullen.

Omdat een groot aantal organisaties momenteel nog bezig is de vragenlijst in te vullen en wij veel verzoeken hebben gehad om meer tijd, hebben wij de sluitingsdatum van de enquête met twee weken verschoven naar **vrijdag 27 maart a.s.** Dit betekent dat u tot met deze dag de lijst kunt invullen en inzenden.

Voor nadere informatie over het onderzoek verwijs ik u naar het vervolg van dit e-mailbericht.

Ik dank u bij voorbaat voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,

Ton Grimmius  
Research voor Beleid

**<In vervolg: herhaling uitleg onderzoek uit aanbiedingsmail>**

## Bijlage 2

## De vragenlijst

## Concept vragenlijst Inventarisatie Infrastructurele Kenmerken

In opdracht van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)

B3554

Definitieve versie, 11 februari

Welkom bij de vragenlijst 'Inventarisatie Infrastructurele Kenmerken'. De vragenlijst bestaat uit 3 blokken met vragen. Het eerste blok (A) bevat vragen over de wijze waarop uw **[gemeente/provincie/waterschap]** zich bezighoudt met verkeersveiligheid. Het tweede blok (B) bevat vragen over het Categoriseringsplan.

Het derde blok (C) gaat in op de stand van zaken van de implementatie van infrastructurele maatregelen op verschillende categorieën wegen. [voor gemeenten: erftoegangswegen binnen en buiten de bebouwde kom en gebiedsontsluitingswegen binnen en buiten de bebouwde kom] [voor provincies en waterschappen: erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom] [voor provincies en DVS: regionale stroomwegen] Tot slot vragen we naar de stand van zaken van de implementatie van infrastructurele maatregelen op verschillende soorten kruisingen.

### A. Verkeersveiligheidsbeleid algemeen

- 1 Beschikt uw **<gemeente/provincie/waterschap>** over een Verkeersveiligheidsplan?
  - Ja → **skip vraag 5**
  - Nee, maar wij hebben een verkeersveiligheidsplan in voorbereiding. → **skip vraag 5**
  - Nee → **skip vraag 2, ga naar vraag 3**
  
- 2 Welke onderwerpen behandelt uw **[gemeente/provincie/waterschap]** in dit Verkeersveiligheidsplan? Meerdere antwoorden mogelijk
  - Infrastructuur
  - Educatie
  - Voorlichting
  - Anders, namelijk ...
  
- 3 Hoeveel fte heeft uw **[gemeente/provincie/waterschap]** beschikbaar voor beleidsambtenaren op het gebied van planning, ontwerp en beheer van wegen?
  - Er is geen fte beschikbaar voor weginrichting
  - Er is <...,...> fte beschikbaar
  - Weet niet
  
- 4 Hoeveel fte heeft uw **[gemeente/provincie/waterschap]** beschikbaar voor beleidsambtenaren op het gebied van verkeersveilig?
  - Er is geen fte beschikbaar voor verkeersveiligheid
  - Er is <...,...> fte beschikbaar
  - Weet niet
  
- 5 Aan welke onderwerpen besteedt uw **[gemeente/provincie/waterschap]** aandacht binnen het verkeersveiligheidsbeleid? Meerdere antwoorden mogelijk
  - Infrastructuur
  - Educatie
  - Voorlichting
  - Anders, namelijk ...

## B. Categoriseringsplan

6 Beschikt uw **[gemeente/provincie/waterschap]** over een Categoriseringsplan?

Ja

Nee → **ga door naar vraag 10**

7 In welk jaar heeft u dit Categoriseringsplan voltooid?

< jaar invullen >

8 Heeft u het Categoriseringsplan opgesteld volgens de CROW-publicatie 116?

Ja → **ga naar Blok C**

Nee → **ga naar vraag 9**

9 Waarom heeft uw gemeente het Categoriseringsplan niet opgesteld volgens de CROW-publicatie 116? Meerdere antwoorden mogelijk

Wij kennen deze richtlijn niet

De richtlijn is praktisch onuitvoerbaar

Het volgen van de richtlijn is te kostbaar

Wij zijn het inhoudelijk niet met de richtlijn eens

Anders, namelijk ...

→ **ga naar Blok C**

10 Waarom heeft uw **[gemeente/provincie/waterschap]** geen Categoriseringsplan?

<Omdat ...>

## C. Stand van zaken toepassing infrastructurele maatregelen Duurzaam Veilig

### Belangrijk: leest u deze toelichting alstublieft voordat u verder gaat met de vragenlijst

Dit gedeelte gaat in op de stand van zaken van de implementatie van infrastructurele maatregelen op verschillende categorieën wegen. [voor gemeenten: erftoegangswegen binnen en buiten de bebouwde kom en gebiedsontsluitingswegen binnen en buiten de bebouwde kom] [voor provincies en waterschappen: erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom] [voor provincies en DVS: regionale stroomwegen]. Tot slot vragen we naar de stand van zaken van de implementatie van infrastructurele maatregelen op verschillende soorten kruisingen.

Hieronder lichten wij op hoofdlijnen toe wat u kunt verwachten. Bij wijze van voorbeeld gaan we uit van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom.

1. In de eerste plaats vragen wij u naar de totale lengte van de erftoegangswegen bubeko. De vraag luidt als volgt:

*Wat is de totale lengte van de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom dat uw <gemeente/provincie/waterschap> beheert?*

Indien u een Categoriseringsplan heeft, graag uitgaan van de lengte volgens dit plan, ook als de snelheidslimiet en/of inrichting van deze wegen (nog) niet overeenkomen met de CROW-richtlijnen.

U antwoordt bijvoorbeeld met: 20 km.

2. Vervolgens vragen wij u aan te geven welke maximum snelheid of snelheden geldt op dit wegtype. In het geval van de in dit voorbeeld gebruikte erftoegangswegen buiten de bebouwde kom gaat het allereerst om de volgende mogelijke snelheden:

#### **Maximum snelheid huidige situatie**

*Maximum snelheid van 60 km/u*

*Maximum snelheid van 80 km/u*

*Anders*

Kunt u een (globale) schatting geven van het percentage wegen in uw wegennet met onderstaande snelheden?

<b>Maximum snelheid huidige situatie</b>	<b>percentage</b>
<i>Maximum snelheid van 60 km/u</i>	25%
<i>Maximum snelheid van 80 km/u</i>	75%
<i>Anders</i>	0%
<i>Totaal</i>	100%

Mocht u de exacte gegevens hebben, dan kunt u deze in kilometers weergeven.

<b>Maximum snelheid huidige situatie</b>	<b>aantal kilometers</b>
<i>Maximum snelheid van 60 km/u</i>	5 km
<i>Maximum snelheid van 80 km/u</i>	15 km
<i>Anders</i>	0 km
<i>Totaal</i>	20 km

Bij ieder wegtype geven wij u de mogelijkheid aan te geven of u de vragen in percentages of kilometers wilt beantwoorden.

3. Nadat u de bij 2 toegelichte vraag over de maximum snelheid hebt beantwoord, wordt u gevraagd of deze situatie definitief is of niet:

*Is de bij de vorige vraag aangegeven situatie definitief of is uw <gemeente/provincie/waterschap> van plan in de toekomst infrastructurele maatregelen toe te passen waardoor de situatie wijzigt?*

- Deze situatie is definitief*  
 *Deze situatie is niet definitief*

4. Indien u antwoordt dat er plannen zijn de situatie te wijzigen, vragen we wanneer de geplande maatregelen genomen zullen zijn. Daarna stellen wij u de onder punt 2 toegelichte vraag opnieuw, maar dan met de verdeling over de toekomstige situatie:

*Welke maximum snelheid zal op deze wegen gelden, nadat uw <gemeente/provincie/waterschap> alle geplande infrastructurele maatregelen heeft genomen?*

#### **Maximum snelheid geplande situatie**

*Maximum snelheid van 60 km/u*  
*Maximum snelheid van 80 km/u*  
*Anders*

5. Tot slot vragen wij u op hoeveel procent of kilometer van deze wegen verschillende voorzieningen zijn getroffen. Het gaat bijvoorbeeld om de toepassing van maatregelen om de snelheid te remmen, rijrichtingscheidingen, fietsvoorzieningen en markering.

U kunt nu verdergaan met de vragenlijst.



ERFTOEGANGSWEGEN BINNEN DE BEBOUWDE KOM

**DIT GEDEELTE GELDT ALLEEN VOOR GEMEENTEN**

- 11 Wat is de totale lengte in kilometers van de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom dat uw gemeente beheert? Indien u een Categoriseringsplan heeft, graag uitgaan van de lengte volgens dit plan.
- <.... kilometer> → **ga door naar vraag 13, skip 12**
- Weet niet
- 12 U heeft aangegeven dat de totale lengte van deze wegen u niet bekend is. Geeft u hieronder een schatting van het totaal aantal kilometers.
- <.... kilometer>
- Ik geef geen schatting.
- 13 Hierna stellen wij u een aantal vragen over de manier waarop de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom in uw gemeente zijn ingericht. Geeft u aan hoe u deze vragen wilt beantwoorden (zie Toelichting):
- Ik geef een schatting en antwoord door opgave van een percentage.
- Ik antwoord in exacte aantallen door opgave van het aantal kilometers.
- 14 Voor hoeveel **<procent>** **<kilometer>** van de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom geldt de volgende maximum snelheid op dit moment? Indien u niet beschikt over de nauwkeurige gegevens kunt u een globale schatting geven.

**Maximum snelheid huidige situatie**

Maximum snelheid 15 km/u / stapvoets

Maximum snelheid van 30 km/u

Maximum snelheid van 50 km/u

Anders

**<% of aantal kilometers>**

→ **skip 15**

→ **skip 15**

→ **If = 0 → skip vraag 16 t/m 21**

→ **skip 15**

→ **If ingevuld, ga naar 15**

→ **If c + d = 0 → skip 17 t/m 21**

**Als totaal bij deze vraag niet optelt tot 100% of het totaal aantal ingevulde kilometers bij vraag 11 of 12, dan POP-UP BOX met de tekst:**

Het totaal telt niet op tot <100%> <het door u eerder ingevulde aantal ingevulde kilometers, te weten <nr. kms>. Wilt u uw antwoorden aanpassen?

Ja → **ga terug**

Nee, ik wil verdergaan met de vragenlijst → **ga door naar de volgende vraag**

- 15 U heeft bij de vorige vraag aangegeven dat voor een deel van de wegen een andere maximum snelheid geldt. Welke maximum snelheid of snelheden geldt op dit deel van de wegen? <open antwoord nr. kms invullen>
- 16 Deze vraag gaat over de **huidige** inrichting van erftoegangswegen binnen de bebouwde kom met een **snelheidslimiet van 30 km/uur**. Er zijn drie keuzemogelijkheden voor de inrichting van deze wegen:
- Inrichting A: Op deze wegen wordt het verkeer niet gedwongen om de snelheid te remmen tot de wettelijke limiet, noch op kruispunten noch op wegvakken;
  - Inrichting B: Op deze wegen wordt de snelheid op kruispunten geremd tot de wettelijke limiet, bijvoorbeeld door snelheidsremmende maatregelen, het wegontwerp of de omgeving.
  - Inrichting C: Op deze wegen wordt de snelheid op zowel kruispunten als wegvakken geremd tot de

wettelijke limiet, bijvoorbeeld door snelheidsremmende maatregelen, het wegontwerp of de omgeving.

Geeft u alstublieft (globaal) aan hoeveel **<procent> <kilometer>** van de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom volgens inrichting A, B of C is ingericht:

**Maximum snelheid**                      *Inrichting A:*                      *Inrichting B:*                      *Inrichting C:*

Maximum snelheid van 30 km/u

**Als totaal bij deze vraag niet optelt tot het totaal aantal ingevulde kilometers of procenten bij vraag 14b, dan POP-UP BOX met de tekst:**

Het totaal telt niet op tot <100%> <het door u eerder ingevulde aantal ingevulde kilometers, te weten <nr. kms>. Wilt u uw antwoorden aanpassen?

- Ja → **ga terug**
- Nee, ik wil verdergaan met de vragenlijst → **ga door naar volgende vraag**

17 Is de bij de vorige vragen aangegeven situatie definitief of is uw gemeente van plan in de toekomst infrastructurele maatregelen toe te passen waardoor de situatie wijzigt?

- Deze situatie is definitief → **skip vraag 18, 19 en 20, door naar volgende blok**
- Deze situatie is niet definitief

18 Wanneer verwacht uw gemeente de geplande infrastructurele maatregelen genomen te hebben op de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom?

- <jaar invullen>
- Weet niet

19 Welke maximum snelheid zal op deze wegen gelden, **nadat** uw gemeente alle geplande infrastructurele maatregelen heeft genomen?

**Maximum snelheid geplande situatie**

**% of aantal kilometers**

Maximum snelheid 15 km/u / stapvoets

→ **skip 20**

Maximum snelheid van 30 km/u

→ **skip 20**

Maximum snelheid van 50 km/u

→ **skip 20**

Anders

→ **If ingevuld, ga naar vraag 20**

20 U heeft bij de vorige vraag aangegeven dat voor een deel van de wegen een andere maximum snelheid zal gelden. Welke maximum snelheid zal op dit deel van de wegen gaan gelden?

- Een maximum snelheid van .... km/u.

21 Geeft u alstublieft aan hoeveel **<procent> <kilometer>** van de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom met een **maximum snelheid van 30 km/u** volgens inrichting A, B of C zal zijn ingericht, nadat uw gemeente alle geplande infrastructurele maatregelen heeft genomen:

**Maximum snelheid**

*Inrichting A:*  
*verkeer niet*  
*gedwongen af te*  
*remmen*

*Inrichting B: de*  
*snelheid op*  
*kruispunten wordt*  
*geremd*

*Inrichting C: de*  
*snelheid op zowel*  
*kruispunten en*  
*wegvakken wordt*  
*geremd*

Maximum snelheid van 30 km/u

ERFTOEGANGSWEGEN BUITEN DE BEBOUWDE KOM

- 22 Wat is de totale lengte in kilometers van de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom dat uw **<gemeente/provincie/waterschap>** beheert? Indien u een Categoriseringsplan heeft, graag uitgaan van de lengte volgens dit plan.
- <.... kilometer> → **ga door naar vraag 24, skip 23**
- Weet niet
- 23 U heeft aangegeven dat de totale lengte van deze wegen u niet bekend is. Geeft u hieronder een schatting van het totaal aantal kilometers.
- <.... kilometer>
- Ik geef geen schatting.
- 24 In het vervolg van dit deel stellen wij u een aantal vragen over de manier de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom in uw **<gemeente/provincie/waterschap>** zijn ingericht. Geeft u aan hoe u deze vragen wilt beantwoorden (zie Toelichting):
- Ik geef een schatting en antwoord door opgave van een percentage.
- Ik antwoord in exacte aantallen door opgave van het aantal kilometers.
- 25 Voor hoeveel **<procent>** **<kilometer>** van de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom geldt de volgende maximum snelheid op dit moment? Indien u niet beschikt over de nauwkeurige gegevens kunt u een globale schatting geven.

**Maximum snelheid huidige situatie**

Maximum snelheid van 60 km/u

Maximum snelheid van 80 km/u

Anders

**% of aantal kilometers**

→ **skip 26**

→ If 0 → **skip 27 t/m 33**

→ **skip 26**

→ **If ingevuld, ga naar 26**

→ If b + c = 0 → **skip 28 t/m 32**

**Als totaal bij deze vraag niet optelt tot het totaal aantal ingevulde kilometers of procenten bij vraag 22 of 23, dan POP-UP BOX met de tekst:**

Het totaal telt niet op tot <100%> <het door u eerder ingevulde aantal ingevulde kilometers, te weten <nr. kms>. Wilt u uw antwoorden aanpassen?

- Ja → **ga terug**
- Nee, ik wil verdergaan met de vragenlijst → **ga door naar volgende vraag**

- 26 U heeft bij de vorige vraag aangegeven dat voor een deel van de wegen een andere maximum snelheid geldt. Welke maximum snelheid of snelheden geldt op dit deel van de wegen? <open antwoord nr. kms invullen>
- 27 Deze vraag gaat over de inrichting van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom met een **snelheidslimiet van 60 km/uur** op dit moment. Er zijn drie keuzemogelijkheden voor de inrichting van deze wegen:
- Inrichting A: Op deze wegen wordt het verkeer niet gedwongen om de snelheid te remmen tot de wettelijke limiet, noch op kruispunten noch op wegvakken;
  - Inrichting B: Op deze wegen wordt de snelheid op kruispunten geremd tot de wettelijke limiet, bijvoorbeeld door snelheidsremmende maatregelen, het wegontwerp of de omgeving.
  - Inrichting C: Op deze wegen wordt de snelheid op zowel kruispunten en wegvakken geremd tot de wettelijke limiet, bijvoorbeeld door snelheidsremmende maatregelen, het wegontwerp of de omgeving.

Geeft u alstublieft (globaal) aan hoeveel **<procent> <kilometer>** van deze wegen volgens inrichting A, B of C is ingericht op dit moment:

<b>Maximum snelheid huidige situatie</b>	<i>Inrichting A</i>	<i>Inrichting B</i>	<i>Inrichting C</i>
Maximum snelheid van 60 km/u			

**Als totaal bij deze vraag niet optelt tot het totaal aantal ingevulde kilometers of procenten bij vraag 25a, dan POP-UP BOX met de tekst:**

Het totaal telt niet op tot <100%> <het door u eerder ingevulde aantal ingevulde kilometers, te weten <nr. kms>. Wilt u uw antwoorden aanpassen?

- Ja → **ga terug**
- Nee, ik wil verdergaan met de vragenlijst → **ga door naar volgende vraag**

28 Is de bij de vorige vragen aangegeven situatie definitief of is uw **<gemeente/provincie/waterschap>** van plan in de toekomst infrastructurele maatregelen toe te passen waardoor de situatie wijzigt?

- Deze situatie is definitief → **ga naar vraag 33, skip vraag 29, 30, 31, 32**
- Deze situatie is niet definitief.

29 Wanneer verwacht uw **<gemeente/provincie/waterschap>** de geplande infrastructurele maatregelen genomen te hebben?

- <jaar invullen>
- Weet niet

30 Welke maximum snelheid zal op deze wegen gelden, nadat uw **<gemeente/provincie/waterschap>** alle geplande infrastructurele maatregelen heeft genomen?

<b>Maximum snelheid geplande situatie</b>	<b>% of aantal kilometers</b>
Maximum snelheid van 60 km/u	→ <b>skip 31</b>
Maximum snelheid van 80 km/u	→ <b>skip 31</b>
Anders	→ <b>ga naar 31</b>

31 U heeft bij de vorige vraag aangegeven dat voor een deel van de wegen een andere maximum snelheid zal gelden. Welke maximum snelheid zal op dit deel van de wegen gaan gelden?

- Een maximum snelheid van .... km/u.

32 Geeft u alstublieft aan hoeveel **<procent> <kilometer>** van de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom met een **maximum snelheid van 60 km/u** volgens inrichting A, B of C zal zijn ingericht, uw **<gemeente/provincie/waterschap>** alle geplande infrastructurele maatregelen heeft genomen:

<b>Maximum snelheid</b>	<i>Inrichting A:</i>	<i>Inrichting B: de</i>	<i>Inrichting C: de</i>
	<i>verkeer niet</i>	<i>snelheid op</i>	<i>snelheid op zowel</i>
	<i>gedwongen af te</i>	<i>kruispunten wordt</i>	<i>kruispunten en</i>
	<i>remmen</i>	<i>geremd</i>	<i>wegvakken wordt</i>
			<i>geremd</i>

Maximum snelheid van 60 km/u

33 Let op: Deze vraag gaat over de toepassing van de Essentiële Herkenbaarheidkenmerken (EHK's) in de op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom **met een snelheidslimiet van 60 km/u** op dit moment. Volgens de EHK-richtlijnen mag op deze wegen geen asmarkering worden toegepast en moeten op wegen breder dan 4,5 meter onderbroken kantmarkering worden toegepast.

Geeft u alstublieft aan op hoeveel **<procent> <kilometer>** van de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom met een max. snelheid van 60 km/u de EHK-richtlijnen zijn toegepast?

**% of aantal kilometers**

EHK-richtlijnen toegepast

EHK-richtlijnen niet toegepast

**Als totaal bij deze vraag niet optelt tot het totaal aantal ingevulde kilometers of procenten bij vraag 25a, dan POP-UP BOX met de tekst:**

Het totaal telt niet op tot <100%> <het door u eerder ingevulde aantal ingevulde kilometers, te weten <nr. kms>. Wilt u uw antwoorden aanpassen?

Ja → **ga terug**

Nee, ik wil verdergaan met de vragenlijst → **ga door naar volgende blok**

GEBIEDSONTSLUITINGSWEGEN BINNEN DE BEBOUWDE KOM

**DIT GEDEELTE GELDT ALLEEN VOOR GEMEENTEN**

34 Wat is de totale lengte in kilometers van de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom dat uw gemeente beheert? Indien u een Categoriseringsplan heeft, graag uitgaan van de lengte volgens dit plan.

- <... kilometer> → **skip vraag 35, ga naar vraag 36**
- Weet niet

35 U heeft aangegeven dat de totale lengte van deze wegen u niet bekend is. Geeft u hieronder een schatting van het totaal aantal kilometers.

- <... kilometer>
- Ik geef geen schatting.

36 Hierna stellen wij u een aantal vragen over de manier de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom in uw gemeente zijn ingericht. Geeft u aan hoe u deze vragen wilt beantwoorden (zie Toelichting):

- Ik geef een schatting en antwoord door opgave van een percentage.
- Ik antwoord in exacte aantallen door opgave van het aantal kilometers.

37 Voor hoeveel **<procent>** **<kilometer>** van deze wegen geldt de volgende maximum snelheid op dit moment? Indien u niet beschikt over de nauwkeurige gegevens kunt u een globale schatting geven.

**Maximum snelheid huidige situatie**

Maximum snelheid van 50 km/u

Maximum snelheid van 70 km/u

Anders

**% of aantal kilometers**

→ **skip 38**

→ If 0 → **skip 39 t/42**

→ **skip 38**

→ **If ingevuld, ga naar vraag 38**

**Als totaal bij deze vraag niet optelt tot het totaal aantal ingevulde kilometers of procenten bij vraag 34/35, dan POP-UP BOX met de tekst:**

Het totaal telt niet op tot <100%> <het door u eerder ingevulde aantal ingevulde kilometers, te weten <nr. kms>. Wilt u uw antwoorden aanpassen?

- Ja → **ga terug**
- Nee, ik wil verdergaan met de vragenlijst → **ga door naar volgende blok**

38 U heeft bij de vorige vraag aangegeven dat voor een deel van de wegen een andere maximum snelheid geldt. Welke maximum snelheid of snelheden geldt op dit deel van de wegen? <open antwoord nr. kms invullen>

39 Let op: De volgende vragen gaan over de **huidige** inrichting van de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom met een **snelheidslimiet van 50 km/uur**.

De rijrichtingscheiding op deze wegen kan op verschillende manieren worden vormgegeven. Geeft u hieronder alstublieft aan op hoeveel **<procent>** **<kilometer>** van deze wegen uw gemeente de volgende rijrichtingscheidingen heeft toegepast:

**Rijrichtingscheiding huidige situatie**

Fysieke scheiding

Doorgetrokken streep

Onderbroken streep

Geen rijrichtingscheiding of asmarkering

**% of aantal kilometers**

**Als totaal bij deze vraag niet optelt tot het totaal aantal ingevulde kilometers of procenten bij vraag 37a, dan POP-UP BOX met de tekst:**

Het totaal telt niet op tot <100%> <het door u eerder ingevulde aantal ingevulde kilometers, te weten <nr. kms>. Wilt u uw antwoorden aanpassen?

- Ja → **ga terug**
- Nee, ik wil verdergaan met de vragenlijst → **ga door**

40 Geeft u hieronder alstublieft aan voor hoeveel **<procent> <kilometer>** van de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 50 km/uur uw gemeente de volgende fietsvoorzieningen heeft toegepast:

**Fietsvoorzieningen huidige situatie** **% of aantal kilometers**

Met vrijliggend fietspad, bromfiets op fietspad  
Met vrijliggend fietspad, bromfiets op rijbaan  
Met fietsstrook  
Zonder fietsvoorzieningen

41 Geeft u hieronder alstublieft aan op hoeveel **<procent> <kilometer>** van deze wegen veel, beperkt of geen erfaansluitingen aanwezig zijn?

**Erfaansluitingen huidige situatie** **% of aantal kilometers**

Veel erfaansluitingen aanwezig  
Beperkt erfaansluitingen aanwezig  
Geen erfaansluitingen aanwezig

42 Geeft u hieronder alstublieft aan op hoeveel **<procent> <kilometer>** van deze wegen parkeren op de rijbaan is toegestaan?

**Parkeren op de rijbaan toegestaan** **% of aantal kilometers**

GEBIEDSONTSLUITINGSWEGEN BUITEN DE BEBOUWDE KOM

- 43 Wat is de totale lengte in kilometers van de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom dat uw **<gemeente/provincie/waterschap>** beheert? Indien u een Categoriseringsplan heeft, graag uitgaan van de lengte volgens dit plan.
- <.... kilometer> → **skip vraag 44, ga naar 45**
  - Weet niet
- 44 U heeft aangegeven dat de totale lengte van deze wegen u niet bekend is. Geeft u hieronder een schatting van het totaal aantal kilometers.
- <.... kilometer>
  - Ik geef geen schatting.
- 45 Hierna stellen wij u een aantal vragen stellen over de manier de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom in uw **<gemeente/provincie/waterschap>** zijn ingericht. Geeft u aan hoe u deze vragen wilt beantwoorden (zie Toelichting):
- Ik geef een schatting en antwoord door opgave van een percentage.
  - Ik antwoord in exacte aantallen door opgave van het aantal kilometers.
- 46 Voor hoeveel **<procent>** **<kilometer>** van deze wegen geldt de volgende maximum snelheid op dit moment? Indien u niet beschikt over de nauwkeurige gegevens kunt u een globale schatting geven.

**Maximum snelheid**

Maximum snelheid van 80 km/u

Anders

**% of aantal kilometers**

→ **skip 50**

→ If 0 → **skip 48 t/m 54**

→ **If ingevuld, ga naar 50**

**Als totaal bij deze vraag niet optelt tot het totaal aantal ingevulde kilometers of procenten bij vraag 43/44 dan POP-UP BOX met de tekst:**

Het totaal telt niet op tot <100%> <het door u eerder ingevulde aantal ingevulde kilometers, te weten <nr. kms>. Wilt u uw antwoorden aanpassen?

- Ja → **ga terug**
- Nee, ik wil verdergaan met de vragenlijst → **ga door naar volgende vraag**

- 47 U heeft bij de vorige vraag aangegeven dat voor een deel van de wegen een andere maximum snelheid geldt. Welke maximum snelheid of snelheden geldt op dit deel van de wegen? <open antwoord nr. kms invullen>



48 Let op: De volgende vragen gaan over de inrichting van rijrichtingscheidingen op de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom met een **snelheidslimiet van 80 km/uur** op dit moment.

De rijrichtingscheiding op deze wegen kan op verschillende manieren worden vormgegeven. Geef u hieronder alstublieft aan voor hoeveel **<procent> <kilometer>** van deze wegen uw **<gemeente/provincie/waterschap>** de volgende rijrichtingscheidingen heeft toegepast:

<b>Rijrichtingscheiding huidige situatie</b>	<b>% of aantal kilometers</b>
--	-------------------------------

Dubbelbaans

Harde fysieke scheiding (het is niet mogelijk om op de andere rijbaan te geraken)

Semi-harde fysieke scheiding (het is niet mogelijk om in te halen, maar bij een verkeerde manoeuvre kan men wel op de andere rijbaan terecht komen)

Doorgetrokken streep

Onderbroken streep

Geen rijrichtingscheiding of asmarkering

**Als totaal bij deze vraag niet optelt tot het totaal aantal ingevulde kilometers of procenten bij vraag 46a, dan POP-UP BOX met de tekst:**

Het totaal telt niet op tot <100%> <het door u eerder ingevulde aantal ingevulde kilometers, te weten <nr. kms>. Wilt u uw antwoorden aanpassen?

Ja → **ga terug**

Nee, ik wil verdergaan met de vragenlijst → **ga door naar volgende vraag**

49 Deze vraag gaat over de toepassing van de Essentiële Herkenbaarheidkenmerken (EHK's). Volgens de EHK-richtlijnen is op rijrichtingscheidingen op de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 80 km/uur sprake van een fysieke rijrichtingscheiding of dubbele asmarkering (doorgetrokken of onderbroken) en een onderbroken kantmarkering.

Geef u alstublieft aan op hoeveel **<procent> <kilometer>** van deze wegen de EHK-richtlijnen zijn toegepast?

**% of aantal kilometers**

EHK-richtlijnen toegepast

EHK-richtlijnen niet toegepast

**Als totaal bij deze vraag niet optelt tot het totaal aantal ingevulde kilometers of procenten bij vraag 46a, dan POP-UP BOX met de tekst:**

Het totaal telt niet op tot <100%> <het door u eerder ingevulde aantal ingevulde kilometers, te weten <nr. kms>. Wilt u uw antwoorden aanpassen?

Ja → **ga terug**

Nee, ik wil verdergaan met de vragenlijst → **ga door naar volgende vraag**

50 Geeft u hieronder alstublieft aan met welke voorzieningen uw  
<gemeente/provincie/waterschap> langzaam en snel verkeer op deze wegen heeft gescheiden:

**Scheiding langzaam en snel verkeer**                      **% of aantal kilometers**  
**huidige situatie**

Vrijliggende fietspaden

Parallel wegen

51 Geeft u hieronder alstublieft aan op hoeveel <procent> <kilometer> van deze wegen veel,  
beperkt of geen erfaansluitingen aanwezig zijn?

**Erfaansluitingen huidige situatie**                      **% of aantal kilometers**

Veel erfaansluitingen aanwezig

Beperkt erfaansluitingen aanwezig

Geen erfaansluitingen aanwezig

52 Geeft u hieronder alstublieft aan op hoeveel <procent> <kilometer> van deze wegen een  
obstakelvrije zone groter dan 6 meter of een geleiderail is aangebracht?

Obstakelvrije zone groter dan 6 meter of geleiderail                      **% of aantal kilometers**

53 Geeft u hieronder alstublieft aan op hoeveel <procent> <kilometer> van deze wegen  
(semi-)verharde bermen zijn aangebracht?

(Semi-)verharde bermen                      **% of aantal kilometers**

54 Geeft u hieronder alstublieft aan voor hoeveel <procent> <kilometer> van deze wegen een  
geslotenverklaring geldt?

**Geslotenverklaring huidige situatie**                      **% of aantal kilometers**

Geslotenverklaring: geheel

Geslotenverklaring: deels

Geen geslotenverklaring

(REGIONALE) STROOMWEGEN BUITEN DE BEBOUWDE KOM

**DIT GEDEELTE GELDT ALLEEN VOOR PROVINCIES EN RIJKSWATERSTAAT (LAATSTE KRIJGT APARTE VRAGENLIJST IN WORD)**

55 Wat is de totale lengte in kilometers van de (regionale) stroomwegen buiten de bebouwde kom dat uw provincie beheert? Indien u een Categoriseringsplan heeft, graag uitgaan van de lengte volgens dit plan.

- <.... kilometer> → **skip vraag 56, ga naar 67**
- Weet niet

56 U heeft aangegeven dat de totale lengte van deze wegen u niet bekend is. Geeft u hieronder een schatting van het totaal aantal kilometers.

- <.... kilometer>
- Ik geef geen schatting.

57 Hierna stellen wij u een aantal vragen over de manier de (regionale) stroomwegen buiten de bebouwde kom in uw provincie zijn ingericht. Geeft u aan hoe u deze vragen wilt beantwoorden (zie Toelichting):

- Ik geef een schatting en antwoord door opgave van een percentage.
- Ik antwoord in exacte aantallen door opgave van het aantal kilometers.

58 Voor hoeveel **<procent>** **<kilometer>** geldt de volgende maximum snelheid op dit moment? Indien u niet beschikt over de nauwkeurige gegevens kunt u een globale schatting geven.

**Maximum snelheid**

Maximum snelheid van 100 km/u

Anders

**% of aantal kilometers**

→ **skip 62**

→ If 0 → **skip 60 t/m 63**

→ If ingevuld, ga naar 59

**Als totaal bij deze vraag niet optelt tot het totaal aantal ingevulde kilometers of procenten bij vraag 55/56, dan POP-UP BOX met de tekst:**

Het totaal telt niet op tot <100%> <het door u eerder ingevulde aantal ingevulde kilometers, te weten <nr. kms>. Wilt u uw antwoorden aanpassen?

- Ja → **ga terug**
- Nee, ik wil verdergaan met de vragenlijst → **ga door naar volgende vraag**

59 U heeft bij de vorige vraag aangegeven dat voor een deel van de wegen een andere maximum snelheid geldt. Welke maximum snelheid of snelheden geldt op dit deel van de wegen? <open antwoord nr. kms invullen>

60 Let op: De volgende vragen gaan over de inrichting van de (regionale) stroomwegen buiten de bebouwde kom met een **snelheidslimiet van 100 km/uur** op dit moment.

De rijrichtingscheiding op deze wegen kan op verschillende manieren worden vormgegeven. Geeft u hieronder alstublieft aan voor hoeveel **<procent>** **<kilometer>** van deze wegen uw provincie de volgende rijrichtingscheidingen heeft toegepast:

**Rijrichtingscheiding huidige situatie**

Dubbelbaans

Harde fysieke scheiding (het is niet mogelijk om op de andere rijbaan te geraken)

Semi-harde fysieke scheiding (het is niet mogelijk om in te halen, maar bij een verkeerde manoeuvre kan men wel op de andere rijbaan terecht komen)

Doorgetrokken streep

**% of aantal kilometers**

Onderbroken streep  
Geen rijrichtingscheiding of asmarkering

**Als totaal bij deze vraag niet optelt tot het totaal aantal ingevulde kilometers of procenten bij vraag 58a, dan POP-UP BOX met de tekst:**

Het totaal telt niet op tot <100%> <het door u eerder ingevulde aantal ingevulde kilometers, te weten <nr. kms>. Wilt u uw antwoorden aanpassen?

- Ja → **ga terug**
- Nee, ik wil verdergaan met de vragenlijst → **ga door naar volgende vraag**

61 Deze vraag gaat over de toepassing van de Essentiële Herkenbaarheidkenmerken (EHK's). Volgens de EHK-richtlijnen is op de (regionale) stroomwegen buiten de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 100 km/uur sprake van een fysieke rijrichtingscheiding of doorgetrokken dubbele asmarkering met groene vulling en een doorgetrokken kantmarkering.

Geeft u alstublieft aan op hoeveel **<procent>** **<kilometer>** van deze wegen de EHK-richtlijnen zijn toegepast?

**% of aantal kilometers**

EHK-richtlijnen toegepast  
EHK-richtlijnen niet toegepast

**Als totaal bij deze vraag niet optelt tot het totaal aantal ingevulde kilometers of procenten bij vraag 58a, dan POP-UP BOX met de tekst:**

Het totaal telt niet op tot <100%> <het door u eerder ingevulde aantal ingevulde kilometers, te weten <nr. kms>. Wilt u uw antwoorden aanpassen?

- Ja → **ga terug**
- Nee, ik wil verdergaan met de vragenlijst → **ga door naar volgende vraag**

62 Geeft u hieronder alstublieft aan op hoeveel **<procent>** **<kilometer>** van deze wegen een obstakelvrije zone groter dan 10 meter of een geleiderail is aangebracht?

Obstakelvrije zone groter dan 10 meter of geleiderail **% of aantal kilometers**

63 Geeft u hieronder alstublieft aan op hoeveel **<procent>** **<kilometer>** van deze wegen een (semi-)verharde berm(en) zijn aangebracht?

(Semi-)verharde berm(en) **% of aantal kilometers**

## KRUISPUNTEN

In dit laatste gedeelte van de vragenlijst stellen wij u vragen over de inrichting van kruispunten door uw <gemeente/provincie/waterschap>. Wij onderscheiden hierbij de volgende soorten kruispunten:

- kruispunt tussen een erftoegangsweg en een gebiedsontsluitingsweg binnen en buiten de bebouwde kom;
- kruispunt tussen twee gebiedsontsluitingswegen binnen en buiten de bebouwde kom; en
- kruispunt tussen een gebiedsontsluitingsweg en een regionale stroomweg buiten de bebouwde kom; en, tot slot,
- kruispunt tussen twee regionale stroomwegen buiten de bebouwde kom.

Over elk van deze kruispunten vragen we welke voorzieningen <gemeente/provincie/waterschap> toepast.

VAR64: alleen gemeenten

VAR66: alle wegbeheerders

VAR 68: alleen gemeenten

VAR 70: alle wegbeheerders

VAR 72: alleen provincies

VAR 74: alleen provincies

64 Hoe vaak past u de volgende voorzieningen toe op kruispunten tussen een erftoegangsweg en een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom? **ALLEEN GEMEENTEN**

<i>Kruispunt</i>	<i>Altijd</i>	<i>Vaak</i>	<i>Soms</i>	<i>Nooit</i>
Gelijkwaardig kruispunt (zonder borden)				
Voorrangsregeling (geen uitritconstructie, voorrang geregeld met borden B1, B3 t/m B7)				
Uitritconstructie				
Rotonde				
Verkeersregelinstallatie				
Anders → <b>If ingevuld, ga naar 65</b>				

65 U heeft bij de vorige vraag aangegeven dat u een andere voorziening(-en) toepast. Om welke voorziening(-en) gaat het?

...

66 Hoe vaak past u de volgende voorzieningen toe op kruispunten tussen een erftoegangsweg en een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom:

<i>Kruispunt</i>	<i>Altijd</i>	<i>Vaak</i>	<i>Soms</i>	<i>Nooit</i>
Gelijkwaardig kruispunt (zonder borden)				
Voorrangsregeling (geen uitritconstructie, voorrang geregeld met borden B1, B3 t/m B7)				
Uitritconstructie				
Rotonde				
Verkeersregelinstallatie				
Anders → <b>If ingevuld, ga naar 67</b>				

67 U heeft bij de vorige vraag aangegeven dat u een andere voorzieningen) toepast. Om welke voorziening(-en) gaat het?

...

68 Hoe vaak past u de volgende voorzieningen toe op kruispunten tussen twee gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom: **ALLEEN GEMEENTEN**

<i>Kruispunt</i>	<i>Altijd</i>	<i>Vaak</i>	<i>Soms</i>	<i>Nooit</i>
Gelijkwaardig kruispunt met plateau of drempels				
Gelijkwaardig kruispunt zonder plateau of drempels				
Rotonde				

Verkeersregelinstallatie met plateau of drempels  
Verkeersregelinstallatie zonder plateau of drempels  
Voorrangsregeling met plateau of drempels  
Voorrangsregeling zonder plateau of drempels  
Anders → **If ingevuld, ga naar 69**

69 U heeft bij de vorige vraag aangegeven dat u een andere voorziening(-en) toepast. Om welke voorziening(-en) gaat het?

...

70 Hoe vaak past u de volgende voorzieningen toe op kruispunten tussen twee gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom:

<i>Kruispunt</i>	<i>Altijd</i>	<i>Vaak</i>	<i>Soms</i>	<i>Nooit</i>
Gelijkwaardig kruispunt met plateau of drempels				
Gelijkwaardig kruispunt zonder plateau of drempels				
Rotonde				
Verkeersregelinstallatie met plateau of drempels				
Verkeersregelinstallatie zonder plateau of drempels				
Voorrangsregeling met plateau of drempels				
Voorrangsregeling zonder plateau of drempels				

Anders → **If ingevuld, ga naar 71**

71 U heeft bij de vorige vraag aangegeven dat u een andere voorziening(-en) toepast. Om welke voorziening(-en) gaat het?

...

72 Hoe vaak past u de volgende voorzieningen toe op kruispunten tussen en gebiedsontsluitingsweg en een regionale stroomweg buiten de bebouwde kom: **ALLEEN VOOR PROVINCIES**

<i>Kruispunt</i>	<i>Altijd</i>	<i>Vaak</i>	<i>Soms</i>	<i>Nooit</i>
Voorrangsregeling				
Rotonde				
Verkeersregelinstallatie				
Ongelijkvloers				

Anders → **If ingevuld, ga naar 73**

73 U heeft bij de vorige vraag aangegeven dat u een andere voorziening(-en) toepast. Om welke voorziening(-en) gaat het?

...

74 Hoe vaak past u de volgende voorzieningen toe op kruispunten tussen twee regionale stroomwegen buiten de bebouwde kom: **ALLEEN VOOR PROVINCIES**

<i>Kruispunt</i>	<i>Altijd</i>	<i>Vaak</i>	<i>Soms</i>	<i>Nooit</i>
Voorrangsregeling				
Rotonde				
Verkeersregelinstallatie				
Ongelijkvloers				

Anders → **If ingevuld, ga naar 75**

75 U heeft bij de vorige vraag aangegeven dat u een andere voorziening(-en) toepast. Om welke voorziening(-en) gaat het?

...

## AFSLUITING

76 Wilt u op de hoogte worden gebracht van de uitkomsten van dit onderzoek?

- Ja
- Nee

77 Bent u bereid uw contactgegevens aan de SWOV beschikbaar te stellen?

**Toelichting** Aan de hand van de resultaten van deze enquête, wil de SWOV een aantal wegbeheerders graag benaderen met verdiepende vragen over de toepassing van verschillende maatregelen. De SWOV is met name geïnteresseerd naar de obstakels waarmee u wordt geconfronteerd bij verbeteren van de verkeersveiligheid. Ook zou de SWOV een aantal wegbeheerders in de toekomst willen benaderen voor andere projecten. Uiteraard behandelt de SWOV uw gegevens vertrouwelijk en worden ze niet aan derden verstrekt. Als u uw contactgegevens doorgeeft, worden deze los van de resultaten van de enquête opgeleverd, zodat er geen verbinding kan worden gemaakt met de antwoorden.

- Ik ben bereid mijn contactgegevens aan de SWOV beschikbaar te stellen → **ga naar vraag 78**
- Ik ben niet bereid mijn contactgegevens aan de SWOV beschikbaar te stellen → **skip vraag 78**

78 Vult u hieronder alstublieft uw contactgegevens in:

Dhr./Mw.                    ...  
Naam                        ...  
Voorletters                ...  
Organisatie                ...  
Afdeling                    ...  
Telefoonnummer         ...  
E-mailadres                ...

79 Heeft u nog aanvullende opmerkingen ten aanzien van dit onderzoek?

Hartelijk dank voor uw medewerking!

## Categoriseringsplan

### Waarom heeft uw gemeente geen categoriseringsplan?

- Geen behoefte/prioriteit of noodzaak (6 keer ingevuld)
- Weet ik niet (3 keer ingevuld)
- Niet genoeg middelen (2 keer ingevuld)
- Bestuurlijk wil men zich hier vooralsnog niet committeren aan een wegcategorysering uit angst dat dit de voorbereiding van bepaalde infrastructurele projecten frustreert m.n. de inspraakprocessen
- Momenteel bezig met het VCP (verkeerscirculatieplan update van huidige verkeersveiligheidsplan) hierin wordt de categorisering behandeld.
- Er wordt nog een ICCP een Integraal verkeers-/vervoerplan gemaakt waarbij keuzes worden gemaakt in de categorisering
- Er is nooit een categoriseringsplan opgesteld, omdat in onze relatief kleine gemeente wel bekend is welke wegen gebiedsontsluitingswegen of erftoegangswegen zijn. Er wordt naar gestreefd om functie, vorm en gebruik van de wegen zo goed mogelijk op elkaar af stemmen, naar tevredenheid van allerlei belanghebbenden.
- Omdat we het samen met de provincie opgestelde provinciale categoriseringsplan als uitgangpunt nemen voor de doorgaande wegen in de gemeente
- Politieke gevoeligheid omtrent inrichting
- Het is maar wat je onder een categoriseringsplan verstaat. De wegen zijn alle gecategoriseerd in het GVVP.
- Nooit vastgesteld door de gemeenteraad, wel door het college. Een nieuw verkeerscirculatieplan is momenteel in voorbereiding
- Daar is het nog niet van gekomen. In een oud vv-plan staat iets onduidelijks. We zijn bezig met beleid voor de buitenwegen. Dat komt er dit jaar aan. Daarin komt ook een vorm van een categorisering. Mogelijk dat het later wordt opgepakt.
- Is in ontwikkeling, na een herindeling.
- De categorisering is opgenomen in het beheerplan, in het verkeersveiligheidsplan. Bovendien houdt de gemeente zich qua categorisering aan de CROW-normen.
- -
- Er is geen actueel beleidsplan op het gebied van verkeersveiligheid.
- Het laatste categoriseringsplan dateert van 1999 en hierin is nauwelijks rekening gehouden met Duurzaam Veilig. Dit plan wordt om die reden niet meer gebruikt en er wordt in 2009 een nieuw plan opgesteld.

### Waarom heeft uw gemeente het categoriseringsplan niet opgesteld volgens de CROW-richtlijnen?

Reden (meerdere antwoorden mogelijk)	Aantal gemeenten (N=71)	Aantal provincies (N=0)	Aantal waterschappen (N=3)
We kennen de richtlijn niet	14	0	1
Praktisch onuitvoerbaar	10	0	0
Te kostbaar	8	0	0
Inhoudelijk niet eens	3	0	0
Anders, namelijk ...	47	0	2



De redenen die bij 'anders' gegeven zijn worden hieronder gegeven:

- Weet ik niet (23 keer genoemd)
- CROW publicatie 116 was toentertijd nog niet beschikbaar/bekend (7 keer genoemd)
- Eigen richtlijnen (6 keer genoemd)
- Op basis van Duurzaam Veilig opgesteld en niet zozeer de CROW-richtlijnen (5 keer genoemd)
- Opgesteld door een adviesbureau (4 keer genoemd)
- Het plan is samengevoegd uit meerdere plannen (4 keer genoemd)
- Indeling verfijnd
- Door het vele landbouwverkeer in onze agrarische gemeente hebben wij bromfietzers op het fietspad i.p.v op de rijbaan.
- Het categoriseringsplan is in zogenaamd GGA-verband opgesteld (Gebiedsgerichte aanpak Mobiliteit. Voor de erftoegangswegen met een verkeersfunctie zijn in de GGA-regio Noordoost Brabant een tweetal extra categorieën toegevoegd.
- Het is opgenomen in ons GVVP en in hoofdzaken hebben de publicatie aangehouden en in andere gevallen onze eigen invulling er aangegeven.
- De richtlijn houdt te weinig rekening met de omgeving waarin de weg ligt. Allemaal rare strepen op de weg passen niet in een historische stad.
- Het categoriseringsplan is niet volgens deze CROW-publicatie opgesteld. In het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan is alleen de functietoekenning aan de verschillende wegen/straten binnen onze gemeente opgenomen. Het aanpassen van de verschillende wegen/straten naar aanleiding van deze functietoekenning zal wel op basis van CROW-richtlijnen plaatsvinden.
- Categoriseringsplan (is een groot woord overigens) is een (klein)onderdeel van het GVVP (uit 2003). Daarin is puur pragmatisch naar het weggennet gekeken en vandaar uit een categorisering aangeven. Daarbij zijn wel de gebruikelijke termen als stroomwegen, en gebiedsontsluitingswegen genoemd. Het laagste niveau dat we hebben zij zgn. verzamelwegen. Dat zijn denk ik de erftoegangswegen conform de CROW-publicatie. Gebiedsontsluitingswegen zijn bij ons hetzelfde als verkeersaders (in en rond de stad). De enige stroomweg is de rijks(autoweg).
- Gedeeltelijk gebruikt
- In grote lijnen valt de systematiek van categoriseren samen met de richtlijnen van de CROW-publicatie. Categoriseren heeft plaatsgevonden vanuit de invalshoeken: - Bereikbaarheid; - Mobiliteit; - Leefbaarheid; - Verkeersveiligheid; - Natuur.
- De gemeente Scheemda maakt een extra categorie voor zogenaamde grijze wegen, wegen met een combinatie van verkeer en verblijven.
- In overleg met omliggende gemeenten
- In de praktijk lopen we tegen dingen aan die niet passen in de richtlijn zoals genoemd in publicatie 116
- We onderscheiden 4 categorieën: - stroomweg - primaire ontsluitingsweg - secundaire ontsluitingsweg - erftoegangsweg De categorie ontsluitingsweg is in 2 subcategorieën verdeeld omdat er in de praktijk te grote verschillen in de categorie ontsluitingsweg zitten
- Het categoriseringsplan is opgesteld in 1998
- Om politieke redenen is het plan anders geworden
- Zandvoort werkt met een tussencategorie tussen ETW en GOW, namelijk erftoegangsweg-plus
- Wij misten een erftoegangsverzamelweg binnen het centrumgebied; aldaar hebben wij een afzonderlijke categorie ingevoerd (Centrumring: veel snelheidsremming, wel 50 km/h, voorrang en fietsstroken).

## Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom

Het aantal respondenten dat de vragen over erftoegangswegen binnen de bebouwde kom heeft gekregen, het aantal respondenten dat weglengtes heeft ingevuld, en de totale weglengte van erftoegangswegen binnen de bebouwde kom die is opgegeven. Deze aantallen zijn opgesplitst naar grootte van de gemeente op basis van het aantal inwoners.

Aantal inwoners	Aantal respondenten	Percentage	Aantal met weglengte opgegeven	Percentage	Weglengte	Percentage
tot 10.000	19	9%	13	10%	470	3%
10.000 - 20.000	62	30%	50	37%	3.909	25%
20.000 - 50.000	93	46%	59	44%	7.064	46%
50.000 - 100.000	22	11%	10	7%	2.603	17%
meer dan 100.000	8	4%	2	1%	1.365	9%
Totaal	204	100%	134	100%	15.411	100%

Gemiddeld aandeel van wegen met de verschillende snelheidslimieten (in percentages), uitgesplitst naar de grootte van de gemeenten (analyse op basis van alle respondenten).

Aantal inwoners	15 km/uur	30 km/uur	50 km/uur	Anders
tot 10.000	3	83	14	1
10.000 - 20.000	4	77	17	2
20.000 - 50.000	5	76	18	1
50.000 - 100.000	9	77	12	2
meer dan 100.000	4	71	24	1
Totaal	5	77	17	1

De overige limieten die zijn aangegeven door respondenten:

Snelheidslimiet	Aantal respondenten
60 km/uur	6
70 km/uur	9
80 km/uur	6
Voetgangers- of fietsgebied	2

Gemiddeld aandeel van wegen (met een snelheidslimiet van 30 km/uur) met de verschillende inrichtingen (in percentages), uitgesplitst naar de grootte van de gemeenten (analyse op basis van alle respondenten).

Aantal inwoners	Inrichting A	Inrichting B	Inrichting C
tot 10.000	32	21	47
10.000 - 20.000	35	32	33
20.000 - 50.000	24	40	37
50.000 - 100.000	19	30	51
meer dan 100.000	28	25	47
Totaal	28	34	38

Het aantal gemeenten waarvoor de situatie definitief is (analyse op basis van alle respondenten).

Aantal inwoners	Definitief	Niet definitief	Totaal
tot 10.000	9	10	19
10.000 - 20.000	15	47	62
20.000 - 50.000	20	72	92
50.000 - 100.000	8	15	23
meer dan 100.000	3	5	8
Totaal	55	149	204

Wanneer is de situatie definitief? (analyse op basis van alle respondenten)

Jaar	Aantal respondenten
2009	2
2010	12
2011	7
2012	5
2013	2
2014	4
2015	18
2016	1
2018	1
2020	10
2025	1
2029	1
2030	1
Weet niet	85
Vraag niet gekregen	63

## Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom

Het aantal respondenten dat de vragen over erftoegangswegen buiten de bebouwde kom heeft gekregen, het aantal respondenten dat weglengtes heeft ingevuld, en de totale weglengte van erftoegangswegen binnen de bebouwde kom die is opgegeven. Deze aantallen zijn opgesplitst naar type wegbeheerder en voor de gemeenten naar grootte van de gemeente op basis van het aantal inwoners.

Wegbeheerder	Aantal respondenten	Percentage	Aantal met weglengte opgegeven	Percentage	Weglengte	Percentage
tot 10.000	12	7%	13	9%	383	3%
10.000 - 20.000	56	31%	48	33%	3.653	24%
20.000 - 50.000	83	47%	64	44%	9.538	63%
50.000 - 100.000	19	11%	15	10%	1.109	7%
meer dan 100.000	8	4%	4	3%	511	3%
Gemeente	178	100%	144	100%	15.194	100%
Provincie	3		3		325	
Waterschap	6		6		7.301	

Gemiddeld aandeel van wegen met de verschillende snelheidslimieten (in percentages), uitgesplitst naar type wegbeheerder en voor de gemeenten naar de grootte van de gemeenten (analyse op basis van alle respondenten).

Wegbeheerder	60 km/uur	80 km/uur	Anders
tot 10.000	67	33	0
10.000 - 20.000	68	30	2
20.000 - 50.000	69	30	1
50.000 - 100.000	62	38	1
meer dan 100.000	56	43	1
Gemeente	67	32	1
Provincie	30	65	5
Waterschap	85	13	3
Totaal	67	32	1

De overige limieten die zijn aangegeven door respondenten:

Snelheidslimiet	Aantal respondenten
30 km/uur	5
50 km/uur	3
70 km/uur	2

Weglengte per snelheidslimiet voor de twee provincies die erftoegangswegen buiten de bebouwde kom in beheer hebben.

Wegbeheerder	60 km/uur	80 km/uur	Anders
Provincie 1	5 km	20 km	0 km
Provincie 2	120 km	150 km	30 km

Gemiddeld aandeel van wegen (met een snelheidslimiet van 60 km/uur) met de verschillende inrichtingen (in percentages), uitgesplitst naar type wegbeheerder, en voor de gemeenten naar de grootte van de gemeenten (analyse op basis van alle respondenten).

Wegbeheerder	Inrichting A	Inrichting B	Inrichting C
tot 10.000	75	13	13
10.000 - 20.000	50	24	26
20.000 - 50.000	45	31	24
50.000 - 100.000	37	33	30
meer dan 100.000	60	12	28
Gemeente	49	27	25
Provincie	30	10	60
Waterschap	48	20	32
Totaal	48	26	25

Het aantal beheergebieden waarvoor de situatie definitief is (analyse op basis van alle respondenten).

Wegbeheerder	Definitief	Niet definitief	Totaal
tot 10.000	14	5	19
10.000 - 20.000	19	43	62
20.000 - 50.000	36	57	93
50.000 - 100.000	11	12	23
meer dan 100.000	4	4	8
Gemeente	84	121	205
Provincie	2	1	3
Waterschap	2	4	6
Totaal	88	126	214

Wanneer is de situatie definitief? (analyse op basis van alle respondenten)

Jaar	Aantal respondenten
2009	5
2010	5
2011	5
2012	8
2014	1
2015	13
2016	1
2020	5
2025	2
Weet niet	83
Vraag niet gekregen	86

In welke mate zijn de essentiële herkenbaarheids richtlijnen toegepast?  
(analyse op basis van alle respondenten)

Wegbeheerder	Wel EHK	Geen EHK
tot 10.000	57%	43%
10.000 - 20.000	61%	39%
20.000 - 50.000	67%	33%
50.000 - 100.000	60%	40%
meer dan 100.000	81%	19%
Gemeente	64%	36%
Provincie	65%	35%
Waterschap	85%	15%
Totaal	65%	35%

## Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom

Het aantal respondenten dat de vragen over gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom heeft gekregen, het aantal respondenten dat weglengtes heeft ingevuld, en de totale weglengte van gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom die is opgegeven. Deze aantallen zijn opgesplitst naar grootte van de gemeente op basis van het aantal inwoners.

Aantal inwoners	Aantal respondenten	Percentage	Aantal met weglengte opgegeven	Percentage	Weglengte	Percentage
tot 10.000	10	6%	14	10%	19	1%
10.000 - 20.000	48	27%	51	37%	339	12%
20.000 - 50.000	87	49%	59	42%	1123	41%
50.000 - 100.000	23	13%	12	9%	596	22%
meer dan 100.000	8	5%	3	2%	674	25%
Totaal	176	100%	139	100%	2751	100%

Het aandeel (in percentages) gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom dat in de gemiddelde gemeente voorzien is van een snelheidslimiet van 50 km/uur (analyse op basis van alle respondenten).

Aantal inwoners	50 km/uur	70 km/uur	Anders
tot 10.000	70	7	23
10.000 - 20.000	93	1	6
20.000 - 50.000	96	2	1
50.000 - 100.000	86	13	1
meer dan 100.000	93	7	0
Totaal	92	4	4

De overige limieten die zijn aangegeven door respondenten:

Snelheidslimiet	Aantal respondenten
30	11
60	4
80	4

Het aandeel (in percentages) gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom dat in de gemiddelde gemeente voorzien is van een fysieke rijrichtingscheiding, een doorgetrokken asmarkering, een onderbroken asmarkering of een geen scheiding (analyse op basis van alle respondenten).

Aantal inwoners	Fysieke scheiding	Doorgetrokken	Onderbroken	Geen
tot 10.000	3	10	51	36
10.000 - 20.000	5	16	46	33
20.000 - 50.000	10	23	55	13
50.000 - 100.000	18	14	57	11
meer dan 100.000	50	19	27	5
Totaal	11	19	51	19

Het aandeel (in percentages) gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom dat in de gemiddelde gemeente voorzien is van een vrijliggend fietspad met bromfiets op de rijbaan (BOR), een vrijliggend fietspad met bromfiets op het fietspad (BOF), een fietsstrook, of geen fietsvoorziening (analyse op basis van alle respondenten).

Aantal inwoners	BOF	BOR	Fietsstrook	Geen
tot 10.000	19	19	21	41
10.000 - 20.000	15	33	23	29
20.000 - 50.000	12	44	29	15
50.000 - 100.000	18	45	26	10
meer dan 100.000	20	42	33	6
Totaal	15	40	26	19

Het aandeel (in percentages) gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom dat in de gemiddelde gemeente voorzien is van veel, beperkt of geen erfaansluitingen (analyse op basis van alle respondenten).

Aantal inwoners	Veel	Beperkt	Geen
tot 10.000	48	42	10
10.000 - 20.000	61	30	8
20.000 - 50.000	51	29	21
50.000 - 100.000	43	32	26
meer dan 100.000	33	37	30
Totaal	52	31	18



Het aandeel (in percentages) gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom waar in de gemiddelde gemeente parkeren op de rijbaan toegestaan is (analyse op basis van alle respondenten).

Aantal inwoners	Parkeren op rijbaan
tot 10.000	42
10.000 - 20.000	40
20.000 - 50.000	25
50.000 - 100.000	24
meer dan 100.000	31
Totaal	30

### Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom

Het aantal respondenten dat de vragen over gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom heeft gekregen, het aantal respondenten dat weglengtes heeft ingevuld, en de totale weglengte van gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom die is opgegeven. Deze aantallen zijn opgesplitst naar type wegbeheerder en voor de gemeenten naar grootte van de gemeente op basis van het aantal inwoners.

Wegbeheerder	Aantal respondenten	Percentage	Aantal met weglengte opgegeven	Percentage	Weglengte	Percentage
tot 10.000	10	7%	4	5%	46	3%
10.000 tot 20.000	41	30%	30	36%	290	22%
20.000 tot 50.000	58	43%	34	40%	504	38%
50.000 tot 100.000	19	14%	12	14%	315	24%
100.000 en meer	7	5%	4	5%	171	13%
Gemeente	135	100%	84	100%	1326	100%
Provincie	3		2		890	
Waterschap	3		1		13	

Het aandeel (in percentages) gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom dat in de gemiddelde gemeente voorzien is van een snelheidslimiet van 80 km/uur (analyse op basis van alle respondenten).

Wegbeheerder	80 km/uur	Anders
tot 10.000	92	8
10.000 tot 20.000	81	19
20.000 tot 50.000	90	10
50.000 tot 100.000	91	9
100.000 en meer	88	12
Gemeente	87	13
Provincie	95	5
Waterschap	50	50

De overige limieten die zijn aangegeven door respondenten:

Snelheidslimiet	Aantal respondenten
30 km/uur	1
50 km/uur	10
60 km/uur	34
70 km/uur	6
100 km/uur	2

Het aandeel (in percentages) gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom dat in de gemiddelde gemeente voorzien is van een dubbelbaans wegdek, een harde fysieke scheiding, een semiharde fysieke scheiding, een doorgetrokken asmarkering, een onderbroken asmarkering of geen rijrichtingscheiding (analyse op basis van alle respondenten).

Wegbeheerder	Dubbelbaans	Hard fysiek	Semihard fysiek	Doorgetrokken	Onderbroken	Geen
tot 10.000		3		25	69	5
10.000 tot 20.000	3	1	0	20	70	5
20.000 tot 50.000	2	2	1	28	61	6
50.000 tot 100.000	10	13	7	16	52	1
100.000 en meer	21	2		19	47	12
Gemeente	4	3	2	23	63	5
Provincie	2	2	4	36	56	
Waterschap				30	37	33

Het aandeel (in percentages) gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom dat in de gemiddelde gemeente voorzien is van essentiële herkenbaarheidskenmerken (analyse op basis van alle respondenten).

Wegbeheerder	EHK
tot 10.000	37
10.000 tot 20.000	43
20.000 tot 50.000	34
50.000 tot 100.000	42
100.000 en meer	50
Gemeente	39
Provincie	63
Waterschap	75

Het aandeel (in percentages) gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom dat in de gemiddelde gemeente voorzien is van veel, beperkt of geen erfaansluitingen (analyse op basis van alle respondenten).

Wegbeheerder	Veel	Beperkt	Geen
tot 10.000	26	46	28
10.000 tot 20.000	25	55	20
20.000 tot 50.000	21	52	27
50.000 tot 100.000	9	51	40
100.000 en meer	19	35	46
Gemeente	20	51	28
Provincie	51	32	17
Waterschap	18	53	28

Gemiddeld aandeel (in percentages) gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom dat in de gemiddelde gemeente voorzien is van een obstakelvrije zone (analyse op basis van alle respondenten).

Wegbeheerder	Obstakelvrij
tot 10.000	3
10.000 tot 20.000	17
20.000 tot 50.000	19
50.000 tot 100.000	14
100.000 en meer	26
Gemeente	17
Provincie	8
Waterschap	5

Het aandeel (in percentages) gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom dat in de gemiddelde gemeente voorzien is van een verharde berm (analyse op basis van alle respondenten).

Wegbeheerder	Verharde bermen
tot 10.000	29
10.000 tot 20.000	18
20.000 tot 50.000	17
50.000 tot 100.000	25
100.000 en meer	22
Gemeente	20
Provincie	4
Waterschap	35

Het aandeel (in percentages) gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom dat in de gemiddelde gemeente voorzien is van een gehele of gedeeltelijke geslotenverklaring (analyse op basis van alle respondenten).

Wegbeheerder	Geheel	Gedeeltelijk	Geen
tot 10.000	5	7	88
10.000 tot 20.000	4	12	83
20.000 tot 50.000	11	10	79
50.000 tot 100.000	16	11	73
100.000 en meer	7	40	53
Gemeente	9	12	78
Provincie	34	39	27
Waterschap	28	25	47

## Kruispunten

Er is een aantal correcties toegepast op de gegevens van de kruispunten:

- Als een wegbeheerder had aangegeven een voorziening altijd toe te passen en daarbij nog andere voorzieningen had aangevinkt, dan is altijd in vaak veranderd.
- Als een wegbeheerder overal nooit had aangevinkt dan heeft hij dit soort kruispunten niet in zijn beheergebied en hebben we het in 'N.v.t.' veranderd.

Het aantal kruispunten tussen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom waarop onderstaande voorzieningen zijn toegepast. Dit zijn enkel gemeentelijke wegbeheerders.

N.v.t. zijn de gemeentelijke wegbeheerders die dit type kruispunten niet in hun beheergebied hebben.

Voorziening	Altijd	Vaak	Soms	Nooit	N	N.v.t.	N totaal
Gelijkwaardig	2	19	31	145	197	9	206
Voorrangsregeling	1	99	89	8	197	9	206
Uitritconstructie	2	115	52	28	197	9	206
Rotonde	0	29	105	63	197	9	206
VRI	0	6	66	125	197	9	206
Anders	0	0	10	187	197	9	206

Het aantal kruispunten tussen twee gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom waarop onderstaande voorzieningen zijn toegepast. Dit zijn enkel gemeentelijke wegbeheerders.

N.v.t. zijn de gemeentelijke wegbeheerders die dit type kruispunten niet in hun beheergebied hebben.

Voorziening	Altijd	Vaak	Soms	Nooit	N	N.v.t.	N totaal
Gelijkwaardig plateau	1	13	27	136	177	29	206
Gelijkwaardig zonder plateau	0	21	41	115	177	29	206
Rotonde	6	75	70	26	177	29	206
VRI plateau	0	1	9	167	177	29	206
VRI zonder plateau	0	32	56	89	177	29	206
Voorrangsregeling plateau	0	13	51	113	177	29	206
Voorrangsregeling zonder plateau	1	55	69	52	177	29	206
Anders	0	0	4	173	177	29	206

Het aantal kruispunten tussen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom waarop onderstaande voorzieningen zijn toegepast.

N.v.t. zijn de wegbeheerders die dit type kruispunten niet in hun beheergebied hebben.

Voorziening	Altijd	Vaak	Soms	Nooit	N	N.v.t.	N totaal
Gelijkwaardig	1	9	20	148	178	37	215
Voorrangsregeling	17	109	42	10	178	37	215
Uitritconstructie	0	14	50	114	178	37	215
Rotonde	2	21	75	80	178	37	215
VRI	0	7	39	132	178	37	215
Anders	0	0	6	172	178	37	215

Het aantal kruispunten tussen twee gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom waarop onderstaande voorzieningen zijn toegepast. N.v.t. zijn de wegbeheerders die dit type kruispunten niet in hun beheergebied hebben. MISSING zijn de wegbeheerders waarvan we geen gegevens hebben gekregen.

Voorziening	Altijd	Vaak	Soms	Nooit	N	N.v.t.	MISSING	N totaal
Gelijkwaardig plateau	0	7	19	112	138	76	1	215
Gelijkwaardig zonder plateau	1	12	20	105	138	76	1	215
Rotonde	12	29	61	36	138	76	1	215
VRI plateau	0	2	4	132	138	76	1	215
VRI zonder plateau	1	17	28	92	138	76	1	215
Voorrangsregeling plateau	1	5	32	100	138	76	1	215
Voorrangsregeling zonder plateau	8	28	50	52	138	76	1	215
Anders	1	0	6	131	138	76	1	215

Het aantal kruispunten tussen regionale stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom waarop onderstaande voorzieningen zijn toegepast. Bij deze analyse zijn naast de wegbeheerders van gemeenten, provincies en waterschappen ook de wegbeheerders van de regionale diensten van de rijksoverheid meegenomen.

Voorziening	Altijd	Vaak	Soms	Nooit	N	N.v.t.	N totaal
Voorrangsregeling	7	44	21	50	122	96	218
Rotonde	4	33	44	41	122	96	218
VRI	5	32	30	55	122	96	218
Ongelijkvloers	8	21	35	58	122	96	218
Anders	1	0	1	120	122	96	218

Het aantal kruispunten tussen twee regionale stroomwegen buiten de bebouwde kom waarop onderstaande voorzieningen zijn toegepast. Bij deze analyse zijn alleen de gegevens van de wegbeheerders van provincies en de regionale diensten van de Rijksoverheid meegenomen.

Voorziening	Altijd	Vaak	Soms	Nooit	N	N.v.t.	Vraag niet gekregen	N totaal
Rotonde	0	2	2	0	4	2	1	7
VRI	0	1	2	1	4	2	1	7
Ongelijkvloers	1	3	0	0	4	2	1	7
Anders	0	0	0	4	4	2	1	7

## Opmerkingen

### Heeft u nog aanvullende opmerkingen ten aanzien van dit onderzoek?

- Enquête te cijfermatig. Zowel binnen als buiten de bebouwde kom komen wegen voor met een zodanige uitstraling dat snelheidsremmende maatregelen zowel op kruisingen als op wegvakken niets toevoegen. Ik noem twee kruisende plattelandswegen in klinkerbestrating met een breedte van ca. 3.50 m.
- Voor de uitkomsten van het onderzoek kunt u ook contact opnemen met a.kapitein@alblasserdam.nl. De wegbeheerder heeft ongetwijfeld de exacte getallen voor de weglengten per categorie.
- Ik snap dat de vragen over kilometers weglengte interessant zijn, maar dat is een hals karwei om uit te zoeken. Daar steek ik geen energie in. Is dat niet uit "maximumsnelheden.info" oid te halen?
- Dit onderzoek is door mij zeer globaal ingevuld. Nauwkeurig invullen kost veel te veel tijd.
- Wel erg lang onderzoek!
- Bennebroek heeft geen gebied buiten de bebouwde kom.
- Bij vraag 70 niets ingevuld, aangezien deze kruispuntvorm in onze gemeente niet voorkomt
- Lang onderzoek maar wel goed dat het eens gedaan wordt. Jaarlijkse herhaling wenselijk
- De gemeente heeft geen wegen in beheer en onderhoud buiten de bebouwde kom.
- Er moeten heel harde snelheidsremmende maatregelen worden getroffen om de ingestelde maximum snelheid af te dwingen.
- Wij zijn een kleine gemeente waar ik de enige beleidsmedewerker ben. De middelen zoals 60 km zones en 30 km zones worden voor 50% gesubsidieerd door de Regio Twente. Omdat we nu de middelen niet hebben om de laatste wegen volgens de normen in te richten zullen deze in 2010 of 2011 uitgevoerd worden.
- Het is een uitgebreid onderzoek, waarin moeilijk te beantwoorden vragen zijn verwerkt. Een groot deel van de vragen is beantwoord op basis van schatting.
- Mijn stad heeft geen black spots. We zetten nu vooral in op voorlichting en educatie. We hebben een extra wegcategorie toegevoegd: de wijkontsluitingsweg (40 km). Zie artikel verkeerskunde. De belangrijkste doelgroep is basisschool groep 7. Op ons lijstje staan nog bromfietzers en fietsende 65+-ers. Het verven van strepen staat op een heel laag pitje. Wij denken met deze maatregel geen veiligheidswinst te kunnen halen. Een stippellijn als kantstreep is bij slechts zicht gewoon gevaarlijk.
- De vragen over erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen zijn eigenlijk niet van toepassing voor onze gemeente. De gemeente bestaat uit drie kleine kernen. Er is over het algemeen alleen maar sprake van woonstraten en een enkele doorgaande weg, maar dit zijn zeker geen gebiedsontsluitingswegen en/of erftoegangswegen. Ik kan mij voorstellen dat dit in grote gemeenten wel aan de orde is, maar bij ons niet. Dit maakte het invullen van de vragen bijzonder lastig en ik vraag mij dan ook af in hoeverre dit een goed beeld geeft voor het totale onderzoek. Ik wil hierbij dan ook verzoeken met hetgeen ik hier heb aangegeven rekening te houden.
- De vragenlijst is zeer behoorlijk, maar niet helemaal te gebruiken voor de situatie in de Flevopolder. Daarnaast blijft schatten koffiedik kijken en is meer een gevoel.
- Afgeronde kilometers weglengte geven voor onze kleine gemeente een enigszins vertekend beeld
- De antwoorden op de vragen in onderdeel C zijn ruwe schattingen. Om deze vragen te kunnen beantwoorden, wordt een informatieniveau verwacht waarover de gemeente Enschede niet beschikt

- Graag een volgende keer een opmerkingsveld bij de vragen. Een aantal vragen hebben wij moeten beantwoorden namens de provincie. Die is verantwoordelijk voor gebiedsontsluiting-stroomwegbeslissingen. Niet de gemeente. Dat kunnen we nu niet aangeven.
- Doordat weglengtes gevraagd worden, kost de enquête veel tijd. Ook als slechts percentages opgegeven worden. Bovendien vraag ik me af of het opgeven van percentages goede onderzoeksresultaten geeft.
- Wegen buiten de kom (95%) zijn in beheer van andere overheden of waterschap.
- De gemeente Graafstroom is alleen wegbeheerder over de wegen binnen de bebouwde kom. Vragen die betrekking hebben op wegen buiten de bebouwde kom zij door mij geschat.
- Ik vond het een lange en vervelende vragenlijst. Het invullen ervan kost veel tijd, ook als je de wegkenmerken op orde hebt.
- Veel vragen waar ik de antwoorden heb moeten schatten
- Ik wil graag nog een aanvullend gesprek over de antwoorden die gegeven zijn bij de vragen over 80 km/uur wegen. In 's-Hertogenbosch zijn veel wegen buiten de bebouwde kom die volgens de 'theorie' behoren tot 80 km/uur wegen. In de praktijk zijn het polderwegen die ook de EHK hebben van polderwegen. Dit jaar worden deze wegen aangewezen als 60 km/uur. Hiermee krijgt men een vertekend beeld van de verkeerssituatie buiten de bebouwde kom van de gemeente 's-Hertogenbosch. Voor een inhoudelijke toelichting is geen ruimte in deze enquête. De informatie is echter wel belangrijk voor het resultaat van dit onderzoek. Mogelijk zal het resultaat aangepast moeten worden omdat de vragen verkeerd of anders geïnterpreteerd moeten worden. Alvast bedankt.
- Het zou handiger geweest zijn de vragen aan een "echte" wegbeheerder voor te leggen dan aan een beleidsmedewerker.
- Veel antwoorden op vragen betreffen schattingen, ook de laatste categorie kruispunten. Ik heb onvoldoende in- en overzicht om dit zo uit de mouw te schudden en ik kan en wil er niet meer tijd in steken dan de 30 minuten die mij vooraf was doorgegeven dat het invullen zou kosten. Helaas. Hopelijk is deze enquête desondanks toch van waarde voor jullie.
- Voorstel: toepassing dubbele as alleen buiten de kom. Binnen de kom enkele as. Op die manier heb je ook voor weggebruiker herkenbaar onderscheid tussen 80 en 50. Dubbele as binnen de kom is in 90% van de gevallen ook niet haalbaar vanwege ruimtegebrek. We kiezen dan liever voor een bredere fietssuggestiestrook dan voor een dubbele as. Daarnaast is het in 90% van de gevallen ook niet mogelijk de as door te trekken i.v.m. erfaansluitingen en parkeerstroken.
- Over de vragen met betrekking op gebiedsontsluitende wegen buiten de bebouwde kom nog het volgende. De gemeente Leek heeft geen gebiedsontsluitende wegen in het buitengebied. Daarom is bij een paar vragen over gebiedsontsluitende wegen het antwoord "nooit" ingevuld.
- 1. Duurt te lang om in te vullen 2. Sommige vragen wel erg een slag in de lucht... wat is de waarde dan nog? 3. Ik heb aangegeven dat we niet over een verkeersveiligheidsplan beschikken. We beschikken echter wel over een GVVP waarin verkeersveiligheid integraal is opgenomen. 4. Het niet weten hoeveel medewerkers heeft te maken met de te ruime vraag waarin ook gevraagd wordt naar de afdeling beheer.....en juist dat weet ik niet. Binnen de afdeling Mobiliteit en ruimte is cluster verkeer en vervoer en daar werken zo'n 8 medewerkers.
- Ja, de optie "Weet niet" is niet altijd aanwezig. Bij veel vragen wist ik niet het exacte antwoord. Daarom heb ik een schatting gegeven die wellicht niet helemaal betrouwbaar is. Wellicht handiger om de optie "Weet niet" vaker op te nemen.
- Grootste probleem is dat we de erftoegangswegen proberen in te richten voor 30 km per uur maar daarin natuurlijk nooit slagen want als dat voor een Golf lukt dan komen vrachtwagens, hulpdiensten er nooit (acceptabel) door. Mijn mening is dan ook dat 30 km geen geschikte limiet is. Gelet op alle kosten die



we maken, de ergernissen die het oproept bij de weggebruikers en omwonenden (trillingen door plateaus op onze slappe ondergrond) heb ik inmiddels maar één reactie: Schaf alle obstakels af en controleer alleen de snelheid, intensief en overal!

- Ten aanzien van de vragen 70 en 72: Het betreffen hier binnen de gemeente Lossler de provinciale wegen. Vandaar dat de opties "nooit" zijn aangekruist.
- Ten aanzien van vraag 50 kon geen eerlijk antwoord gegeven worden t.a.v. uw vraagsysteem. Onze gemeente heeft krachtens die vraag nl. 5% vrijliggende fietspaden en 0% parallelwegen en niet meer of minder. Tot 100% aanvullen is dus eigenlijk niet mogelijk. Duurzaam Veilig en EHK zijn te vrijblijvend voor gemeenten, met name door politiek en politieke gevoeligheid. Dit vertraagt binnen Nederland enorm aan een uniforme inrichting, of er komt zelfs nauwelijks iets van de grond.
- De gemeente Medemblik heeft alleen maar wegen binnen de bebouwde kom in eigendom, beheer en onderhoud. Per 1 januari 2007 is de nieuwe gemeente Medemblik ontstaan uit de voormalige gemeenten Medemblik, Noorder-Koggenland en Wognum. Alle drie voormalige gemeente hadden ieder een GVP uit 1999 en 2000. Momenteel wordt gewerkt aan een aanbesteding voor een nieuw GVP. Het opstellen van een nieuw GVP zal in de loop van 2009 worden opgestart.
- De invuloefening is een benadering van de situatie op dit moment met hier en daar een lichte doorkijk naar 2010 / 2011 omdat dan ons buitengebied mogelijk grotendeels conform ons categoriseringsplan is ingericht.
- - Stroomwegen en meeste gebiedsontsluitingswegen zijn in beheer bij het rijk, provincie of havenschap Moerdijk. - Echt afdwingen van de max snelheid is nooit mogelijk. - Groot verschil tussen theorie en praktijk - Bewoners willen wel lage max. snelheid maar geen maatregelen. - Toezicht politie is bijna geen optie meer (en nooit in 30km-zones) - Aantal ongevallen is wel flink gedaald !!! (40%)
- Bij de antwoorden moet u rekening houden met het karakter van onze gemeente. De gemeente Neerijnen is een landelijke gemeente in de Betuwe met veel fruitteelt. Hierin passen in principe geen verkeersbelemmerende maatregelen, zeker geen drempel. Dit i.v.m. vervoer van het fruit. De gemeenteraad heeft dan ook besloten zo terughoudend mogelijk om te gaan met verkeersmaatregelen.
- Wij zijn een kleine gemeente waar de medewerkers samen de taken vervullen. Het is dus niet mogelijk om exact aan te geven het aantal fte's. Het onderzoek is gebaseerd op alle wegen in de hele gemeente. De gemeente beheert alleen de wegen binnen de bebouwde kom en de buitenwegen worden beheerd door andere instanties (Provincie en Hoogheemraadschap). De gevraagde gegevens voor de buitenwegen zijn bij mij niet bekend en dus kon ik 'geen' antwoord geven (wel geschat). In de enquête was er geen mogelijkheid om dit aan te geven of om deze vraag over te slaan.
- Sommige antwoorden zijn lastig te beantwoorden en behoeven af en toe een toelichting, waartoe geen mogelijkheid is geboden.
- Onze gemeente is van dusdanige kleine omvang en met de ligging op het platteland dat we alleen erftoegangswegen binnen de kom in ons beheer hebben.
- Een bijzondere problematiek vormt het bedrijventerrein. Vanwege de wegprofielen geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur en heb ik deze in de enquête aangegeven als gebiedsontsluitingswegen. Tegelijkertijd hebben we daar toch veel gelijkwaardige kruispunten met plaatselijk licht verhoogde plateaus toegepast om toch te proberen de rijsnelheden beter te kunnen beheersen. Desalniettemin is het aantal ongevallen zorgwekkend en zou ik er de voorkeur aan geven om ondanks de problematiek met de gewenste inrichting, daar 30km/uur-zones toe te passen. Ik krijg echter geen ondersteuning van de politie en politiek ligt dit ook moeilijk. Het zou bijzonder interessant zijn om in relatie tot de inrichting en toegepaste max. snelheden landelijk een beeld te krijgen van de effecten van de mogelijke maatregelen. Ik denk dat dit een diepgaand onderzoek waard is.

- Nee, beetje veel vragen...
- Er zit een foutje in vraag 33 (binnen/buiten de bebouwde kom Vond het een moeilijk onderzoek
- In verband met de vacature medewerker verkeer bij mijn afdeling heb ik zo goed als mogelijk zelf als afdelingshoofd de enquête ingevuld. Ik sta niet garant voor de juistheid van alle gegevens, maar heb naar beste weten gehandeld.
- Wat is eigenlijk mis in het onderzoek is de discussie over de zogenaamde "grijze"wegen. Dit zijn erftoegangswegen voorzien van fietsstroken met een max. snelheid van 50 km/uur. De wegen zijn niet op te waarderen naar een volwaardige gebiedsontsluitingsweg (ruimtegebrek) of te downgraden naar een erftoegangsweg 30 km/uur (te hoge verkeersintensiteiten) Alleen al voor dit soort wegen zou eens, in samenspraak met de CROW, een landelijk onderzoek moeten komen.
- Naast de EHK's worden steeds vaker zaken toegepast die aansluiten bij de ruimtelijke kenmerken van een gebied. Wij passen 'groene' maatregelen toe. Deze zijn beter in te passen dan de EHK's.
- Best lastig; Er zijn wegen niet aangewezen als 60 km/h-weg, maar wel al als zodanig ingericht.....
- Zeer tijdrovend
- Onze gemeente heeft geen gebiedsontsluitingswegen in eigendom, deze zijn in eigendom van de provincie. Kon de vragen hierover dan ook moeilijk beantwoorden maar kon ze ook niet skippen
- Bij het invullen van enkele vragen was het niet geheel mogelijk om de specifiek van toepassing zijnde omstandigheden aan te geven. Het betrof bijvoorbeeld de vragen 71 en 72. Er wordt in de enquête er van uit gegaan dat er kruisingen tussen GOW's aanwezig zijn binnen onze gemeente. Hier is echter geen sprake van. Het antwoord zou dus n.v.t. hebben moeten zijn, maar ik heb noodgedwongen gekozen voor het antwoord 'nooit'.
- Vervelend onderzoek.
- Er zijn vragen gesteld over erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. De gemeente heeft deze echter niet in beheer in eigendom. Toch moest er een antwoord worden gegeven op deze vragen. Bij deze vragen is dus standaard het antwoord 'nooit' gegeven.
- Vraag 50 kan volgens mij niet ingevuld worden. De meeste GOW kennen een geslotenverklaring voor langzaam verkeer. Deze optie kan ik niet invullen. Ik heb 100% ingevuld omdat het totaal 100 moet bedragen.
- Veel succes
- Vanwege prioriteitstelling is de input op hoofdlijnen geweest en is er weinig tijd gestoken in kwalitatieve beantwoording. Excuses hiervoor.
- Erg veel vragen en niet alle gevraagde gegevens zijn direct voorhanden. Er is veel uitzoekwerk nodig om de vragenlijst in te kunnen vullen.
- Dit onderzoek vergt heel wat meer tijd dan de geschetste 10 minuten.... Daarnaast zijn tal van antwoorden slechts 'natte vingerwerk' omdat er geen nadere gegevens beschikbaar zijn.
- Er staan twee fouten in de enquête, te weten vraag 33 en vraag 54. Dit is apart gemeld per mail.
- Gegevens t.a.v. kilometers weglengte heb ik tot op heden niet kunnen achterhalen. Mocht dit nog lukken dan ontvangt u die binnenkort nog van mij. Willem Bosch, Gem. Zwolle
- Soms onduidelijke vraag en beperkte antwoordmogelijkheden
- Erg globaal!
- Geachte heer/mevrouw, Een kleine toevoeging. Zoals u aan de ingevulde gegevens kan zien is op het merendeel van de ETW een snelheidlimiet van 60 km/uur van kracht. Er blijft nog 200 km ETW over waar nog 80 km/uur gereden mag worden. Wij verwachten dat hiervan in 2015 nog circa 50 km ETW - 80 overblijft. Deze wegen krijgen een EHK-80 markering met een vrijliggend fietspad en vergevingsgezinde wegbermen. Succes met de uitwerking. Met vriendelijke groet, Kees Slabbekoorn

- Ons waterschap heeft enkel ETW Eind dit jaar is ons geheel waterschap Zone 60 Op 6 m brede, kilometers lange rechte wegen is geen draagvlak voor 60 km/uur Wij hebben een type ETW toegevoegd (ETW A+): 80 km/uur met GOW markering Op gedeelten van deze ETW A+ waar de situatie onveilig is voor een snelheid van 80 km/uur is de snelheid wel 60 km/uur: veel uitritten/bomen kort langs de weg/weggedeelte met veel bochten/langs bebouwde kom/ De ETW A+ kennen vrijliggende fietspaden, inhalen is toegestaan, er zijn geen parallelwegen, landbouwverkeer op de ETW A+ Er is geen maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak om met fysieke maatregelen de snelheid van 60 km/uur af te dwingen.