



## De Raalter snelheidsaanpak voor plattelandswegen

Justin Reimink, gemeente Raalte

### Samenvatting

Veel gemeenten kampen met hardnekkige snelheidsproblematiek op plattelandswegen. Effecten van maatregelen zijn vaak beperkt of tijdelijk. In Raalte ontstond het inzicht dat effectieve gedragsverandering vraagt om meer structuur, samenhang en samenwerking. Daarom is de Raalter snelheidsaanpak ontwikkeld: een integrale, datagedreven en stapsgewijze methode waarin de vijf E's centraal staan, met bijzondere aandacht voor de geloofwaardigheid van het wegbeeld. Deze paper beschrijft de opzet en eerste resultaten.

Hoewel de methode nog experimenteel is, zien we duidelijke snelheidsdalingen. De aanpak biedt een praktisch, flexibel en schaalbaar handelingsperspectief voor gemeenten. Die willen werken aan meer verkeersveiligheid in het buitengebied.





## Inleiding

Landelijk zien we een duidelijk beeld: 60 km/u is wel de limiet, maar niet de norm. Op erftoegangswegen in het buitengebied heerst normvervaging, snelheidsovertredingen zijn dagelijkse realiteit. In Raalte rijdt op 79% van de 165 plattelandswegen het merendeel te snel ( $V85^1 \geq 60$  km/u), op 23% zelfs  $V85 \geq 80$  km/u. Losse maatregelen hebben effect, maar het blijft veelal beperkt en plaatselijk. Het probleem ligt niet in inzet of middelen, maar in het ontbreken van structuur, samenhang en samenwerking.

Om dit te doorbreken ontwikkelde Raalte 'De Raalter snelheidsaanpak': een praktische werkmethode waarin verschillende disciplines en instrumenten samenkomen en lokale partners actief betrokken worden. Het doel is een structurele verbetering van verkeersveiligheid, waarbij flexibiliteit, realiteit en haalbaarheid centraal staan.

## Probleemanalyse

Automobilisten onderschatten risico's op rustige plattelandswegen; een hogere snelheid voelt veilig maar is dat niet. Relatief veel ongevallen vinden plaats op 60 km/u-wegen buiten de kom (SWOV, 2025). Het snelheidsgedrag heeft daarnaast impact op de verkeersveiligheidsbeleving van fietsers, wandelaars en andere kwetsbare weggebruikers, evenals op de leefbaarheid voor omwonenden.

Bij de inrichting van erftoegangswegen wordt vaak vooral gekeken naar een verkeers- en beheerstechnische weginrichting, waardoor het wegbeeld niet altijd als vanzelfsprekend uitnodigt tot veilig rijgedrag.

Door lange, breed geasfalteerde wegen staat de geloofwaardigheid van de snelheidslimiet onder druk en krijgen weggebruikers het gevoel dat een hogere snelheid normaal is. Er ontstaat een discrepantie tussen de officiële limiet van 60 km/u en de door weggebruikers logisch ervaren snelheid, die vaak 70 - 80 km/u bedraagt.

Het gebrek aan geloofwaardigheid van de snelheidslimiet heeft gevolgen voor handhaafbaarheid: politie en gemeenten missen een duidelijk mandaat en zien beperkte effectiviteit van maatregelen.

Zonder een geloofwaardig wegbeeld ontstaat een vicieuze cirkel: snelheden blijven hoog, maatregelen blijven beperkt effectief en het gevoel van onveiligheid bij bewoners blijft bestaan. Door structurele inzet, samenhang en samenwerking kan deze cirkel doorbroken worden.

Deze inzichten sluiten aan bij principes uit CROW-handboeken en het concept Self-Explaining Roads, die benadrukken dat een wegbeeld bijdraagt aan het automatisch volgen van de snelheidslimiet.

---

<sup>1</sup> V85-waarde: de snelheid die 85% van de bestuurders niet overschrijdt; 85% rijdt dus even snel of langzamer dan de gegeven waarde, 15% rijdt sneller. Het is een goede indicator voor het algemene snelheidsbeeld, zonder dat excessen het snelheidsbeeld vertekenen.



### Doel en uitgangspunten

Het doel van de Raalter aanpak is het structureel verlagen van snelheden op plattelandswegen. Vanuit beperkte capaciteit en middelen is het noodzakelijk om slim te prioriteren met behulp van snelheidsdata en creatief samen te werken. Daarbij hanteren we de volgende kernprincipes:

- Integrale inzet van de vijf E's: Engineering, Education, Enforcement, Engagement, Evaluation.
- Geloofwaardig wegbeeld als basis voor alle maatregelen.
- Praktische, stapsgewijze en flexibele aanpak.

### 4. Methodiek

De Raalter aanpak is een flexibel raamwerk om kennis, inzichten en werkprocessen samen te brengen. De aanpak bestaat uit vier stappen:

1. Inventariseren;
2. Prioriteren en plannen;
3. Actie ondernemen (integrale inzet van de vijf E's);
4. Versterken en verankeren.

#### 4.1 Inventariseren

Het doel is het objectiveren van de problematiek. De huidige situatie wordt in beeld gebracht met drie kernindicatoren:

- **Meldingenbeeld:** subjectieve onveiligheid van bewoners.
- **Snelheidsindicatie (V85):** geeft inzicht in snelheidsgedrag.
- **Geloofwaardigheidsscore:** praktisch gereedschap om wegbeeld en limiet te beoordelen.

Criteria zoals school(fiets)routes, ongevallen en dergelijke kunnen hierbij aanvullend worden meegenomen. Het resultaat is een onderbouwde prioriteitenlijst van probleemwegen.

#### 4.2 Prioriteren en plannen

Wegen worden ingedeeld op basis van snelheid en eventuele aanvullende kernindicatoren. Wegen met een merendeel van weggebruikers die te snel rijden ( $V85 \geq 80$  km/u) krijgen prioriteit voor interventie. Wegen met lager risico worden gemonitord en meegenomen bij onderhoud.



### **4.3 Actie ondernemen: integrale inzet van de vijf E's**

De snelheidsproblematiek heeft verschillende oorzaken, dat vraagt om een combinatie van maatregelen:

#### *Engagement*

We starten met bewoners. Door actief te luisteren ontstaat begrip, vertrouwen en draagvlak. Met lokale kennis en de '5W-snelheidsvragen'<sup>2</sup> brengen we probleem en doelgroep scherp in beeld. Dit bepaalt de richting én intensiteit van de aanpak.

#### *Meten = weten*

De V85 alleen is onvoldoende specifiek. Een verdiepende snelheidsanalyse geeft inzicht in spreiding, excessen en tijdstippen. Deze data scherpen het probleembeeld aan en vormen de basis voor gerichte gedragsmaatregelen en effectieve handhaving.

#### *Engineering*

Gedrag is grotendeels onbewust. Daarom is een geloofwaardig wegbeeld cruciaal: de weg moet als vanzelf uitnodigen tot 60 km/u. De geloofwaardigheidsscore vertaalt ontwerpprincipes en praktijkkennis naar concrete verbeterpunten voor korte en lange termijn.

De geloofwaardigheidsscore is geïnspireerd op CROW-richtlijnen, het ontwerpprincipe 'Self-Explaining Roads' en praktijkervaringen met landschapsbewust ontwerpen van plattelandswegen.

#### *Education*

Samen met bewoners ontwikkelen we gerichte, positieve campagnes. We werken zonder externe bureaus: uitvoering gebeurt in eigen beheer, met inzet van collega's en inwoners uit de straat. Lokale herkenbaarheid staat centraal, bijvoorbeeld door bewoners zelf in beeld te brengen. Deze werkwijze versterkt samenwerking en eigenaarschap. Daarmee werken we aan een sterke sociale norm, een groter bewustzijn van snelheidsgedrag en het gevoel dat snelheid ertoe doet.

#### *Enforcement*

Handhaving is gericht en ondersteunend aan de aanpak. Op basis van snelheidsdata en input van bewoners stellen we een eenvoudig handavingsplan op met locaties en piekmomenten. In samenwerking met de politie zetten we in op korte, gerichte acties ('speldenprikken') verspreid over het buitengebied. Deze aanpak vergroot het pakkansgevoel en ondersteunt het herstel van de snelheidsnorm: 60 km/u is de limiet.

#### *Evaluation*

We meten effecten, koppelen terug en blijven in gesprek met bewoners. Wat werkt, houden we vast; wat niet werkt, sturen we bij.

---

<sup>2</sup> Wie, Wat, Waar, Wanneer, Waarom.

#### **4.4 Versterken en verankeren**

De Raalter snelheidsaanpak bevindt zich in de experimentele fase en is nadrukkelijk leergericht. In deze stap reflecteren we op de uitvoering: wat werkt en wat kan beter? De aanpak is geen rigide stappenplan, maar een flexibel raamwerk waarin we doen wat mogelijk en nodig is, met ruimte om te ontwikkelen of keuzes te maken.

Het doel is structureel inzetten op meer verkeersveiligheid in het Raalter buitengebied. Op lange termijn richt de aanpak zich op het verankeren van het principe van geloofwaardig wegontwerp in beleid en ontwerpprincipes, specifiek voor erftoegangswegen buiten de kom. Door continu te leren en aan te passen blijft de aanpak praktisch toepasbaar en effectief.

Hier ligt de structurele winst: het borgen van een geloofwaardig wegbeeld als uitgangspunt in beleid en ontwerp, zodat toekomstige wegen vanzelf bijdragen aan veilig verkeersgedrag en minder afhankelijk zijn van aanvullende maatregelen.

Dit uitgangspunt sluit aan bij aanbevelingen uit het CROW-beeldenboek 'Plattelandswegen mooi en veilig', studies over landschapsbewust ontwerpen en literatuur over een geloofwaardig en veilig wegontwerp.

#### **5. Resultaten**

Hoewel experimenteel, zijn de eerste resultaten veelbelovend:

- Daling V85-waarde van 10 - 18 km/u op meerdere wegen.
- Verbeterd inzicht in snelheidsproblematiek.
- Meer draagvlak bij bewoners; van wantrouwen naar vertrouwen.
- Effectievere samenwerking met politie.

#### **6. Discussie**

De resultaten tonen dat een integrale aanpak effectief kan zijn. Belangrijkste succesfactoren zijn het geloofwaardig wegbeeld en actieve betrokkenheid van bewoners en partners. Aandachtspunten blijven:

- Beperkte capaciteit blijft een uitdaging.
- Verdere automatisering van data-analyse is wenselijk.
- Effectmeting van maatregelen kan worden verbeterd.
- Een bredere kijk op ontwerpprincipes is nodig, maar dat moet niet ten koste gaan van uniformiteit.



## 7. Conclusie

De Raalter snelheidsaanpak biedt een praktisch en schaalbaar kader voor structurele snelheidsreductie op plattelandswegen. De integrale inzet van de vijf E's, gecombineerd met geloofwaardig wegbeeld, levert meetbare verbeteringen. Verdere doorontwikkeling is wenselijk, maar de aanpak vormt een veelbelovende stap naar een verkeersveiliger buitengebied.

## 8. Aanbevelingen

- Start met een snelheidsaanpak, focus op wat wél kan. Laat varen wat niet kan!
- Betrek bewoners actief bij probleemdefinitie en oplossingen.
- Gebruik data als basis voor keuzes en prioritering.
- Werk samen met disciplines en lokale partners.
- Stop met losse, reactieve maatregelen; werk systematisch met de 5 E's.
- Handel praktisch en flexibel, dicht bij de eenvoud van de methode.
- Besteed expliciet aandacht aan geloofwaardigheid van wegbeeld en limiet.
- Blijf monitoren, evalueren en leren.

## 9. Referenties

- CROW (2025). *Handboek Wegontwerp*. CROW, Ede.
- CROW (2008). *Plattelandswegen mooi en veilig – Beeldenboek* (CROW-publicatie 259).
- Hauptmeijer, W. (2020). *Landschapsbewust ontwerpen van plattelandswegen*.
- SWOV (2025). *De Staat van de Verkeersveiligheid 2025*. SWOV, Den Haag.
- Verkeerskunde (2023). *Self-Explaining Roads: Welke elementen in het wegontwerp beïnvloeden de snelheidskeuze?*