

Samenwerking bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden in de gemeente Leusden (Utrecht)

Dr. ir. H.M. Jagtman (SWOV, TU Delft), P.M. Ceelen & ir. W.J.R.
Louwerse

D-2006-6

Samenwerking bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden in de gemeente Leusden (Utrecht)

Verslag van een casus



Transumo

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	D-2006-6
Titel:	Samenwerking bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden in de gemeente Leusden (Utrecht)
Ondertitel:	Verslag van een casus
Auteur(s):	Dr. ir. H.M. Jagtman (SWOV, TU Delft), P.M. Ceelen & ir. W.J.R. Louwerse
Projectleider:	Mr. P. Wesemann
Projectnummer SWOV:	69.612
Trefwoord(en):	Administration, local authority, decision process, safety, policy, interview, sustainable safety, Netherlands.
Projectinhoud:	Het is om uiteenlopende redenen wenselijk dat gemeenten bij de aanleg van 60km/uur-gebieden samenwerken met andere partijen. In dit onderzoek hebben we gekeken wat deze samenwerking betekent voor de effectiviteit van het beleid, dat wil zeggen de veiligheid van de weg. Het onderzoek is uitgevoerd in veertien gemeenten. Dit rapport bevat de dataverzameling voor het onderzoek in de gemeente Leusden.
Aantal pagina's:	44 + 6
Prijs:	€ 15,50,-
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2007

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
Internet www.swov.nl

Samenvatting

In dit onderzoek is gekeken naar de samenwerking tussen gemeenten en andere partijen bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden. Het is om uiteenlopende redenen wenselijk dat gemeenten hierbij samenwerken met bijvoorbeeld andere wegbeheerders en weggebruikers zoals burgers, bedrijven, hulpdiensten, ov-maatschappijen en dergelijke. In het onderzoek hebben we gekeken wat deze samenwerking betekent voor de veiligheid van de weg.

Het onderzoek kent de volgende vraagstelling:

In hoeverre draagt de organisatie van de samenwerking tussen betrokken actoren bij aan de effectiviteit van het beleid in de eerste fase Duurzaam Veilig (hier geconcretiseerd naar de aanleg van 60km/uur-gebieden) en wat kan op grond hiervan in prescriptieve zin worden gezegd over de tweede fase Duurzaam Veilig?

Dit rapport bevat de dataverzameling voor het onderzoek in de gemeente Leusden. In het onderzoek zijn twee zaken gemeten. Ten eerste is de samenwerking tussen de verschillende partijen gemeten bij de besluitvorming over het aanleggen van de 60km/uur-gebieden. Ten tweede is de effectiviteit van het beleid gemeten.

Voor het meten van de samenwerking hebben we geïnventariseerd wie met elkaar contact onderhield en hoe vaak dat contact plaatsvond. Dat gebeurde door middel van interviews met de betrokken gemeentebtenaar en een enquête onder de partijen met wie contact is geweest of geweest zou moeten zijn. Van de data is een grafische voorstelling gemaakt: een afbeelding van het netwerk. We hebben specifiek gekeken naar de samenwerking met drie groepen. Ten eerste is gekeken naar de samenwerking met buurgemeenten en andere wegbeheerders waarmee de gemeente grensoverschrijdende 60km/uur-wegen heeft. Daarnaast is de samenwerking onderzocht met hulpdiensten (politie, brandweer, ambulance) en ov-maatschappijen (voor zover zij hun routes over de 60km/uur-wegen hebben lopen). Ten slotte hebben we de contacten met burgers, bedrijven en belangenorganisaties bestudeerd.

Voor het meten van de effectiviteit van het beleid hebben we de uitkomst van de besluitvorming geoperationaliseerd als het Duurzaam Veilig-gehalte van de 60km/uur-wegen. Alle 60km/uur-wegen en kruispunten zijn visueel geïnspecteerd en beoordeeld met behulp van de Duurzaam Veilig-meter. Met dit instrument zijn verschillende kenmerken van de weg zoals kantmarkering en obstakelvrije zone (voor wegvakken) en voorrangregelingen en snelheidsreducerende maatregelen (voor kruispunten) gemeten en is een algemene DV-score voor het 60km/uur-gebied bepaald. Daarna zijn de wegen beoordeeld aan de hand van specifieke kenmerken die samenhangen met de partijen waarmee overlegd moest worden. Zo zijn de overgangen van de gemeentelijke wegen naar buurgemeenten of wegen van andere wegbeheerders beoordeeld en de zoneovergangen van 60 km/uur naar een ander snelheidsregime.

In Leusden blijkt de afstemming met de andere wegbeheerders niet optimaal te zijn verlopen; de relaties met deze partijen zijn weinig intensief. Datzelfde geldt voor het overleg met de hulpdiensten; er is geen contact geweest met brandweer en ambulance. Contacten met ov-maatschappijen zijn niet relevant: er rijden geen bussen over de 60km/uur-wegen in Leusden. De afstemming met burgers, bedrijven en belangengroeperingen daarentegen is juist weer intensief verlopen.

Op de infrastructurele kenmerken scoort Leusden hoog met de Duurzaam Veilig-meter: 91% van de wegvakken en 83% van de kruispunten is duurzaam veilig ingericht. De zoneovergangen zijn daarentegen onvoldoende als poort ingericht en de grenswegen bevatten veel discontinuïteiten.

Summary

Cooperation in the realization of 60 km/h zones in the municipality of Leusden (Province Utrecht); Account of a case study

This study investigates the cooperation between municipalities and other parties involved in the realization of 60 km/h zones. There are various reasons why it is advisable for a municipality to cooperate with, for instance, other road authorities and road users like citizens, companies, emergency services, public transport companies et cetera. This study looks at the effects of cooperation on road safety.

The study uses the following research question:

To what extent has the way in which cooperation between the parties involved was organized contributed to the effectiveness of policy in the first phase of Sustainable Safety (specifically the realization of 60 km/h zones) and what prescriptive message for the second phase of Sustainable Safety can be given on the basis of these findings?

This report contains the data for the study in the municipality of Leusden. Two things were measured. In the first place, the cooperation between the parties in decision making about the realization of 60 km/h zones was measured. Secondly, this was done for the effectiveness of the policy.

To measure the degree of cooperation we listed who were in contact with each other, and how often they met. This was done by interviewing the council officials involved and a survey among the parties that were involved or that we expected to be involved. The data has been graphically displayed and gives a picture of the network. We specifically looked at the cooperation between three parties. First, the cooperation with neighbouring municipalities and other road authorities with whom the municipality shares cross-border 60 km/h roads was investigated. Then we looked at the cooperation with the emergency services (police, fire brigade, ambulance) and public transport companies for as far as their routes follow the 60 km/h roads. Finally, we looked at the contacts with citizens, businesses, and interest groups.

To measure the effectiveness of the policy, the decision making result was operationalized as the Sustainable Safety level of the 60 km/h roads. All 60 km/h roads and intersections were inspected visually, and judged using the Sustainable Safety Indicator. This instrument was used to measure several road features like edge markings and obstacle-free zone for road sections and priority regulations and speed reducing measures for intersections, and to calculate a general Sustainable Safety score for the 60km/h zone. Next, the roads were judged on specific features which are connected with the parties with which consultation was necessary. For example, the transitions between local roads and roads of neighbouring municipalities or other road authorities were judged, as well as the transitions between 60 km/h roads and other speed regimes.

In Leusden the cooperation with other road authorities was not completely satisfactory. The relations with these parties are not very intensive. The

same is the case for the cooperation with the emergency services; there had been no contact with fire brigade or ambulance. Contacts with public transport companies were irrelevant: their busses do not use the 60km/h roads in Leusden. The tuning with citizens, businesses, and interest groups, on the other hand, was very intensive.

Leusden has a high score on the Sustainable Safety Indicator: 91% of the road sections and 83% of the intersections meet the Sustainable Safety requirements. The transitions between speed zones, however, are not sufficiently equipped as 'gates', and roads with transitions have too many discontinuities.

Inhoud

Voorwoord	8	
1. Inleiding	9	
1.1. Aanpak	9	
1.2. Methode van onderzoek	10	
2. Situatieschets gemeente Leusden	11	
2.1. Kennismaking met de gemeente	11	
2.2. Verkeersonveiligheid en verkeersveiligheidsbeleid	12	
3. Actoren en netwerkanalyse	14	
3.1. Dataverzameling	14	
3.2. Betrokken actoren	15	
3.3. Algemene beschrijving van het netwerk	17	
3.4. Het netwerk nader in beeld en geanalyseerd	18	
3.5. Wijzen van samenwerken in het netwerk	22	
3.5.1. Afstemming over de detailinrichting met buurgemeenten	23	
3.5.2. Afstemming met politie, hulpdiensten en ov-maatschappijen	24	
3.5.3. Afstemming met belangenorganisaties, bewoners en ondernemers	26	
4. Resultaten van de samenwerking	29	
4.1. Beleving vanuit het netwerk	29	
4.2. Inventarisatie van het buitengebied	30	
4.3. De Duurzaam Veilig-test	32	
4.3.1. Het Duurzaam Veilig-gehalte van wegvakken	33	
4.3.2. Het Duurzaam Veilig-gehalte van kruispunten	35	
4.3.3. Zoneovergangen of poorten	37	
4.3.4. Gemeentegrensovergangen	38	
4.3.5. Conclusie	39	
5. Conditionerende omstandigheden	40	
6. Conclusies	41	
Literatuur	43	
Bijlage 1 t/m 3	45	
Bijlage 1	Lijst met bestudeerde documenten	46
Bijlage 2	Verzendlijst enquête	47
Bijlage 3	DV-metingen per wegvak en kruispunt	48

Voorwoord

Dit verslag beschrijft de resultaten van een casusonderzoek in de gemeente Leusden in het kader van het onderzoek *Samenwerking bij het aanleggen van 60km/uur-wegen* van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV. Na bestudering van verschillende casussen hoopt de SWOV in samenwerking met bureau Partners+Pröpper meer algemene conclusies te kunnen trekken over de mate waarin samenwerking tussen verschillende partijen kan leiden tot een slagvaardig beleid inzake 60km/uur-gebieden. De netwerkanalyses ten behoeve van deze casus zijn uitgevoerd door Bart Litjens (bureau Partners+Pröpper).

Het onderzoek is mede mogelijk gemaakt door Transumo. Transumo (TRANSition SUstainable MObility) is een Nederlands platform van bedrijven, overheden en kennisinstellingen die gezamenlijk kennis ontwikkelen op het gebied van duurzame mobiliteit.

Graag spreken wij onze dank uit aan dhr. Boone van de afdeling Ruimtelijk Beheer, gemeente Leusden. Daarnaast bedanken wij iedereen die door het invullen van de vragenlijst zijn/haar medewerking heeft verleend aan dit onderzoek.

1. Inleiding

Een belangrijk aspect van Duurzaam Veilig is het vormgeven van de infrastructuur volgens een coherente visie op het totale wegstelsel. Er wordt uitgegaan van één categorisering met een uniforme vormgeving per wegcategorie. Er is een groot aantal instanties, op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau verantwoordelijk voor en betrokken bij het wegbeheer. Voor het realiseren van een duurzaam veilige infrastructuur is daarom een goede onderlinge afstemming nodig. Tevens is afstemming nodig met partijen die geen wegbeheerder zijn, maar wel belangen hebben bij de vormgeving van het beleid. Hoe deze afweging en afstemming vorm krijgen en of en hoe samenwerking invloed heeft op de effectiviteit van het beleid, wordt in dit onderzoek onderzocht aan de hand van de volgende vraagstelling:

In hoeverre draagt de organisatie van de samenwerking tussen betrokken actoren bij aan de effectiviteit van het beleid in de eerste fase Duurzaam Veilig en wat kan op grond hiervan in prescriptieve zin worden gezegd over de tweede fase Duurzaam Veilig?

Concreet wordt in dit onderzoek ingezoomd op de invoering van 60km/uur-gebieden. Bij deze maatregel gaat het om de herinrichting van verkeersluwe gebieden buiten de bebouwde kom. Dat zijn bijvoorbeeld wegen waaraan woningen liggen of wegen die voornamelijk gebruikt worden door landbouwverkeer of voor recreatie. In Nederland betreft dit ongeveer 75% van de weglengte buiten de bebouwde kom. Voor de aanwijzing als erftoegangsweg, hadden deze wegen veelal een 80km/uur-regime. Hier komen vaak onacceptabele snelheidsverschillen tussen verkeersdeelnemers voor. Zowel in het Startprogramma als voor de Tweede Fase is daarom afgesproken om een gedeelte van deze wegen zo in te richten dat er nog maximaal 60 km/uur gereden kan en mag worden. Daarbij spelen ook een goede voorlichting en eventueel handhaving een rol.

1.1. Aanpak

De samenwerking bij de aanleg van 60km/uur-gebieden tijdens het *Startprogramma Duurzaam Veilig* zal worden onderzocht in veertien gemeenten. Gemeenten die zijn geselecteerd voor het onderzoek behoren alle tot CBS-categorie 6 of 7 (10.000 tot 50.000 inwoners). Voorts hebben deze gemeenten (een deel van de) 60km/uur-wegen in eigen beheer. Daarnaast zijn alleen gemeenten meegenomen waar de inrichting van 30km/uur-gebieden is voltooid (of waar specifiek wordt aangegeven dat dit geen invloed heeft op de besluitvorming en inrichting van 60 km/uur wegen), waar de besluitvorming over 60km/uur-wegen is afgerond en waar geen belangrijke personele wijzigingen hebben plaatsgevonden.

Het huidige casusverslag gaat over de gemeente Leusden. Gekeken zal worden welke invloed verschillende vormen van samenwerking hebben op de effectiviteit van het vastgestelde beleid. Dit casusverslag vormt met de andere casussen de invoer voor een vergelijkende casestudie (zie ook Bax et al., 2003) waarover in een eindverslag wordt gerapporteerd. De uitkomsten van het onderzoek dienen bij te dragen aan een betere uitvoering van Duurzaam Veilig (tweede fase) door een optimale afstemming tussen

instanties die verantwoordelijk zijn voor het wegbeheer en andere partijen die belangen hebben bij de uitvoering van Duurzaam Veilig.

1.2. **Methode van onderzoek**

Voor het onderzoek naar de besluitvorming over de Zone 60-maatregel in de gemeente Leusden is gebruikgemaakt van een diverse bronnen: een interview met een vertegenwoordiger van de ambtelijke organisatie in de gemeente, schriftelijke documenten (*Bijlage 1*), een enquête onder betrokken actoren (*Bijlage 2*) en een analyse van de uitvoering van het beleid met de door de SWOV ontwikkelde Duurzaam Veilig-meter. Met behulp van deze bronnen is een beeld verkregen van de vormen van samenwerking die hebben plaatsgevonden en van de beleidsresultaten. De bevindingen hiervan worden besproken in *Hoofdstuk 3* (actoren en netwerkanalyse), *Hoofdstuk 4* (resultaten) en *Hoofdstuk 5* (conditionerende omstandigheden). Alvorens de analyses te bespreken wordt een beeld geschetst van de onderzochte gemeente (zie *Hoofdstuk 2*). Dit rapport eindigt met een aantal conclusies (*Hoofdstuk 6*) op basis van het onderzoek in de gemeente Leusden.

2. Situatieschets gemeente Leusden

In dit hoofdstuk wordt een kort beeld geschetst van Leusden. Aan bod komen een algemeen beeld van de gemeente, de verkeersveiligheidssituatie en het verkeersveiligheidsbeleid in de gemeente.

2.1. Kennismaking met de gemeente

De gemeente Leusden is gelegen in de provincie Utrecht en strekt zich uit van de bosrijke uitlopers van de Utrechtse Heuvelrug in het westen tot het weidegebied van de Gelderse Vallei in het oosten. De gemeente Leusden bestaat naast de centrumkern Leusden uit de kernen Leusden-Zuid, Stoutenburg en de dorpskern Achterveld. Leusden telt 29.000 inwoners en beslaat een oppervlakte van 60 km². Binnen de gemeentegrenzen ligt 186 kilometer weg. De gemeente heeft 170 km in eigen beheer, waarvan ongeveer een derde buiten de bebouwde kom ligt. In het noordwesten wordt Leusden ontsloten door de A28. In het oosten en zuiden grenst de gemeente aan de buurgemeenten Barneveld en Woudenberg. In *Tabel 2.1* staat een aantal algemene kenmerken van de gemeente Leusden weergegeven.

Kenmerk	Situatie anno 2003
Aantal inwoners	29.000
Oppervlakte	6000 ha
Buurgemeenten	Amersfoort, Zeist, Woudenberg, Barneveld (Gelderland)
Lengte wegen in beheer	170 km
Begroting maatregelenpakket 60km/uur-wegen	f469.000,--

Tabel 2.1. *Enkele gegevens over de gemeente Leusden.*

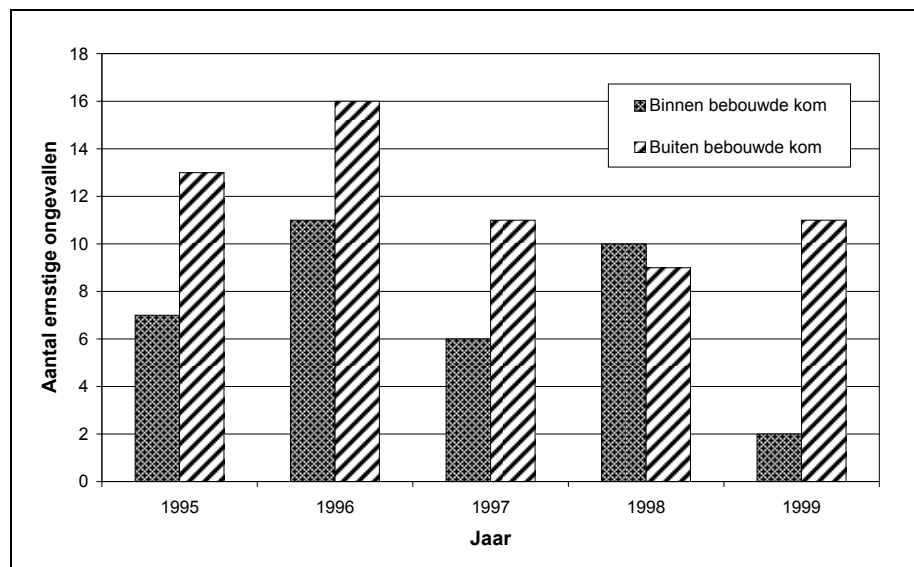
Afbeelding 4.2 (zie pagina 31) geeft een overzicht van het buitengebied van de gemeente Leusden. Dit kan onderverdeeld worden in vijf gebieden:

- Het gebied rondom de Doornseweg N227 en A28. Dit gebied grenst aan de gemeentes Amersfoort en Woudenberg.
- Het gebied ten westen van de Arnhemse weg, gelegen op de Utrechtse Heuvelrug, en voornamelijk bestaand uit het landgoed Den Treek. Dit gebied grenst eveneens aan de gemeentes Amersfoort en Woudenberg.
- Het gebied ten oosten van de Arnhemseweg en ten zuidoosten van de kern Leusden. Dit gebied is gelegen in de Gelderse Vallei en grenst aan de gemeentes Woudenberg en Barneveld.
- Het gebied ten noordoosten van de kern Leusden is ook gelegen in de Gelderse Vallei. Het grenst aan de gemeentes Barneveld en Amersfoort.
- Het gebiedje tussen de A28/Amersfoort en de bebouwde kom van Leusden. Het grenst aan de gemeente Amersfoort.

2.2. Verkeersonveiligheid en verkeersveiligheidsbeleid

Afbeelding 2.1 schetst de ontwikkeling van ernstige verkeersongevallen (resultierend in fataal letsel of ziekenhuisopname) over de periode 1995-1999 in de gemeente Leusden. In die periode waren er in totaal 96 ongevallen, waarbij 5 doden en 91 ziekenhuisgewonden vielen. Zoals *Afbeelding 2.1* illustreert, vond in de vijfjaarsperiode 1995-1999 63% van de ongevallen plaats buiten de bebouwde kom. Het beheer van de wegen ligt in 85% van deze ongevallen bij de gemeente.

Het aantal ongevallen per jaar, zeker wanneer alleen naar ongevallen met dodelijke afloop wordt gekeken, is zeer gering. De kleine aantallen hangen nauw samen met de afbakening van één gemeente als onderzoeksobject.



Afbeelding 2.1. Aantal ernstige verkeersongevallen (met dood of ziekenhuisopname als gevolg) in de gemeente Leusden in 1995-1999, uitgesplitst naar binnen en buiten de bebouwde kom.

In de gemeente Leusden zijn alle wegen in het buitengebied gecategoriseerd als erftoegangswegen (ETW) met uitzondering van twee provinciale wegen: de Arnhemseweg en de Doornseweg. Van de overige wegen is een deel ook daadwerkelijk ingericht als 60km/uur-zone. Het betreft hier het zuidoostelijk deel van het buitengebied: de Asschatterweg, Laapeerseweg, Postweg, Moorsterweg, Leusbroekerweg, Koningin Julianaweg, Langesteeg en Kolfschoterdijk. Met name de Asschatterweg en de Moorsterweg werden door de bewoners als gevaarlijke wegen aangemerkt (Oranjewoud, 1998). Door een maximumsnelheid van 60 km/uur in te voeren in combinatie met snelheidsremmende maatregelen, heeft de gemeente getracht deze gevaarlijke situaties in te perken. Tevens wilde men zo het gebied toegankelijker maken voor het grote landbouwverkeer dat vaak voor onveilige situaties zorgt. Aan de hand van ongevallencijfers heeft de gemeente bepaald welke locaties prioriteit hadden om aangepast te worden. Het eerste plan voor de te nemen maatregelen in het gebied is opgesteld door een extern ingenieursbureau (Oranjewoud) in het voorjaar van 1998. Hierin wordt gesproken over tien 30km/uur-plateaus en zestien 50km/uur-plateaus. Naar aanleiding van veel bezwaren vanuit de bewoners (met name agrariërs)

heeft de gemeente zelf in 1999 een tweede plan opgesteld. Uiteindelijk zijn er slechts acht 60km/uur-drempels aangelegd.

Zowel bij het ontwerpen van het eerste plan als van het tweede plan zijn er inspraakavonden georganiseerd waar alle belanghebbenden konden reageren op de gepresenteerde plannen. Hieruit kwam naar voren dat er onder de bewoners wel draagvlak was voor het aanpakken van de verkeersveiligheid door het nemen van maatregelen. Er was echter grote weerstand tegen de fysieke maatregelen die door zowel Oranjewoud als de gemeente Leusden werden voorgesteld in de vorm van wegversmallingen en drempels. De bewoners zagen liever dat de oplossing gezocht werd in educatie en handhaving. De politiek in Leusden honoreerde deze gevoelens uit de bevolking. De gemeente heeft vervolgens alle bewoners persoonlijk op de hoogte gesteld van de plannen en zij konden concreet op een kaartje aangeven op welke punten zij het oneens waren met de plannen. Daarnaast is een medewerker van de gemeente samen met enkele bewoners door het gebied gereden om de effecten van verschillende snelheidsremmende maatregelen te ervaren. Naast de bewoners waren ook de fietsersbond en Cumela (landbouwbelang) tegen de voorgestelde fysieke maatregelen in het buitengebied van Leusden. Onder invloed van deze bezwaren zijn de plannen van de gemeente Leusden ernstig afgezwakt.

Bij het opstellen van de plannen zijn er contacten geweest met de buurgemeenten Woudenberg en Barneveld. Deze contacten waren met name gericht op het informeren over elkaars plannen, en niet op afstemming. Er zijn toen dus geen concrete afspraken gemaakt over de vormgeving van de 60km/uur-wegen die aansluiten op wegen van een buurgemeente. Onlangs is het Regionaal Overleg Vallei In Perspectief opgericht waarin onder andere Leusden, Woudenberg en Barneveld vertegenwoordigd zijn en waarin wel over afstemming van 60km/uur-gebieden wordt gesproken. Ten tijde van de inrichting van het buitengebied van de gemeente Leusden was hiervan echter nog geen sprake.

3. Actoren en netwerkanalyse

Samenwerking is de bewuste afstemming van individuele doeleinden en handelingsplannen van de betrokken partijen, gericht op het vergroten van de verkeersveiligheid. Bij samenwerking gaat het in deze omschrijving om het bundelen van krachten gericht op een gemeenschappelijk doel. In dit onderzoek bekijken we de wijze en de mate van samenwerking. We gaan daarbij uit van een aantal beleidsopgaven waar gemeenten voor staan bij het afstemmen van hun plannen voor inrichting van haar buitengebied. Op basis van de algemene beleidsopgaven en de specifieke kenmerken van de onderzochte gemeente wordt een optimale samenwerking beschreven. Vervolgens wordt gekeken hoe de samenwerking daadwerkelijk is uitgekapt. Daarbij wordt zowel gekeken naar de contacten tussen partijen als de kennis over de standpunten van de betrokken partijen.

Dit hoofdstuk bevat een nadere analyse van de verschillende actoren en de gerealiseerde wijze van samenwerken. Deze analyse is gebaseerd op een interview gehouden met een betrokken ambtenaar van de onderzochte gemeente, documentanalyse en een enquête afgenomen onder de andere betrokken actoren. In *Paragraaf 3.1* wordt de dataverzameling nader toegelicht. Vervolgens worden in de *Paragrafen 3.2 en 3.3* de betrokken actoren en het netwerk van de gemeente Reeuwijk in kaart gebracht. De *Paragrafen 3.4 en 3.5* gaan gedetailleerder in op de samenstelling van het netwerk en de wijzen van samenwerken die worden benut bij de besluitvorming over de aanleg van 60km/uur-wegen in de gemeente Reeuwijk.

3.1. Dataverzameling

De analyse is gebaseerd op een interview gehouden op dinsdag 11 januari 2005 met dhr. I. Boone van de onderzochte gemeente Leusden, een documentanalyse (zie *Bijlage 1*) en een in januari 2005 verstuurd vragenlijst onder veertien betrokken actoren (zie *Bijlage 2*).

De respons van de enquête was 71% (op 10 van de 14 is gereageerd). De ontbrekende respondenten waren zijdelings bij het proces betrokken geweest of niet in de gelegenheid om de enquête in te vullen. Het gaat hier om een bedrijf in het gebied, de politie in Leusden en de VNG. Daarnaast is er van slechts een van de twee aangeschreven bewoners een reactie ontvangen. Echter, aangezien alle bewoners samen als één actor beschouwd worden heeft dit geen gevolgen voor de betrouwbaarheid van het onderzoek.

Een hoge respons is van groot belang voor de reconstructie van het netwerk en de analyse van de onderlinge relaties tussen partijen daarin. Daarom is aan partijen die hebben aangegeven weinig tijd voor de enquête te hebben gevraagd om minstens een deel daarvan in te vullen. Daarbij is de focus gelegd op de vragen die noodzakelijk zijn voor de analyse van de relaties binnen het netwerk. Bij de relevante tabellen staat het aantal respondenten (N) vermeld. Indien respondenten tijdens de enquête op een vraag meer dan een antwoord konden geven wordt naast de N tevens vermeld hoeveel antwoorden er in totaal gegeven zijn. Bij de resultaten moet in acht worden genomen dat slechts enkele burgers en bedrijven zijn benaderd. De antwoorden van deze mensen kunnen geenszins worden beschouwd als

een afspiegeling van de actoren 'burgers' en 'individuele bedrijven'; ze geven slechts een impressie van de geënquêteerden.

3.2. **Betrokken actoren**

In deze studie onderzoeken we de aanwezigheid van relaties tussen diverse partijen¹. *Tabel 3.1* geeft een overzicht van partijen, en hun belang en opstelling bij de invoering van 60km/uur-gebieden in de gemeente Leusden. De genoemde partijen in deze tabel vormen tegelijkertijd de afbakening van het beleidsnetwerk.

Alle respondenten geven een 'Betere verkeersveiligheid' aan als een van de belangen bij de aanleg van 60km/uur-gebieden. Andere belangen die veel genoemd worden zijn 'Draagvlak bij burgers voor het verkeersbeleid' (67%) en 'Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer' (56%).

De opstelling van de actoren zoals deze in *Tabel 3.1* is aangegeven, geeft de mening weer van de actoren die hebben aangegeven contact te hebben gehad met betreffende actor over de inrichting van het 60km/uur-gebied in de gemeente Leusden. Het lage aantal respondenten is een gevolg van het geringe aantal actoren dat onderlinge contacten had. Bijna alle partijen worden beoordeeld als weinig en/of redelijk constructief. Oranjewoud wordt wat positiever gescoord, terwijl LTO er negatiever uit komt.

¹Een relatie kan bestaan uit alle (in)formele, professionele contacten ten behoeve van de aanleg van 60km/uur-gebieden in de gemeente Leusden gericht op informatie-uitwisseling en overleg via mondeling, elektronisch, telefonisch of schriftelijk verkeer.

Partij	Belangen	Opstelling ²
Gemeente Leusden	Draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersbeleid Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid Minder sluijverkeer Lagere rijsnelheden Betere verkeersveiligheid	Helemaal niet (1), weinig (3), redelijk (2) constructief (N=6)
Gemeente Barneveld	Draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersbeleid Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid Betere verkeersveiligheid Financiële verantwoording Goede aanrijtijden hulpdiensten	Weinig (1) constructief (N=1)
Gemeente Woudenberg	Betere verkeersveiligheid Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente Lagere rijsnelheden Doorstroming en rijcomfort Minder sluijverkeer	Redelijk (1) constructief (N=1)
Provincie Utrecht	Logische consistente aansluiting van gemeentelijke wegen op provinciale wegen Betere verkeersveiligheid	Weinig (1) constructief (N=1)
Advies- en ingenieursbureau Oranjewoud	Betere verkeersveiligheid Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregelen (bijv. onderhoud) Behoud van landelijk karakter omgeving Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer	Weinig (1), redelijk(1), zeer (1) constructief (N=3)
VNG	Geen respons	Weinig (1), redelijk (1) constructief (N=2)
Politie	Geen respons	Weinig (2), redelijk (2) constructief (N=4)
Belangenorganisatie Cumela ³ (opvolger Boval)	Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer Betere verkeersveiligheid Meewerken aan landelijk beleid Draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersbeleid Draagvlak bij burgers voor verkeersbesluit	Weinig (1), redelijk (1), constructief (N=2)
Fietsersbond	Betere verkeersveiligheid Minder sluijverkeer Lagere rijsnelheden Behoud van landelijk karakter omgeving Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid	Weinig (2), redelijk (1) constructief (N=3)
LTO-Leusden	Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer Meewerken aan landelijk beleid Betere verkeersveiligheid Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente Behoud van landelijk karakter omgeving	Helemaal niet (1) constructief (N=1)
Individuele bedrijven	Geen respons	Weinig (1), redelijk(1), zeer (1) constructief (N=3)
Individuele burgers	Doorstroming en rijcomfort Goede aanrijtijden hulpdiensten Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid Financiële verantwoording Betere verkeersveiligheid	Weinig (1), redelijk (2) constructief (N=3)

Tabel 3.1. *Beleidsnetwerk van de gemeente Leusden.*

² De opstelling geeft een beeld van hoe constructief deze partij zich heeft opgesteld in de ogen van andere partijen in het netwerk

³ Belangenorganisatie in de regio Leusden gericht op loonwerken in de agrarische sector.

3.3. Algemene beschrijving van het netwerk

De gemeente heeft face-to-face, schriftelijk en telefonisch contact gehad met Oranjewoud voor het opstellen van het eerste plan. Hier was sprake van maandelijks contact gedurende één jaar.

Verder heeft de gemeente Leusden officieel contact gehad met de twee buurgemeenten die aan het betreffende gebied grenzen: Woudenberg en Barneveld. Dit was een eenmalig contact waarbij toen geen concrete afspraken zijn gemaakt op het gebied van afstemming op elkaars plannen. De gemeente Leusden was een van de eerste gemeenten in Nederland die het buitengebied gingen inrichten als 60km/uur-gebied en de buurgemeenten hadden die plannen niet op zo'n korte termijn. Momenteel is er sprake van meer afstemming binnen het verband Vallei in Perspectief. Hierbij wordt periodiek op ambtelijk niveau grensoverschrijdend beleid onder andere op het gebied van verkeer en vervoer afgestemd.

Naar aanleiding van de opgestelde plannen zijn alle betrokkenen uitgenodigd voor de inspraakavonden. Op deze bijeenkomsten kon men aangeven wat men van de plannen vond en op welke punten men het wel of niet eens was met de plannen. Later in het proces zijn alle bewoners per brief persoonlijk benaderd. De contacten met de bewoners waren uitgebreid, zowel formeel als informeel. Ter ondersteuning van deze contacten heeft de gemeente incidenteel contact gehad met LTO, Cumela en de VNG. De gemeente Leusden heeft alleen regulier contact met de Fietzersbond. Zij hebben een lidmaatschap op de commissiestukken van de gemeente en hebben regelmatig contact met de gemeente. Dit is een formeel overleg maar heeft vaak een informeel karakter.

Over het algemeen kan gesteld worden dat er weinig reguliere contacten zijn en dat de incidentele contacten vaak een persoonlijk karakter hadden.

De wijze waarop partijen contact hebben gehad met de gemeente Leusden, inclusief inwinnen van informatie is weergegeven in *Tabel 3.2*.

Wijze van contact	Percentage ⁴
Vergaderen	80,0%
Telefonisch	60,0%
E-mail/schriftelijk	20,0%

Tabel 3.2. *Wijze van contact met de gemeente Leusden (N= 5; 8 antwoorden).*

Van de mogelijkheden om invloed uit te oefenen op het gemeentelijk beleid wordt door de betrokken partijen veel gebruikgemaakt, met name door de burgers. Tijdens de enquêtes gaven vier actoren aan dat de gemeente Leusden bij de aanleg van de 60km/uur-wegen een aanpak hanteerde waarbij andere partijen inbreng konden geven. Slechts één actor vond dat dit niet het geval was.

De vier actoren hebben ook allen een inbreng gehad. Drie van de vier actoren geven aan dat hun inbreng een beetje effect heeft gehad. De vierde oordeelt dat er sprake is van een redelijk effect.

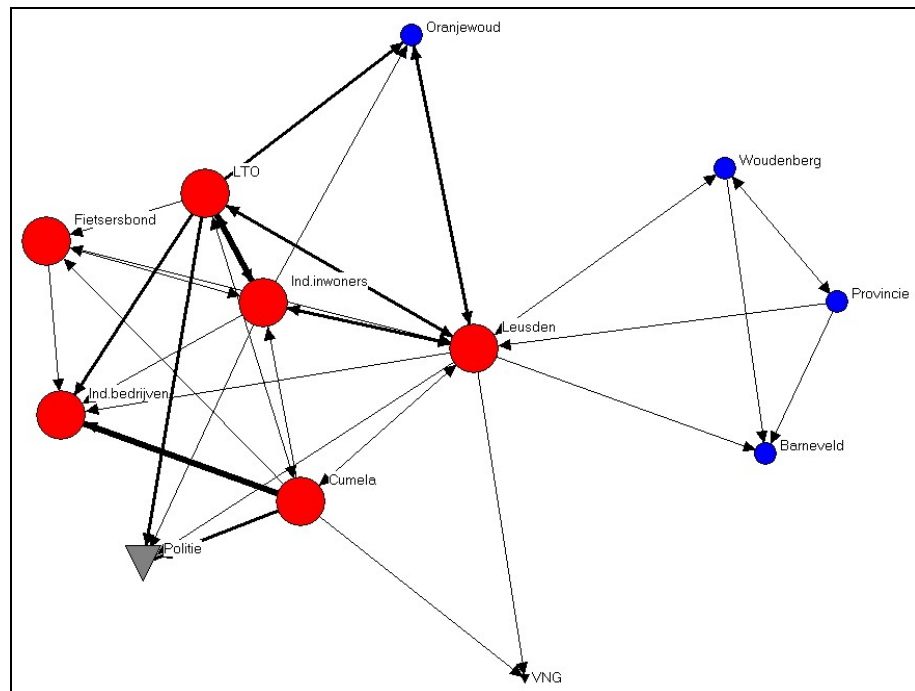
⁴ De wijze van contact telt op tot meer dan 100% omdat respondenten meer dan één antwoordcategorie hebben aangegeven

3.4. Het netwerk nader in beeld en geanalyseerd

In deze paragraaf analyseren we de onderlinge relaties in het netwerk diepgaander. We onderscheiden hierbij relaties gebaseerd op contacten en kennis over elkaars standpunten.

Contactennetwerk

Afbeelding 3.1 geeft een overzicht van de partijen en hun onderlinge relaties in het netwerk rond invoering van 60km/uur-zones in de gemeente Leusden. De pijlen geven aan wie met wie contact zegt te hebben gehad. Zo meldt LTO een relatie tot Oranjewoud. De verschillende actoren hoeven lang niet altijd *elkaar* als contact genoemd te hebben, zoals blijkt uit hetzelfde voorbeeld: Oranjewoud meldt geen relatie tot de LTO; er is sprake van een unilaterale relatie.



Afbeelding 3.1. *Contactennetwerk* (vette lijn= wekelijks contact, dikke pijl = maandelijks contact, dunne pijl = jaarlijks contact). Grootte en kleur van de cirkels: groepen actoren in de kern (groot) of op de meer perifere posities (kleiner) binnen het netwerk, gebaseerd op het (minimale) aantal directe contacten dat zij onderhouden⁵. (Non-respondenten zijn met een driehoek weergegeven.)

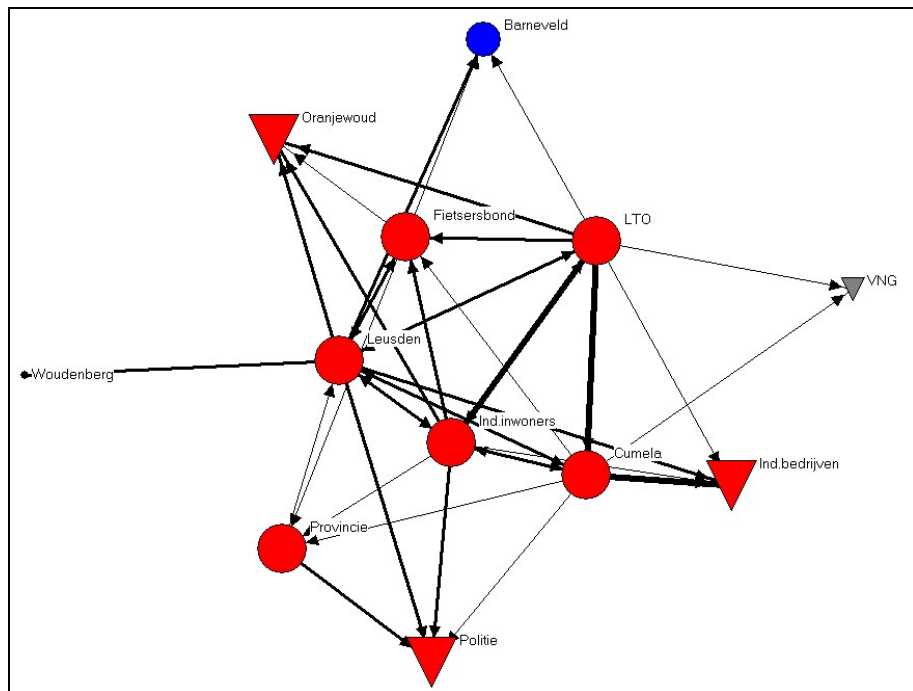
Voordat we in detail naar het netwerk kijken valt in de figuur op voorhand al een aantal zaken op. Niet ieder mogelijk contact tussen actoren is daadwerkelijk gelegd – we zien ‘lichte vlekken’ in het netwerk – en niet alle actoren zijn op gelijk niveau verbonden in het netwerk. Uiteraard draagt de non-respons van politie en VNG hieraan bij. Desondanks valt op dat het Leusdense beleidsnetwerk relatief klein van omvang is (twaalf actoren). Wat in de figuur niet direct zichtbaar is – en ook opmerkelijk – is dat gemeente

⁵ De figuur is vervaardigd met behulp van Netdraw 2.17 via *Multi Dimension Scaling* (MDS) en *k-core* algoritmen. Alle overige netwerkmaatstaven in dit onderzoek zijn berekend met de netwerksoftware Ucinet 6.97 voor Windows (Borgatti, Everett & Freeman, 2002).

Amersfoort geheel buiten het netwerk valt en door Leusden tevens is benoemd als een niet-relevante actor voor invoering van 60km/uur-zones. Dit terwijl er wel grensovergangen zijn met deze gemeente in de 60km/uur-zones. Dit geldt overigens voor meer actoren; zo houdt de gemeente Leusden het netwerk kennelijk bewust klein door met een aantal andere partijen geen contacten te onderhouden, waaronder de brandweer, ambulancedienst, de Gehandicaptenraad en natuur- en milieuorganisaties (bron: ambtenaar gemeente Leusden). In algemene zin valt op dat het Leusdense netwerk vooral sterk *binnengemeentelijk* is georiënteerd: de buitengemeentelijke contacten zijn relatief schaars en weinig intensief (frequentie is jaarlijks). Ook valt op dat de agrarische sector goed is vertegenwoordigd: Cumela (loonbedrijven), de LTO en ook individuele agrarische bedrijven zijn betrokken in het netwerk. Uiteraard is gemeente Leusden de meest centrale actor in het netwerk, gevolgd door Cumela, individuele bewoners, bedrijven, de Fietsersbond en de LTO.

Standpuntennetwerk

We introduceren ook een tweede netwerk waarnaar de respondenten is gevraagd: het standpuntennetwerk. Anders dan het contactennetwerk uit *Afbeelding 3.1*, geeft dit netwerk weer in welke mate actoren kennis zeggen te hebben van elkaars standpunten over de invoering van 60km/uur-zones (*Afbeelding 3.2*).



Afbeelding 3.2. Standpuntennetwerk (vette pijl= zeer goed, dikke pijl = redelijk, dunne pijl = beetje). Grootte en kleur van de cirkels: groepen actoren in de kern of op de meer perifere posities binnen het netwerk, gebaseerd op het (minimale) aantal directe kennisrelaties dat zij onderhouden. (Non-respondenten zijn met een driehoek weergegeven.)

De non-respons is voor dit netwerk nog iets groter dan voor het contactennetwerk, wat zijn weerslag heeft op het beeld in *Afbeelding 3.2*. Desondanks merken we in vergelijking tot het contactennetwerk (*Afbeelding 3.1*) op dat

het kennisnetwerk relatief meer en intensievere relaties bevat. Zo valt op dat, wat de kennis over elkaars standpunten betreft, de periferie van het netwerk aanzienlijk kleiner is. Wellicht heeft dit ook te maken met de relatief kleine omvang van het netwerk waardoor het eenvoudiger is kennis over elkaar te hebben dan in grotere netwerken.

Analyse en vergelijking van beide netwerken

Door goed naar *Afbeelding 3.1* en *Afbeelding 3.2* te kijken hebben we intuïtief al enkele kenmerkende karakteristieken benoemd. In *Tabel 3.3* geven we daaraan een vervolg.

	Asymmetrisch		Symmetrisch	
	Contacten-netwerk	Standpunten-netwerk	Contacten-netwerk	Standpunten-netwerk
Dichtheid	30%	29%	45%	48%

Tabel 3.3. *Dichtheid van de netwerken.*

De *dichtheid* een netwerk geeft de verhouding weer tussen het *maximaal* aantal mogelijke relaties en het *feitelijk* aantal relaties in het netwerk. De maatstaf geeft zowel een indicatie van de ‘compleetheid’ van het netwerk in termen van aanwezige relaties, alsook van de complexiteit (Knoke & Kuklinski, 1982). In relatie tot de wijze van samenwerking in een netwerk kan een volledig verbonden netwerk eerder wijzen op een Poolse Landdag dan op een uitgebalanceerd netwerk dat is afgestemd op de voorliggende deeltaken of problemen die om een oplossing vragen. Een relatief lage dichtheid kan daarom toch in een relatief goed afgestemd netwerk resulteren. De maatstaf varieert tussen 0 en 100% en biedt mogelijkheden om netwerken van verschillende grootte met elkaar te vergelijken.

De dichtheid van het contactennetwerk bedraagt 45% indien we *geen* rekening houden met de *richting* van de contacten. We spreken dan over een symmetrisch netwerk waarin ieder contact per definitie bilateraal is. We negeren - in tegenstelling tot *Afbeelding 3.1* – de pijlen van de relaties. Als we de pijlen wel in beschouwing nemen zijn 30% van alle mogelijke contacten in werkelijkheid ook gelegd. Indien we, zoals in *Afbeelding 3.1* wel naar de richting van de contacten kijken, neemt de dichtheid in vergelijking tot het symmetrische netwerk af omdat er veel meer relaties mogelijk zijn. Een ‘uit-relatie’ van actor A naar actor B hoeft niet automatisch ‘beantwoord’ te worden en kan dus unilateraal zijn. In dit geval is 30% van alle mogelijke in- en uitgaande contacten ook daadwerkelijk aanwezig. De dichtheid van beide netwerken is nagenoeg gelijk. De non-respons voor het standpuntennetwerk is groter dan voor het contactennetwerk – de vraag over het standpuntennetwerk is door minder respondenten beantwoord – maar desondanks is de dichtheid toch (3%) groter.

Positie en prominentie van actoren in het netwerk

Tabel 3.4 geeft met drie maten voor elk van de actoren in beide netwerken weer hoe dicht zij zich bevinden bij het centrum van het netwerk:

- **Uitgraad:** het percentage actoren waarmee actor X zegt direct contact te hebben. Actoren met een hoge uitgraad zijn actieve zenders in het netwerk. Zij zijn in staat met vele anderen informatie uit te wisselen en/of

hen te attenderen op hun zienswijzen. Op basis van deze structurele positie noemen we deze actoren *beïnvloeders*.

- Ingraad: het percentage actoren dat zegt directe contacten met actor X te onderhouden. Actoren met een hoge ingraad zijn *prominent* in die zin dat veel andere actoren direct toegang zoeken.
- Centraliteit: het percentage actoren waarmee actor X een directe relatie onderhoudt, ongeacht de richting ('in of uit') van deze relatie. Centrale actoren hebben doorgaans toegang tot meer, en meer diverse informatie (of andere hulpbronnen). Zij zijn prominente actoren en daardoor invloedrijk, maar tegelijk ook subject van beïnvloeding door anderen. Uiteindelijk kan van belang zijn of de centraliteit bijdraagt aan het bouwen van bruggen naar nauwelijks geïntegreerde actoren op grotere afstand, of dat de centraliteit is te danken aan meer nabije contacten in reeds onderling verbonden actoren.

Partij	Contactennetwerk			Standpuntennetwerk		
	Asymmetrisch		Symmetrisch	Asymmetrisch		Symmetrisch
	Uitgraad %	Ingraad %	Centraliteit %	Uitgraad %	Ingraad %	Centraliteit %
Leusden	91	64	100	82	45	91
Barneveld	0	27	27	0	27	27
Woudenberg	27	18	27	0	9	9
Provincie	27	9	27	18	27	45
Oranjewoud	9	27	27	0*	36	36
VNG	0*	18	18	0*	18	18
Politie	0*	36	36	0*	36	36
Cumela	64	18	63	64	27	73
Fietsersbond	27	27	45	36	36	64
LTO	63	27	63	73	18	73
Individuele bedrijven	0*	45	45	0*	36	36
Individuele inwoners	45	36	63	73	27	73
Gemiddelde voor het gehele netwerk, tevens netwerkdichtheid	30	30	45	29	29	48
Standaarddeviatie	29	14	23	33	10	24

Tabel 3.4. Centraliteitsmaatstaven per partij uit het beleidsnetwerk van de gemeente Leusden voor zowel het contacten- als standpuntennetwerk⁶ (* Non-respondenten scoren 0 op de uitgraad).

In Tabel 3.4 zien we dat de centrale positie van gemeente Leusden in het contactennetwerk 100% bedraagt: zij onderhoudt met alle elf actoren contacten. Dit is overigens niet verwonderlijk gezien de opgave waarvoor deze gemeente zich gesteld ziet en het initiatief dat zij hierin moet nemen. De gemeente wordt met stip gevolgd door twee belangengroeperingen – de LTO en Cumela – alsook de groep individuele bewoners (allen 63%). Deze belangengroeperingen zijn overigens actievere zenders dan ontvangers van

⁶ Deze maatstaven zijn geïntroduceerd door Linton Freeman (1979). De gemiddelden zijn afgerond op hele getallen.

contacten (uitgraad respectievelijk 63 en 64%). Het succes, gemeten naar de gemelde kennis door andere actoren over de standpunten van LTO en Cumela, is echter geringer: respectievelijk 18 en 27% van de actoren meldt kennis te hebben van hun standpunten. Daaronder is overigens wel de belangrijkste beslisser, gemeente Leusden.

Relatief laag scoren de ambtelijke en bestuurlijke actoren, zoals buurgemeenten, de provincie en de politie.

De kolommen met waarden voor de centraliteit geven aan welke actoren tot de kern en welke meer tot de periferie van het netwerk behoren, en zijn de basis voor de netwerkfiguren (*Afbeelding 3.1* en *Afbeelding 3.2*). De gemiddelden van deze kolommen zijn overigens gelijk aan de dichtheid van beide netwerken, indien we de richting van de relaties verwaarlozen (symmetrisch netwerk); zie *Tabel 3.4*.

De standaarddeviatie meet de mate waarin de individuele actoren afwijken van het gemiddelde. We zien voor de ingraad een lagere individuele afwijking van het gemiddelde en dus een structureel gelijkwaardiger positie van actoren in het netwerk dan voor de uitgraad; veel actoren hebben zelfs een uitgraad 0. Een deel van de actoren heeft een uitgraad 0 omdat ze niet hebben gereageerd op de enquête, dit wordt met een * aangegeven in de tabel. De andere actoren met een uitgraad 0 hebben aangegeven niet betrokken te zijn geweest.

In het standpuntennetwerk valt op dat individuele inwoners en belangengroepen over het algemeen veel kennis hebben van andere standpunten (73%). De provincie is in dit netwerk overigens wat 'opgeklommen' en behoort nu zelfs tot de kern van het netwerk. De grensgemeenten Barneveld en Woudenberg behoren echter nog steeds tot de periferie van het netwerk.

Aan de centraliteiten van het contacten- en standpuntennetwerk (zie *Tabel 3.4*) valt op dat deze een gelijke trend hebben. Over het algemeen scoren actoren die een hoge centraliteit hebben in het contactennetwerk ook hoog in het standpuntennetwerk. Hetzelfde geldt voor actoren die lager scoren op de centraliteit, zowel in het standpunten- als het contactennetwerk. Een dergelijk verband is ook niet verwonderlijk, aangezien het hebben van contact veelal samenhangt met geïnformeerd zijn over de standpunten van actoren waarmee contact wordt onderhouden.

3.5. **Wijzen van samenwerken in het netwerk**

In deze paragraaf bekijken we of de structuur van het netwerk is afgestemd op de verschillende problemen die het inrichten van een 60km/uur-weg met zich meebrengt. Daarvoor verdelen we op basis van het interview en de uitgevoerde infrastructuurinventarisatie (zie *Hoofdstuk 4*) de totale beleidsopgave voor invoering van de 60km/uur-gebieden in enkele logische (deel)opgaven. Voor de gemeente Leusden zijn de volgende deelopgaven gedestilleerd:

- afstemming over de detailinrichting met buurgemeenten;
- afstemming over de inrichting met politie, hulpdiensten en ov-maatschappijen in verband met mogelijke hinder;
- afstemming in het kader van integraal planproces met belangenorganisaties, bewoners en ondernemers.

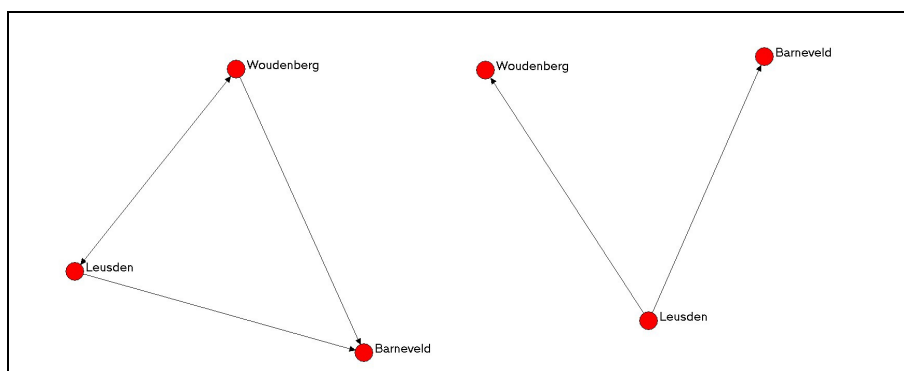
Het netwerk dat optimaal is voor de aanpak van deze deelonderwerpen kan variëren zowel wat het aantal en de typen betrokken actoren betreft, als de aard van de relaties tussen die actoren. Veelal kan worden volstaan met relaties tussen deelgroepen van de betrokken actoren, waarmee de efficiëntie en effectiviteit van de samenwerking mogelijk kan worden vergroot. Daarnaast zal voor een aantal deelonderwerpen daadwerkelijk contact noodzakelijk zijn, terwijl het in andere gevallen volstaat om op de hoogte zijn van de standpunten van andere actoren, om tot een succesvolle aanpak van een deelonderwerp te komen.

In de volgende paragrafen formuleren we per deelonderwerp veronderstellingen over de actoren die in het (deel)netwerk zouden moeten zitten en over de typen contacten (bilateraal, unilateraal), die ons inziens zouden bijdragen aan het effectief en efficiënt inrichten van de wegen. Daarna wordt geanalyseerd in hoeverre de werkelijke samenstelling van het netwerk hiermee overeenkomt.

3.5.1. Afstemming over de detailinrichting met buurgemeenten

De gemeente Leusden heeft vier buurgemeenten. Voor de afstemming van de inrichting van haar buitengebied heeft de gemeente te maken met grensovergangen met drie van haar buurgemeenten: Woudenberg, Barneveld en Amersfoort. In totaal gaat het daarbij om tien grensovergangen. Ten tijde van de inrichting van het 60km/uur-gebied in Leusden was nog geen sprake van afstemming in een gezamenlijk verband zoals het huidige Vallei in Perspectief. Daarom heeft de gemeente waar zij dat nodig achtte met de verschillende gemeenten afzonderlijk contact gehad. Op die manier is per grensovergang afgestemd.

We veronderstellen dat bij voorkeur bilateraal contact tussen de gemeenten is gewenst om tot een daadwerkelijk afgestemde situatie te komen. Het louter zenden of informeren vanuit gemeente Leusden naar de grensgemeenten biedt daarvoor in beginsel onvoldoende garanties. Deze aanpak zou daarmee moeten resulteren in een sternetwerk met gemeente Leusden als centrale actor binnen de diverse bilaterale relaties met de relevante buurgemeenten.



Afbeelding 3.3. Contactennetwerk (links) en standpuntennetwerk (rechts) tussen Leusden en relevante buurgemeenten. (Deelweergaven van respectievelijk Afbeelding 3.1 en 3.2.)

We zien dat Leusden met twee van de drie relevante buurgemeenten contacten onderhoudt: unilateraal met Barneveld (vijf grenswegen) en bilateraal (zes grenswegen) met Woudenberg. Gemeente Amersfoort komt niet in de figuur voor. We zouden deze gemeente als een geheel 'geïsoleerde' partij kunnen aanmerken buiten het beleidsnetwerk. Reden is een expliciete keuze van Leusden om op voorhand niet bilateraal af te stemmen met de buurgemeenten, maar Woudenberg en Barneveld wel te informeren over haar plannen (bron: ambtenaar gemeente Leusden). Gemeente Leusden noemt als een reden dat zij bij aanvang in 1997 voorop liep met invoering van maatregelen volgens Duurzaam Veilig. De aanpak van Leusden jegens Amersfoort (vijf grenswegen) is een autonome handelingswijze van Leusden. Overigens is gemeente Amersfoort niet vertegenwoordigd in het samenwerkingsverband Vallei in Perspectief, waardoor ook een meer recente structurele wijze van samenwerking ontbreekt.

In *Hoofdstuk 4* zullen we overigens zien dat op meer dan de helft van alle grenswegen nog feitelijke afstemmingsproblemen bestaan. Deze afstemmingsproblemen doen zich voor op grenswegen met alle drie de gemeenten.

Conclusie

Gemeente Leusden koos ervoor twee van de drie gemeenten actief te informeren over haar plannen (unilateraal). Uit het interview blijkt dat dit louter kennisuitwisseling betrof. Uit de netwerkdata blijkt dat een van deze relaties ook is beantwoord en zich heeft ontwikkeld tot een bilateraal contact met Woudenberg. Overall zijn de relaties weinig intensief en zagen we eerder al dat de grensgemeenten zich in de periferie van het beleidsnetwerk bevinden. Ten aanzien van gemeente Amersfoort is bewust gekozen voor eenzijdig autonoom handelen. In het begin van deze paragraaf veronderstelden we minimaal bilaterale contacten met de alle relevante buurgemeenten aan te treffen. Dit bilaterale contact is met slechts één buurgemeente ook daadwerkelijk tot stand gekomen. In het licht van de veronderstellingen concluderen we dat de samenwerking voor de deelopgave 'afstemming over detailinrichting met deelgemeenten' slechts zeer gebrekkig tot stand is gekomen. Uit het interview blijkt dat gemeente Leusden wellicht in 1997 voorop liep met haar Duurzaam Veilig-plannen, maar anno 2005 nog steeds afstemt over discontinuïteiten met haar buurgemeenten:

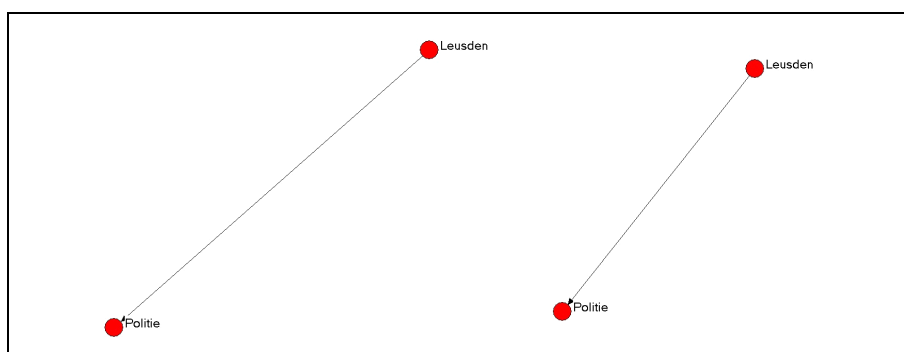
"Leusden gaat proberen om de gebieden te uniformeren met Woudenberg en Barneveld. Het moet als het ware een gebied worden waarbij de gemeentegrenzen niet meer opvallen. Er zijn nu ook in de raad vragen gesteld over een gevaarlijke kruising die gedeeld wordt met Woudenberg. Hier wordt nu samen aan een oplossing gewerkt" (ambtenaar gemeente Leusden).

3.5.2. *Afstemming met politie, hulpdiensten en ov-maatschappijen*

De tweede deelopgave betreft de afstemming van de gekozen inrichting voor 60km/uur-wegen met hulpdiensten (politie, brandweer, ambulance) en het openbaar vervoer (busdiensten). Deze actoren vervullen publieke functies en zijn inhoudelijk relevant vanwege het onderhouden van adequate hulproutes (politie, brandweer, ambulance) en het bieden van voldoende rijcomfort (ambulance en openbaar vervoer). In Leusden is het openbaar

vervoer echter geen relevante partij, aangezien dit geen gebruik maakt van de 60km/uur-wegen.

We veronderstellen dat Leusden *minimaal* informatie verstrekt aan de actoren (unilateraal) over de inrichting die zij voor ogen heeft, met het verzoek om reactie (uitnodigen tot bilateraal contact). Voor de politie geldt de aanvullende eis dat dit bilaterale contact ook feitelijk tot stand komt: de politie moet officieel gehoord worden om de verkeersbesluiten tot het instellen van 60km/uur-zones te kunnen vaststellen (zie art. 24 BABW, Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer). Met de overige actoren kan in beginsel een unilaterale relatie vanuit de gemeente volstaan. We nemen aan dat de overige actoren alleen reageren indien ze een probleem ondervinden bij de gekozen inrichting. Uiteraard zou ook een feitelijke reactie van deze actoren de gemeente een aanvullende check op haar plannen geven (bilateraal contact).



Afbeelding 3.4. *Contactennetwerk (links) en standpuntennetwerk (rechts) tussen Leusden en hulpdiensten. (Deelweergaven van respectievelijk Afbeelding 3.1 en 3.2.)*

Gemeente Leusden heeft ervoor gekozen om de politie actief te informeren over haar voornemens, dit blijkt ook uit *Afbeelding 3.4*. Aangezien de politie niet heeft gereageerd op de enquête kan niet worden vastgesteld of het contact vanuit de gemeente is beantwoord. Overigens blijkt uit het interview dat de overall afstemming met de politie hechter is: de politie heeft op basis van gemeenschappelijke standpunten vanaf de start in 1997 als 'een partner' van de gemeente gefungeerd bij het terugdringen van het grote aantal ongevallen in het buitengebied.

Aangezien de gemeente de standpunten van de brandweer en de ambulancediensten zegt te kennen, zijn deze partijen verder bewust buiten het contactennetwerk gehouden:

“De gemeente kent hun argumenten zoals aanrijtijden. Van de andere kant; als het buitengebied veiliger wordt dan hoeft de ambulance minder vaak in het gebied te komen” (ambtenaar gemeente Leusden).

Feitelijk zouden we de brandweer en ambulancedienst in het contactennetwerk als twee geïsoleerde partijen kunnen opnemen. Voor deze casus zijn de brandweer en de ambulancedienst verder niet in de dataverzameling betrokken. Dit is tevens de reden dat zij niet in het netwerk voorkomen.

Conclusie

Aangezien de politie een van de non-respondenten is, kunnen we niet met zekerheid stellen dat het contact bilateraal is geweest, maar we veronderstellen dat dit wel het geval is. Voor afstemming met de brandweer en de ambulancedienst kiest de gemeente *bewust* voor autonoom handelen, waarbij zij aangeeft dit te doen met kennis van de standpunten van deze partijen. Het argument in het aangehaalde citaat lijkt daarbij echter slechts gedeeltelijk valide: een hogere verkeersveiligheid in het buitengebied zal alleen verkeersgerelateerde alarmsituaties verminderen. Voor andere denkbare alarmsituaties kan het nog steeds van belang zijn om af te stemmen met brandweer en ambulancediensten in het licht van hun aanrijtijden.

In het licht van de vooronderstellingen in het begin van deze paragraaf concluderen we voor deze deelopgave dat – zelfs als het contact met de politie bilateraal is – in het algemeen sprake is van een gebrekkige afstemming met de hulpdiensten.

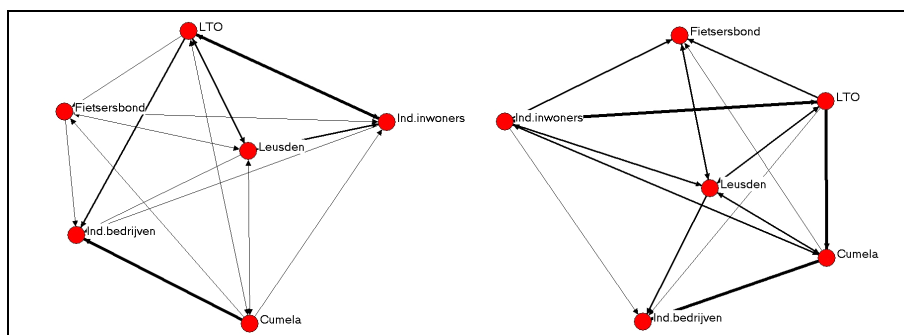
3.5.3. *Afstemming met belangenorganisaties, bewoners en ondernemers*

De derde beleidsopgave betreft de afstemming met overige belanghebbenden, vooral belangenorganisaties, individuele bewoners en bedrijven. Anders dan bij de vorige beleidsopgave hebben deze belanghebbenden geen publieke functie. Deze actoren hebben via de reguliere inspraakprocedure wel (minimaal) de mogelijkheid hun mening over de inrichtingsplannen te geven.

Evenals bij de vorige deelopgave – afstemming met hulpdiensten en ov – worden unilaterale contacten van de gemeente Leusden met elk van de belanghebbenden als een minimaal adequate wijze van samenwerking verondersteld. Een dergelijke unilaterale relatie is minimaal noodzakelijk gezien de plicht van een inspraakprocedure. Bij een bilaterale relatie heeft de gemeente overigens een aangrijpingspunt om van elke individuele belanghebbende een beeld te krijgen. Het staat een gemeente overigens vrij meer ambitieuze wijzen voor samenwerking te kiezen met mogelijkheden voor multilaterale contacten, waarin plaats is voor daadwerkelijk luisteren en wederzijds 'leren'⁷.

Gemeente Leusden heeft alle bewoners van het buitengebied persoonlijk benaderd via een brief. Bewoners werd daarbij verzocht aan te geven of ze voor of tegen het plan waren. Daarmee is in overeenstemming met de vooronderstellingen uit het begin van deze paragraaf voldaan aan het onderhouden van minimaal een unilaterale relatie vanuit de gemeente. Ook zijn er vervolgens voor bewoners inspraakavonden georganiseerd. Naast bewoners heeft de gemeente afgestemd met bedrijven en belangenorganisaties. Voor het buitengebied van Leusden betreft het hier vooral landbouwgeoriënteerde instanties.

⁷ Overigens staat de richting van de relaties los van de vraag of er feitelijk sprake is van *inspraak* of van *interactief beleid*. Inspraak wordt – hoewel wij dit kunnen waarnemen als een feitelijk bilateraal contact – meestal beschouwd als *eenzijdig reageren* op plannen van de gemeente met weinig ruimte voor alternatieven terwijl de gemeente bij interactief beleid meer invloed afstaat (Pröpper & Steenbeek, 1999, p. 48-49).



Afbeelding 3.5. Contactennetwerk (links) en standpuntenetwerk (rechts) tussen Leusden en overige belanghebbenden. (Deelweergaven van respectievelijk Afbeelding 3.1 en 3.2.)

Zonder twijfel zien we voor deze deelopgave het best ontwikkelde netwerk: er is sprake van relatief intensieve en vaak ook zelfs bilaterale relaties. Wanneer we goed kijken naar het contactennetwerk nemen we zelfs een door bilaterale relaties verbonden 'subgroep' van actoren waar, bestaande uit:

- gemeente Leusden;
- Cumula;
- LTO;
- (de groep) individuele bewoners.

In deze subgroep van vier actoren is de dichtheid 100%: alle mogelijke relaties tussen deze partijen zijn aanwezig (multilateraal). Overigens is het – in het licht van de grote agrarische component bij deze deelopgave – van belang te melden dat de gemeente de belangengroeperingen op het gebied van natuur en milieu buiten het beleidsnetwerk heeft gehouden. Als argument daarvoor geeft de gemeente ook hier aan dat zij kennis heeft van de standpunten van deze partijen en deze meeweegt in haar besluiten (bron: ambtenaar gemeente Leusden). Voor meer (potentieel) relevante partijen heeft de gemeente op voorhand besloten dat zij voor hen geen rol zag in het participatieproces, zoals de Gehandicaptenraad en 3VO. Deze actoren vallen buiten het beleidsnetwerk⁸.

Ook is een andere ontwikkeling van belang. In eerste instantie heeft de gemeente via een consult van het adviesbureau Oranjewoud een plan opgesteld waarover tijdens het ontwikkelingsproces geen afstemming plaatshad met inwoners en andere belanghebbenden. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een groot aantal bezwaren en de noodzaak voor de gemeente om het plan drastisch te herzien en feitelijk te verlaten. In het licht van deze laatste ontwikkeling moet *Afbeelding 3.5* worden gezien: een geheel nieuw beleidsontwikkelingsproces met intensievere – ook fysieke – contacten met belanghebbenden.

⁸ We moeten hierbij bedacht zijn op de strategische implicaties bij de selectie van partijen door de gemeente. Zoals De Bruijn en Ten Heuvelhof (1994, p. 89) opmerken is de selectie van actoren voor een overheid een strategische beslissing bij het (in)activeren van een (deel) van het netwerk.

Conclusie

In het licht van de veronderstellingen uit het begin van deze paragraaf constateren we dat – na een in eerste instantie volledig ontbreken van interactie – uiteindelijk sprake is van een goed ontwikkeld contactennetwerk met lokale belanghebbenden. Er zijn veel bilaterale – zelfs multilaterale – relaties. Hoewel het mogelijk is dat bij de selectie van actoren ook strategische overwegingen een rol hebben gespeeld, concluderen we toch dat sprake is van een adequate afstemming voor deze deelopgave.

4. Resultaten van de samenwerking

In dit hoofdstuk bekijken we wat de feitelijke resultaten van de beleids-samenwerking zijn in termen van de beleving vanuit het netwerk zelf en de feitelijke inrichting van 60km/uur-wegen. Behalve van informatie uit het eerdergenoemde interview, de documentanalyse en de enquêtes, wordt hierbij gebruikgemaakt van de Duurzaam Veilig-meter om het Duurzaam Veilig-gehalte van wegen te bepalen (vroeger ook DV-gehaltemeter genoemd; Van der Kooi & Dijkstra, 2000).

4.1. Beleving vanuit het netwerk

In de enquête is de respondenten (met uitzondering van de centrale actor, hier de gemeente Leusden) gevraagd naar hun oordeel. In deze paragraaf bespreken we wat de belangrijkste gevolgen van samenwerking met de gemeente Leusden zijn geweest volgens de respondenten, alsmede hun (subjectieve) oordeel over de gerealiseerde maatregel en hun beleving van het beleidsproces.

Tabel 4.1 geeft aan dat de meeste samenwerking heeft geleid tot onderlinge informatie-uitwisseling (70%). Daarnaast hebben de contacten geleid tot een samenwerking via een gemeenschappelijk plan of beleid (30%). De 30% die gescoord is op 'geen gevolgen' zijn veroorzaakt door één actor die zegt dat geen enkel contact van hen met andere partijen gevolgen heeft gehad voor de inrichting van het buitengebied van Leusden. Er is echter een andere actor die aangeeft dat hun contact met de eerdergenoemde actor wel gevolgen heeft gehad, namelijk onderlinge informatie-uitwisseling en voorkomen van onnodig dubbelwerk.

Samenwerking	Percentage van actoren ⁹
Geen gevolgen	30%
Onderlinge informatie-uitwisseling	70%
Voorkomen hinder of tegenwerking	10%
Voorkomen van onnodig dubbelwerk	20%
Versterking activiteiten zonder gemeenschappelijk plan	10%
Samenwerking via gemeenschappelijk plan/beleid	30%
Anders	10%

Tabel 4.1. *Intensiteit van samenwerking tussen actoren in het beleidsnetwerk (N=5; 18 antwoorden).*

De gemeente Leusden was niet tevreden over het verloop van het beleidsproces. Zij kreeg onverwacht veel negatieve reacties als gevolg van de beleidsvoering die zij gekozen had. De gemeente heeft haar beleid daarop aangepast, en heeft meer ruimte geboden voor inbreng van andere partijen. Van de vier partijen die aangaven dat ze inbreng hebben gehad hebben

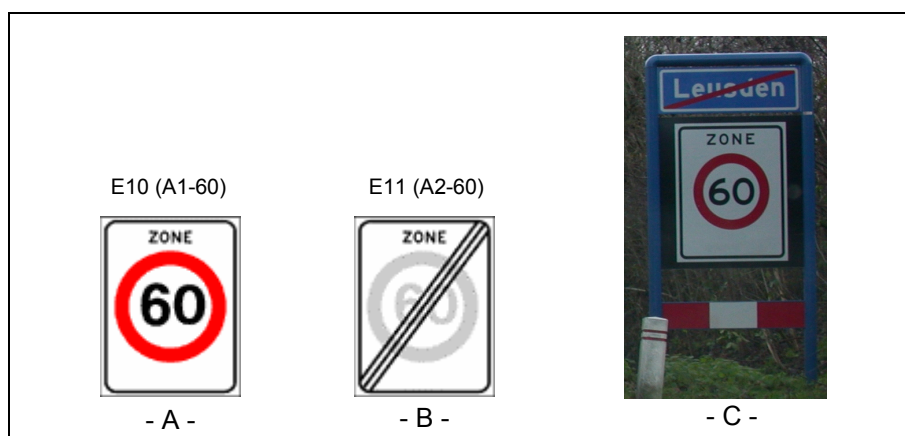
⁹ De gevolgen voor samenwerken telt op tot meer dan 100% omdat respondenten meer dan één antwoordcategorie hebben aangeven

slechts twee partijen een oordeel gegeven over de gerealiseerde maatregel. Over de effectiviteit van de maatregel zijn beide actoren positief. Echter over de snelheid van het proces werd licht negatief geoordeeld. De meningen beide actoren zijn verdeeld over de efficiëntie en het ambitieniveau van de maatregel.

Behalve om een inschatting van het resultaat is de actoren gevraagd om aan te geven of men tevreden is over de informatievoorziening vanuit de gemeente Leusden. Beide actoren hebben aangegeven dat de informatie adequaat is en dat met redelijk tevreden is over het moment van informeren.

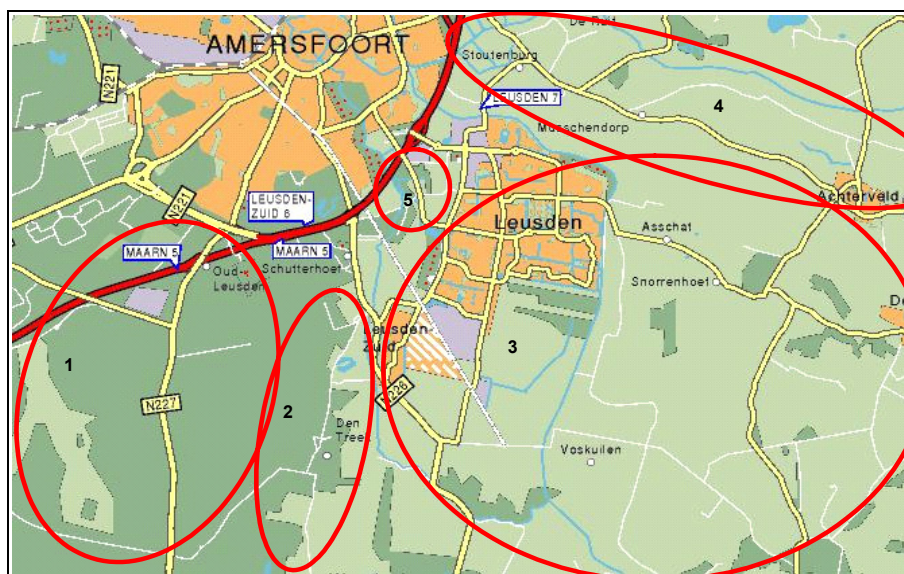
4.2. Inventarisatie van het buitengebied

Op 23 december 2004 zijn de wegkenmerken van de wegen in het buitengebied van de gemeente Leusden geïnteriseerd. Uitgangspunt van de inventarisatie vormde de informatie van de gemeente Leusden omtrent de instelling van Zones 60 (geen categoriseringsplan beschikbaar). De geïnteriseerde wegen buiten de bebouwde kom, waarvan de gemeente wegbeheerder is, hebben een totale weglengte van ongeveer 43 kilometer verdeeld over 38 verschillende wegvakken. De Hessenweg is gecategoriseerd als erftoegangsweg (ETW), maar voor en deel uitgevoerd als gebiedsontsluitingsweg met een limiet van 80 km/uur (GOW80). Aan alle andere wegen buiten de kom is volgens de gemeente een verblijfsfunctie toegekend. In het kader van Duurzaam Veilig betekent dit dat op basis van een verkeersbesluit deze wegen ingericht dienen te worden als erftoegangswegen binnen een 60km/uur-zone (ETW60 in Zone 60). De verkeersborden met de code E10 (A1-60) en E11(A2-60) geven de zone-overgang aan (zie *Afbeelding 4.1*). In totaal zijn in het buitengebied van Leusden 21 kruispunten geïnteriseerd. Alle wegen en kruisingen zijn visueel geïnspecteerd en van elk wegvak en kruispunt is ten minste één foto gemaakt.



Afbeelding 4.1. Zone 60-overgangen worden aangegeven door verkeersborden met de code E10 (A1-60) [plaatjes A en C] en E11(A2-60) [plaatje B].

Hieronder volgt een korte kwalitatieve beschouwing van de inrichting van de wegen in de vijf deelgebieden. In de volgende paragraaf wordt deze verder uitgewerkt en onderbouwd met een kwantitatieve analyse.



Afbeelding 4.2. Het buitengebied van gemeente Leusden kan globaal in 5 delen verdeeld worden, waarvan alleen in de gebieden 2, 3 en 4 wegen ingericht zijn als Zone 60.

Gebied 1, potentieel Zone 60

Het gebied rondom de Doornseweg N227 en A28. Tijdens de inventarisatie bleek dat de Appelweg, de Kol. H.L. van Roijenweg en de Dodeweg, alle gelegen op de gemeentegrens met Amersfoort, niet opgenomen zijn in een Zone 60. Naast de Doornseweg N227 ligt een parallelweg met een snelheidslimiet van 60 km/uur. Aangezien de N227 in beheer is bij de provincie Utrecht, is deze weg niet geïnventariseerd. Alle andere wegen in het gebied zijn of onverhard, of ingericht als Zone 30 (Waterlooweg), of ingericht als fietspad. Op twee kruisingen van 80km/uur-wegen zal in de toekomst één tak omgevormd worden tot een ETW60 (Kol H L van Roijenweg-Doornseweg N227 en Dodeweg Oost-Arnhemseweg N226). Het is echter nog onduidelijk wat er met deze twee kruispunten gaat gebeuren en op welke termijn.

Gebied 2

Het gebied ten westen van de Arnhemseweg is gelegen op de Utrechtse Heuvelrug. Dit gebied, voornamelijk het landgoed Den Treek, is ingericht als Zone 60. Het ene kruispunt is niet voorzien van een plateau. De ene zoneovergang (komgrens) is niet duidelijk ingericht als poort: alleen een 60-bord gecombineerd met een einde-bebouwde-kom-bord (E10+H2) en de weg loopt gewoon door met de dezelfde dimensionering.

Gebied 3

Het gebied ten oosten van de Arnhemseweg en ten zuidoosten van de kern Leusden is gelegen in de Gelderse Vallei. Dit gebied is geheel ingericht als Zone 60, met Zone 60-borden aan de grens van het gebied. In dit gebied is een deel van de kruispunten voorzien van een plateau. In één geval kruist een ETW60 met een GOW80 (Leusbroekerweg-Arnhemseweg N226) net buiten de Zone 60.

Gebied 4

Het gebied ten noordoosten van de kern Leusden is ook gelegen in de Gelderse Vallei. De Hessenweg is een lange doorgaande weg lopend vanuit Amersfoort, door Stoutenburg, tot aan Achterveld en verder de gemeente Barneveld in. De Hessenweg (ca. 5,4 km) is gecategoriseerd als ETW maar voor een deel ingericht als gebiedsontsluitingsweg (limiet 80 km/uur, 3,3 km) met dubbele doorgetrokken asmarkering, onderbroken kantmarkering en vrijliggend (brom-)fietspad. Het andere deel is ingericht als ETW (limiet 60 km/uur, 2,1 km) met onderbroken kantmarkering en zonder asmarkering. Dit ETW-deel van de Hessenweg is even breed als het GOW-deel, desondanks is er gekozen voor kantmarkering aan de rand van de verharding in plaats van een smallere rijloper met bredere kantstroken. Daarnaast heeft deze weg twee voorrangskruisingen met aantakende ETW60's. De drie overige kruisingen hebben geen plateau.

Gebied 5, potentieel Zone 60

Dit gebiedje is gelegen tussen de A28/Amersfoort en de bebouwde kom van Leusden, rondom de Heiligenbergerweg naar Amersfoort. Hoewel hier nog geen Zone 60 ingesteld is, geldt op de Heiligenbergerweg een limiet van 60 km/uur. Aangezien er geen borden op de aantakende wegen staan geldt daar een limiet van 80 km/uur. Geen van de twee kruisingen is voorzien van een plateau.

4.3. De Duurzaam Veilig-test

Bij de inventarisatie is gekeken naar de aanwezigheid van bebording en naar de inrichting van de weg en de aanwezige kruispunten. Voor de inventarisatie van de wegkenmerken is gebruikgemaakt van de Duurzaam Veilig-meter (Van der Kooi & Dijkstra, 2000). De Duurzaam Veilig-meter of DV-meter is een computerapplicatie ontworpen door de SWOV, die op basis van wegkenmerken het 'gehalte Duurzaam Veilig' van een weg of een selectie wegen kan meten. Hiervoor zijn de functionele eisen die door het CROW (1997) aan een duurzaam veilig wegennet worden gesteld omgezet naar meetbare indicatoren die aan bepaalde Duurzaam Veilig-criteria dienen te voldoen. Op basis van de ingevoerde gegevens voor de wegen binnen Leusden geeft de Duurzaam Veilig-meter een indicatie van de mate waarin de wegen duurzaam veilig zijn en tevens op welke onderdelen (wegkenmerken) niet.

In totaal zijn de in Leusden geselecteerde wegen op 21 punten beoordeeld (Van der Kooi & Dijkstra, 2000). Hiervan zijn 13 punten bruikbaar om het Duurzaam Veilig-gehalte te berekenen. De overige punten zijn algemeen van aard of kunnen volgens de Duurzaam Veilig-eisen in alle mogelijke verschijningsvormen op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom voorkomen. Ter beoordeling van de kruispunten is ook gebruikgemaakt van de DV-meter. De vragen die hierbij centraal staan betreffen de voorrangregeling en of er snelheidsreducerende maatregelen aanwezig zijn. De kwaliteit van (de wegen in) een Zone 60 wordt tevens bepaald door de vormgeving van de zoneovergangen. In de beoordeling van deze zogeheten 'poorten' voorziet de DV-meter echter niet. In het kader van dit onderzoek zijn ook de plaatsen waar de weg de gemeentegrens kruist van belang. Ook voor deze 'grensovergangen' is geen kwantitatieve scoringsmethode voorhanden. De poorten en grensovergangen zullen daarom slechts kwalitatief beschreven en beoordeeld worden.

De uitkomsten

De uitkomsten van de inventarisatie zijn vierledig. Eerst komen de uitkomsten van de wegvakken aan bod en vervolgens die van de kruispunten. Hierbij zal op een aantal specifieke situaties dieper ingegaan worden. Tot slot zullen de zone- en grensovergangen besproken worden.

4.3.1. *Het Duurzaam Veilig-gehalte van wegvakken*

Voorafgaand aan de beoordeling met de DV-meter viel op dat op 11 van de 38 wegvakken in het buitengebied van Leusden ten tijde van de inventarisatie (nog) geen Zone 60 was ingesteld. De methodiek van de DV-meter gaat ervan uit dat een ETW60 beoordeeld kan worden als er ook daadwerkelijk een limiet van 60 km/uur geldt. Daarom zijn deze 11 wegvakken niet meegewogen in het uiteindelijke DV-gehalte (Appelweg, Dodeweg, Kol H.L. van Roijenweg, Waterlooweg, Schoonderbekerweg, het GOW80-deel van de Hessenweg, Burg. de Beaufortweg, Heiligerbergerweg (2x), Lockhosterweg en Ursulineweg). In totaal liggen 27 van de 38 wegvakken en 31 km van de 43 km weglengte daadwerkelijk binnen een Zone 60. Deze wegen zijn beoordeeld aan de hand van de dertien wegkenmerken (indicatoren) in *Tabel 4.2*. De tabel toont ook per kenmerk de bijbehorende DV-eis en de DV-score, plus het DV-gehalte van alle erftoegangswegen samen¹⁰. Het totale DV-gehalte van de gemeentelijke wegen in een Zone 60 in Leusden bedraagt 91%. *Bijlage 3* geeft in *Tabel B.1* een overzicht van alle geïventariseerde wegvakken in Leusden en de DV-scores daarvan.

Bij de beoordeling per wegkenmerk valt in *Tabel 4.2* de slechte score op het onderdeel obstakelvrije afstand op. Volgens de methodiek van de DV-meter zou de obstakelvrije afstand ten minste vier meter moeten bedragen. Tijdens de inventarisatie bleek dat vaak bomen, bruggetjes, of sloten binnen vier meter van het wegvak te vinden waren. Gezien de vele smalle weggetjes in de boomrijke omgeving van Leusden is het niet eenvoudig om de obstakelvrije afstand volgens de eisen van Duurzaam Veilig in te richten. Geen enkele weg blijkt aan deze strenge eis te voldoen. In het *Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen* (CROW, 2002) en het *Handboek Bermen* (CROW, 2004a) wordt bij een snelheid van 60 km/uur een obstakelvrije zone van ten minste 1,5 m vanaf de binnenzijde van de kantmarkering geadviseerd. Een vijftal wegvakken is ingericht als rijloper met suggestiestroken en voldoet aan deze minder strenge voorwaarden. Even buiten de 1,5 m staan echter veel dikke bomen (diameter > 8 cm) die een groot gevaar vormen. Vasthoudend aan de oorspronkelijke DV-eis van 4 m betekent dit dat ook deze wegen op dit punt niet 'duurzaam veilig' scoren. Hierdoor zal het DV-gehalte op alle wegen ten hoogste 92% zijn.

¹⁰ De meeste wegvakken hebben een DV-gehalte dat boven de 80% ligt. Deze waardering is echter gebaseerd op een weging van wegkenmerken met hetzelfde gewicht. In de praktijk zal niet elk wegkenmerk een even grote invloed hebben op de verkeersveiligheid van de weg. Een gewogen waardering van wegkenmerken is echter op het moment van schrijven van dit casusrapport nog niet ontwikkeld.

Wegkenmerk	DV-eis ETW60	DV-scores ETW60*
1. Rijrichtingscheiding	Mag niet aanwezig zijn, er mag geen asmarkering zijn	92%
2. Kantmarkering	Bij wegbreedte van 2,5-4,5 m: kantmarkering toegestaan, niet verplicht; Bij wegbreedte van 4,5-6,2 m: onderbroken kantmarkering verplicht	95%
3. Vooraankondiging bewegwijzering	Mag niet aanwezig zijn	100%
4. Erfaanluitingen	Bij voorkeur aanwezig	100%
5. Obstakelvrije afstand	Moet ten minste 4 m zijn vanaf de kant van de weg of vanaf de markering	0%
6. Vluchtstrook	Mag niet aanwezig zijn	100%
7. Parkeren	Hiervoor mogen geen voorzieningen zijn getroffen	100%
8. Ov-haltes	Als aanwezig dan moeten ze op de rijbaan geplaatst zijn	100%
9. Pechvoorzieningen	Mogen niet aanwezig zijn	100%
10. Fietsers	Mogen op de rijbaan, mogen ook op aparte fietsvoorziening	100%
11. Bromfietsers	Moeten verplicht op de rijbaan	91%
12. Langzaam gemotoriseerd verkeer	Moet verplicht op de rijbaan	100%
13. Structuur verharding wegdek	Asfalt, beton of elementen (klinkers) zijn toegestaan	100%
DV-gehalte Zone 60*	27 wegvakken, 31 km weglengte	91%
* Huidige Zone 60 (alleen ETW60's: wegen buiten de bebouwde kom excl. ETW50/80 en GOW60/80)		

Tabel 4.2. *Wegkenmerken en Duurzaam Veilig-gehalte van wegvakken van erftoegangswegen in een Zone 60 in Leusden.*

Verder valt op dat op veel wegen gekozen is voor een niet-duurzaam veilige onderbroken kantstreep op de rand van de verharding (*Afbeelding 4.3*, foto 3, 4 en 5). Volgens Duurzaam Veilig is op smalle wegen geen kantmarkering vereist (*Afbeelding 4.3*, foto 1). Op bredere wegen (> 4,5 m) wordt een onderbroken kantmarkering voorgeschreven. Onderzoek heeft aangetoond dat deze 'stippellijn' bijna net zo goed het verkeer geleidt als een doorgetrokken lijn (belangrijk bij duisternis en slecht zicht. Als de kantmarkering op enkele decimeters van de rand van de wegverharding wordt aangebracht ontstaat een kantstrook. De rijbaan wordt hierdoor optische versmald met het doel de snelheid te verlagen¹¹. Tevens bieden deze kantstroken voertuigen meer redresseerruimte, zodat de kans dat ze van de weg raken afneemt. Dit is goed voor de verkeersveiligheid. Naar verwachting zal hierdoor ook de schade aan bermen afnemen (belangrijke besparing op onderhoudskosten). De *Richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken*

¹¹ Onderzoek van de SWOV heeft slechts een snelheidsverlaging van enkele procenten kunnen aantonen (Van der Kooi & Dijkstra, 2003). Wel heeft het onderzoek van de Unie van Waterschappen (Beenker, 2004) aangetoond dat het omvormen tot Zone 60 leidt tot een reductie van het aantal slachtofferongevallen met 17% op wegvakken en 47% op kruisingen.

(CROW 2004b) beveelt aan de weg in te richten in de vorm van een rijloper met kantstroken van 25 à 40 cm breed (kantmarkering: 1-3¹²). Bij voldoende breedte (> 5,5 m) heeft het echter de voorkeur om te kiezen voor kantstroken van minimaal 1,25 m, suggestiestroken genoemd (kantmarkering: 1-1), zodat er voldoende ruimte is voor fietsers of voetgangers (Afbeelding 4.3, foto 2). Ter verhoging van de herkenbaarheid en attentiewaarde werd – tot op heden – deze suggestiestrook soms extra geaccentueerd ten opzichte van de rijloper door de strook van een rode kleur te voorzien. In de *Ontwerpwijzer fietsverkeer* (CROW, 2006) wordt deze rode kleur echter voorbehouden aan de fietsstrook. Fietsstroken¹³ onderscheiden zich verder van suggestie stroken door een fietssymbool dat om de circa 500 m en na elke kruising op het wegdek is aangebracht.



Afbeelding 4.3. Voorbeelden van een juiste markering (foto's 1-2) en onjuist uitgevoerde markering (foto's 3-5) van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom in Leusden.

4.3.2. Het Duurzaam Veilig-gehalte van kruispunten

Binnen de Zones 60 in de gemeente Leusden komen twaalf kruispunten voor. In totaal zijn achttien kruispunten geïnterviewd. Deze kruispunten zijn beoordeeld op kruispunttype, voorrangregeling, verkeerslichten, bewegwijzering en snelheidsreductie. *Tabel 4.3* toont deze kenmerken samen met de DV-eis ten aanzien van een kruising tussen ETW60's en de DV-score per kenmerk. Een overzicht van de DV-scores per kruising is te zien in *Tabel B.2* van *Bijlage 3*.

¹² 1-3 staat voor een witte streep van 1 meter lang met tussenruimte van 3 meter.

¹³ Fietsstroken zijn in tegenstelling tot suggestiestroken wel wettelijk vastgelegd als fietsvoorziening (in artikel 10 van het RVV 1990). Bestuurders van motorvoertuigen (incl. bromfietsen) mogen bij een onderbroken kantmarkering wel over de fietsstrook rijden, maar niet stilstaan of parkeren op of naast een fietsstrook. Parkeervakken naast de fietsstrook worden in de *Ontwerpwijzer fietsverkeer* afgeraden.

Kenmerk kruising	DV-eis ETW60-kruispunt	DV-score kruispunten
1. Kruispunttype	4-taks- of T-kruising toegestaan	100%
2. Voorrangsregeling	Gelijkwaardige kruising verplicht	75%
3. Verkeerslichten	Mogen niet aanwezig zijn	100%
4. Bewegwijzering	Mag alleen klein aanwezig zijn**	100%
5. Snelheidsreductie	Bij voorkeur aanwezig	42%
DV-gehalte (gemiddelde van 12 kruisingen*)		83%
* Zonder kruisingen met Kol. H.L. van Roijenweg, Dodeweg, Waterlooweg, Arnhemseweg en Heiligenbergerweg; **geen doorgaande route.		

Tabel 4.3. *DV-score per kenmerk als gemiddelde van kruisingen binnen een Zone 60 in Leusden.*

Het DV-gehalte van de kruisingen in een Zone 60 in Leusden is 83%. De zeer slechte scores op de onderdelen voorrangsregeling en snelheidsreductie vallen daarbij op. Volgens de Duurzaam Veilig-eisen dient een kruispunt op een erftoegangsweg geen voorrangsregeling te hebben en tevens dient de snelheid op de kruispunten te worden gereduceerd. Een voorbeeld van een goede snelheidsremmende maatregel is een plateau op de plaats van het kruispunt.

In de praktijk blijkt dat op 72% van de kruispunten geen snelheidsreducerende maatregelen zijn genomen (*Afbeelding 4.4*, foto 6 en 7). Op slechts vijf kruisingen (28%) is gekozen voor snelheidsreductie door een plateau (*Afbeelding 4.4*, foto 8 t/m 10). Twee daarvan hebben echter een voorrangsregeling (*Afbeelding 4.4*, foto 8), wat niet overeenkomt met de DV-eis. Op de andere drie staan wegwijzers, wat in principe niet overeenkomt met de DV-eis. Het betreft hier echter een klein type wegwijzer dat geen onderdeel uitmaakt van een bewegwijzerde doorgaande route. Daarom wordt dit hier niet fout gerekend (*Afbeelding 4.4*, foto 9 en 10). Dit heeft als resultaat dat slechts drie kruisingen 100% duurzaam veilig scoren.

Op slechts negen kruispunten is er een gelijkwaardige voorrangssituatie zoals Duurzaam Veilig voorschrijft. De twee kruisingen met de Hessenweg zijn uitgevoerd als voorrangskruising (*Afbeelding 4.4*, foto 8). Op de kruising Jan van Arkelweg-Klettersteeg, op de grens met de Barneveld, zijn zelfs stopborden geplaatst.

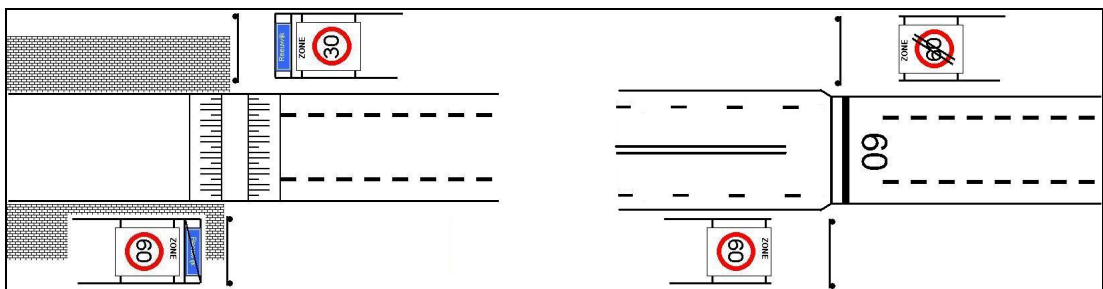


Afbeelding 4.4. Voorbeelden van kruisingen in Leusden (foto's 6-7: geen snelheidsreductie; foto 8: plateau met voorrangregeling; foto's 9-10: plateaus met wegwijzer).

4.3.3. Zoneovergangen of poorten

Alle zoneovergangen (poorten) van 60km/uur-gebieden zijn van bebording voorzien, maar in de meeste gevallen is het nog niet gelukt er een echte poort-functie aan te geven. De functie van een poort is de bestuurder te attenderen op een overgang naar een andere wegcategorie waarop een ander (snelheids)gedrag van de bestuurder en medeweggebruikers wordt verwacht. Een sober vormgegeven poort bestaat uit twee portalen met zone- en eventueel een kombord aan beide zijden van de weg, ondersteund met een drempel, dubbele dwarsstreep, wegversmalling of assprong.

Afbeelding 4.5 toont hoe een poort minimaal zou moeten zijn vormgegeven.



Afbeelding 4.5. Voorbeelden van een sobere uitvoering van een wegvakpoort bij een overgang van Zone 30 naar Zone 60 (links) en een overgang van 80 km/uur naar Zone 60 (rechts) (Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, 1998).

Behalve op de Hessenweg wordt in Leusden geen van deze ondersteunende maatregelen toegepast en wordt volstaan met een portaal aan beide zijden van de weg. De foto's in Afbeelding 4.6 tonen sober ingerichte poorten. Vaak wordt – waarschijnlijk vanwege ruimtegebrek – slechts één (zone) 60-bord geplaatst. In sommige gevallen loopt de weg gewoon door

en is er geen enkel verschil in de vormgeving en dimensionering van de weg.



Afbeelding 4.6. Voorbeelden van een sobere uitvoering van een poort bij zoneovergangen in Leusden (foto 11 tevens onjuiste asmarkering.)

4.3.4. Gemeentegrensovergangen

Bij de overgang van een weg naar een andere gemeente verandert idealiter alleen de wegbeheerder. Zeker wanneer de Zone 60 niet ophoudt bij de gemeentegrens, zou een gemeentegrens geen invloed mogen hebben op de vormgeving van de infrastructuur. Immers, het gedrag van de bestuurder hoeft niet te veranderen. Enkel een herhalingsbord, eventueel gecombineerd met een 'welkomstbord' van de buurgemeente, zou toegestaan kunnen zijn. Bij de inspectie zijn daarom de discontinuïteiten in de wegkenmerken geregistreerd. Op grond van deze discontinuïteiten kan de afstemming tussen wegbeheerders direct beoordeeld worden.

De gemeente Leusden heeft in totaal zestien overgangen naar drie buurgemeenten (zie *Tabel B.4* in *Bijlage 3*). Tien gemeentegrensovergangen liggen in een Zone 60. Slechts twee van de gemeentegrensovergangen binnen een Zone 60 zijn 'continu', de overige hebben allemaal discontinuïteiten. Zo houdt op de gemeentegrens aan het einde van de Heetvelderweg (*Afbeelding 4.7*, foto 14), Emelaarsweg en Klein Hofweg de Zone 60 op en gaat de snelheidslimiet over naar 80 km/uur terwijl er geen duidelijke poort is. Bij de grensovergangen op de Emelaarsweg-Klettersteeg (*Afbeelding 4.7*, foto 15), Moorsterweg-Kolfschoterdijk (*Afbeelding 4.7*, foto 16) en Langesteeg-Voskuilerdijk (*Afbeelding 4.7*, foto 17) is sprake van een voorrangskruising (bij de eerste twee zelfs met een stopbord). Het wegdek van de voorrangswegen in Woudenberg zijn rood gekleurd (*Afbeelding 4.7*, foto's 16 en 17). Deze alternatieve markering werkt verwarrend bij de weggebruiker. Op de grensovergang Leusbroekerweg- Voskuilerweg gaat de – volgens DV onjuiste – asmarkering over in kantmarkering. Na het bruggetje op de grensovergang Stoutenburgerlaan gaat de – volgens DV juiste – kantmarkering over in asmarkering. Naast de Klettersteeg zijn portalen geplaatst met eindebebouwde-kom-borden (H2) en is ruimte gereserveerd voor toekomstige Zone 60-borden (E10, *Afbeelding 4.7*, foto 18).



Afbeelding 4.7. Voorbeelden van discontinuïteiten op de gemeentegrens van Leusden.

4.3.5. Conclusie

De DV-gehalten van de geïnterviewde wegen en kruisingen in het buitengebied van Leusden zijn redelijk. Het DV-gehalte van de wegen in een Zone 60 is 91%. Op de kenmerken *kantmarkering* en met name *obstakel-vrije zone* wordt slecht gescoord. Het DV-gehalte van kruisingen tussen erftoegangswegen met een 60km/uur-limiet is 83%. Het toepassen van een *voorrangsregeling* op een enkele kruising, maar vooral het niet toepassen van *snelheidsreducerende maatregelen* op een meerderheid van de kruisingen is niet duurzaam veilig. De vormgeving van de geïnterviewde wegen en kruisingen in Leusden is daarmee nog niet helemaal volgens de eisen van Duurzaam Veilig. Daarnaast zijn alle zoneovergangen onvoldoende als *poort* ingericht en vertonen veel grensoverschrijdende wegen een *discontinuïteit* in vormgeving of een abrupt einde van de Zone 60 op de gemeentegrens.

5. Conditionerende omstandigheden

De totstandkoming van beleid wordt ook door andere factoren beïnvloed dan alleen door de samenwerking bij de aanleg van 60km/uur-wegen. In dit hoofdstuk wordt een aantal externe factoren aangegeven die hebben bijgedragen, in positieve of negatieve zin, aan het tot stand gekomen beleid en de daaruit volgende inrichting.

Uiteraard zijn de financiën voor een project altijd beperkt. De gemeente Leusden heeft in het kader van Duurzaam Veilig subsidie aangevraagd bij de provincie Utrecht. De uiteindelijke kosten zijn lager uitgevallen dan begroot. De begroting stond op f469.000,-- , en uiteindelijk heeft het project f400.000,-- gekost.

Het beleidsproces was in eerste instantie vrij gesloten, doordat de behandelend ambtenaar weinig zag in inspraak door andere partijen. Vanuit de gemeenteraad was er oppositie tegen de aanleg van fysieke maatregelen. Later is men, onder andere onder druk van het grote aantal reacties tijdens een inspraakbijeenkomst teruggekomen op de gesloten aanpak en heeft men meer contact gezocht met belanghebbenden in het betreffende gebied. Ondertussen had er een personele wisseling plaatsgevonden. Dit alles heeft geleid tot een persoonlijke benadering van alle bewoners die heel concreet hun ideeën over het plan konden aangeven. Deze personele wisseling heeft het verloop van het beleidsproces dus sterk beïnvloed.

6. Conclusies

In dit casusrapport is voor de gemeente Leusden nagegaan op welke wijze deze gemeente bij de besluitvorming en aanleg van haar 60km/uur-wegen contact heeft gezocht met andere actoren en op de hoogte was van hun standpunten. Daarnaast is een inventarisatie uitgevoerd van de door de gemeente ingerichte 60km/uur-gebieden.

Het netwerk van de gemeente Leusden bestaat uit twaalf relevante actoren die uiteenlopen van buurgemeenten en publieke instanties als politie en hulpdiensten, tot belangenverenigingen, bedrijven en bewoners. In het netwerk zijn veel landbouwgeoriënteerde bedrijven actief betrokken geweest.

Er zijn twee typen netwerk onderscheiden: het contacten- en het standpuntennetwerk. Voor de gemeente Leusden blijkt het contactennetwerk (asymmetrisch) een dichtheid van 30% te hebben, wat betekent dat 30% van het maximum aantal mogelijke relaties feitelijk is opgetreden. Het standpuntennetwerk kent een dichtheid van 29%. Overigens zijn de frequenties van het contactennetwerk relatief laag. In zowel het contacten- als het standpuntennetwerk heeft de casusgemeente de hoogste centraliteit (wat aangeeft met hoeveel andere actoren directe contacten worden onderhouden). Hoog in het contactennetwerk scoren een aantal landbouwgeoriënteerde actoren, te weten: Cumela en de lokale LTO. Ook individuele bewoners hebben relatief veel contacten. Opvallend laag scoren de andere betrokken bestuurlijke actoren, in dit geval de buurgemeenten en de provincie Utrecht. In het standpuntennetwerk behoort laatstgenoemde (de provincie) wel tot de kern van het netwerk.

Behalve naar het totale netwerk is gekeken of de gemeente Leusden voor de belangrijkste deelopgaven voor een adequate wijze van samenwerken heeft gekozen. De afstemming met buurgemeenten richtte zich vooral op kennisuitwisseling en bleef beperkt tot twee van de drie buurgemeenten waar een grensoverschrijdende 60km/uur-weg naartoe leidt. Het aantal contacten is beperkt en bovendien met slecht een van beide buurgemeenten bilateraal. Ten aanzien van de derde gemeente Amersfoort is sprake van autonoom handelen. De netwerkanalyse wijst over de gehele linie op een gebrekkige afstemming met buurgemeenten over de detailinrichting. Bij de tweede deelopgave, afstemming met politie en hulpdiensten, heeft de gemeente Leusden er bewust voor gekozen om enkel met de politie af te stemmen. Voor de verkeersgerelateerde alarmsituaties is deze keuze te billijken. Vraag is wel of de kennis die de gemeente zegt te hebben over de standpunten van de brandweer en ambulancedienst ook andere denkbare alarmsituaties dekt.

Voor de derde deelopgave, afstemming met belangenorganisaties, bedrijven en bewoners, heeft de gemeente Leusden veel activiteiten ondernomen. Dit deelnetwerk blijkt dan ook zeer intensief te zijn met diverse bilaterale relaties. Eén cluster actoren, bestaande uit landbouwgeoriënteerde actoren, bewoners en de gemeente Leusden, vormt zelfs een subgroep waarin alle mogelijke onderlinge contacten bestaan. Overigens zijn deze intensieve

contacten een gevolg van de koerswijziging bij de gemeente Leusden, nadat op de eerste plannen een groot aantal bezwaren te verwerken kreeg.

De resultante van het besluitvormingsproces, de gerealiseerde 60km/uur-wegen in het buitengebied, zijn met behulp van een specifieke invulling van de Duurzaam Veilig-meter getoetst. Hieruit blijkt dat het DV-gehalte van de 60km/uur-wegen in het buitengebied van de gemeente Leusden redelijk is. De wegvakken scoren negatief op de kenmerken kantmarkering en obstakelvrije zone. Voor de kruisingen is de score negatief beïnvloed doordat snelheidsreducerende maatregelen ontbreken op het merendeel van de kruisingen in het buitengebied en daarnaast doordat enkele kruisingen een voorrangsregeling hebben. Alle zoneovergangen zijn onvoldoende als poort ingericht en vertonen bij veel van de grensoverschrijdende wegen een discontinuïteit. De niet-adequate afstemming over de detailinrichting met het merendeel van de buurgemeente, die uit de netwerk-analyse is gebleken, kan hier een mogelijke verklaring voor zijn. Over het algemeen kan worden gesteld dat de geïnventariseerde wegen redelijk duurzaam veilig zijn ingericht.

Dit casusrapport beschrijft een van de veertien gemeenten waarin dit onderzoek wordt uitgevoerd. De resultaten zullen in een latere fase worden vergeleken met de bevindingen van de andere casusgemeenten.

Literatuur

- Bax, C.A., Litjens, B.P.E.A., Goldenbeld, Ch. & Pröpper, I.M.A.M. (2003). *Samenwerking als voorwaarde voor een slagvaardig verkeersveiligheidsbeleid?* R-2003-37. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Borgatti, S.P., Everett, M.G. & Freeman, L.C. (2002). *Ucinet for Windows: Software for social network analysis*. Analytic Technologies, Harvard.
- Bruijn, J.A. de & E.F. ten Heuvelhof (1994). *Sturingsinstrumenten voor de overheid. Over complexe netwerken en een tweede generatie sturingsinstrumenten*. Stenfert Kroese, Leiden/Antwerpen
- 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 Verkeerstechiek CROW, Ede.
- CROW (2002). *Handboek wegontwerp wegen buiten de bebouwde kom: erftoegangswegen*. Publicatie 164d. C.R.O.W kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, Ede.
- CROW (2004a). *Handboek veilige inrichting van bermen: niet-autosnelwegen buiten de bebouwde kom*. Publicatie 202. C.R.O.W kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, Ede.
- CROW (2004b). *Richtlijn essentiële herkenbaarheidkenmerken van weginfrastructuur: wegwijzer voor implementatie*. Publicatie 203. CROW kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, Ede.
- Freeman, L.C. (1979). *Centrality in Social Networks: I. Conceptual Clarification*. In: *Social Networks*, nr. 1, p. 215-239.
- Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer (1998). *Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig. Deel III: voorbeeldmaatregelen*. Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, Ede.
- Knoke, D. & Kuklinski, J.H. (1982). *Network analysis*. Sage Publications, Thousand Oaks, CA.
- Kooi, R.M. van der & Dijkstra, A. (2000). *Ontwikkeling van een 'DV-gehaltemeter' voor het meten van het gehalte duurzame veiligheid; Het prototype meetinstrument beschreven aan de hand van indicatoren, criteria en een proefmeting in de praktijk*. R-2000-14. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Kooi, R.M. van der & A. Dijkstra (2003). *Enkele gedragseffecten van suggestiestroken op smalle rurale wegen*. R-2003-17. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Oranjewoud (1998). *Leusden Buitengebied; Verkeersmaatregelen Buitengebied zuid-oost gemeente Leusden*. Documentnummer 86505, in opdracht van gemeente Leusden. Tweede concept, juni 1998, Almere.

Pröpper, I. & Steenbeek, D. (1999). *De aanpak van interactief beleid: elke situatie is anders*. Uitgeverij Coutinho, Bussum.

UvW (2004). *Evaluatie 60 km/uur projecten, eindrapport*. In opdracht van de Unie van Waterschappen door Via-advies, Vught

Bijlage 1 t/m 3

1. *Lijst met bestudeerde documenten*
2. *Verzendlijst enquête*
3. *DV-metingen per wegvak en kruispunt*

Bijlage 1

Lijst met bestudeerde documenten

Correspondentie tussen de gemeente Leusden en verscheidene actoren, te weten:

- VNG
- Politie Regio Utrecht, District Eemland-Zuid.
- Cumela
- Bewoners
- Dhr. Kranenburg
- J.J. Wolswinkel B.V., mengvoederfabriek
- LTO Leusden

Kranenburg, A.J. Ingesproken tekst, vergadering nr. 99-93, d.d. 13 januari 2000, van de Commissie ROVE.

Oranjewoud (1998). Leusden Buitengebied, Verkeersmaatregelen Buitengebied zuid-oost gemeente Leusden. In opdracht van de gemeente Leusden. Documentnummer 86505, tweede concept, juni 1998. Almere.

Rapport Politie Regio Utrecht, district Eemland-Zuid. mutatiernr: PL0940/99-654777.

Verslagen van raadsvergaderingen van de gemeente Leusden in de periode 1997 t/m 2002.

Verslagen van vergaderingen van de Commissie ROVE in periode 1997 t/m 2002.

Website van de gemeente <http://www.leusden.nl> (ingezien januari en februari 2005).

Bijlage 2

Verzendlijst enquête

De onderstaande actoren hebben een enquête ontvangen:

- Gemeente Leusden – dhr. Boone
- Gemeente Woudenberg – dhr. Hekman
- Gemeente Barneveld – dhr. Espeldoorn en dhr. Brukx
- Provincie Utrecht – dhr. Van Weenen
- Oranjewoud – dhr. Schoorstra
- Cumela (overkoepelende organisatie voor loonwerkbedrijven) / dhr. Dijkema
- VNG – dhr. Slange
- Fietsersbond Leusden
- LTO Leusden – dhr. Van de Hengel
- Politie afdeling Leusden – mw. Visserman
- J.J. Wolswinkel B.V. mengvoederbedrijf
- Een tweetal individuele bewoners van het gebied en één inwoner van Leusden.

Bijlage 3

DV-metingen per wegvak en kruispunt

Nr.	Wegvaknr.	Straatnaam	Weglengte (km)	DV-score
Gebied 1	1*	Appelweg	0,3	n.v.t.
	2*	Dodeweg Oost	1,9	n.v.t.
	3*	Kol H L van Roijenweg	1,6	n.v.t.
	4*	Waterlooweg	0,8	n.v.t.
Gebied 2	5	Heetvelderweg	1,3	92%
	6	Paradijsweg	1,4	92%
	7	Treekerweg (noord)	1	92%
	8	Treekerweg (zuid)	1,2	92%
Gebied 3	9	Asschatterweg (noord)	1	92%
	10	Asschatterweg (west)	0,3	92%
	11	Asschatterweg (midden)	2,3	92%
	12	Hamersveldseweg (zuid)	0,7	85%
	13	Hamersveldseweg (noord)	0,8	92%
	14	Koningin Julianaweg	0,6	92%
	15	Laapeerseweg	2,2	92%
	16	Langesteeg (west)	1,6	92%
	17	Langesteeg (zuid)	1,8	92%
	18	Leusbroekerweg (west)	0,2	92%
	19	Leusbroekerweg (midden)	1,1	92%
	20	Leusbroekerweg (oost)	0,9	85%
	21	Moorsterweg (west)	0,5	92%
	22	Moorsterweg (noord)	2	92%
	23	Postweg (west)	0,4	92%
	24	Postweg (oost)	1,3	92%
25*	Schoonderbekerweg	0,5	n.v.t.	
26	Vieweg	0,2	92%	
Gebied 4	27	Emelaarseweg	3,5	92%
	28	Hessenweg (ETW60)	2,1	85%
	29*	Hessenweg (GOW80)	3,3	n.v.t.
	30	Horsterweg	0,8	69%
	31	Jan van Arkelweg	0,8	85%
	32	Klein Hofweg	0,2	92%
	33	Stoutenburgerlaan	1,1	92%
Gebied 5	34*	Burg de Beaufortweg (80 km/u)	0,3	n.v.t.
	35*	Heiligenbergerweg (60 km/u)	1,1	n.v.t.

	36*	Heiligenbergerweg (50 km/u)	0,2	n.v.t.
	37*	Lockhorsterweg (80 km/u)	0,6	n.v.t.
	38*	Ursulineweg (80 km/u)	0,8	n.v.t.
Totaal voor de wegvakken in Zone 60		Aantal	Weglengte	DV-gehalte
		27	31 km	91%
* Niet in Zone 60				

Tabel B.1. *Overzicht geïnventariseerde wegvakken in het buitengebied van de gemeente Leusden met weglengte en DV-score per wegvak en totale DV-gehalte van erftoegangswegen binnen een Zone 60.*

	Kruisingnr.	Straatnamen	DV-score
Gebied 1*	k1*	Kol H L van Roijenweg-Doornseweg N227	n.v.t.
	k2*	Waterlooweg-parallelweg Doornseweg N227	n.v.t.
	k3*	Dodeweg Oost-Arnhemseweg N226	n.v.t.
Gebied 2	k4	Heetvelderweg-Treekerweg	80%
Gebied 3	k5*	Leusbroekerweg-Arnhemseweg N226	n.v.t.
	k6	Leusbroekerweg-Hamersveldseweg	100%
	k7	Langesteeg-Hamersveldseweg	80%
	k8	Asschatterweg-Laapeerseweg	100%
	k9	Laapeerseweg-Langesteeg	80%
	k10	Postweg-Moorsterweg	100%
Gebied 4	k11	Asschatterweg(midden-noord)-Postweg	80%
	k12	Emelaarseweg-Jan van Arkelweg-Klettersteeg (Barneveld)	60%
	k13	Emelaarseweg-'t Jannendorp	80%
	k14	Emelaarseweg-Klein Hofweg	80%
	k15	Emelaarseweg-Hessenweg	80%
Gebied 5*	k16	Stoutenburgerlaan-Hessenweg	80%
	k17*	Heiligenbergerweg-Burg de Beaufortweg-Lockhorsterweg	n.v.t.
	k18*	Heiligenbergerweg-Ursulindeweg	n.v.t.
Totaal voor de kruisingen in Zone 60		Aantal	DV-gehalte
		12	83%
* Niet in Zone 60			

Tabel B.2. *Overzicht geïnventariseerde kruisingen in de gemeente Leusden met DV-score per kruispunt en totale DV-gehalte van kruisingen binnen een Zone 60.*

Nr.	Straat met grensovergang	Buurgemeente	Discontinuïteit	Opmerking over overgang	Beoordeling
1*	Appelweg	Amersfoort	n.v.t. (80-50)	Geen poort, geen ETW60	n.v.t.
2*	Dodeweg Oost-Dodeweg West	Amersfoort	n.v.t.	Niet ingericht als ETW60	n.v.t.
3*	Kol H L van Roijenweg	Amersfoort	n.v.t.	Niet ingericht als ETW60	n.v.t.
4	Heetvelderweg	Woudenberg	60-80	Geen poort, geen markering	Voldoende (goed)
5	Vieweg	Woudenberg	Geen	Geen markering	Goed
6	Leusbroekerweg- Voskuilerweg	Woudenberg	Markering	Asmarkering in Leusden	Onvoldoende (fout)
7	Langesteeg- Voskuilerdijk	Woudenberg	Voorrangskruising	Geen plateau op kruising	Onvoldoende (fout)
8	Moorsterweg- Voskuilerdijk	Woudenberg	Geen	Geen plateau op kruising	Goed
9	Moorsterweg- Kolfschoterdijk	Woudenberg	Stopbord	Geen plateau op kruising	Onvoldoende (fout)
10*	Schoonbekerweg	Barneveld	n.v.t.	Limiet 80, geen ETW60	n.v.t.
11*	Klettersteeg	Barneveld	n.v.t. (50-80)	Niet ingericht als ETW60	n.v.t.
12	Emelaarsweg- Klettersteeg	Barneveld	60-80, stopbord	Geen poort, geen markering	Voldoende (goed)
13	Jan van Arkelweg	Barneveld	60-50	Geen poort	Voldoende (goed)
14	Klein Hofweg	Barneveld	60-80	Geen poort	Voldoende (goed)
15	Stoutenburgerlaan	Amersfoort	Markering	Bruggetje	Onvoldoende (fout)
16*	Heiligenbergerweg	Amersfoort	n.v.t. (60-50)	Geen poort	n.v.t.
* 6 van de 16 overgangen liggen niet in of niet aan de rand van een Zone 60.					

Tabel B.3. Gemeentegrensovergangen vanuit Leusden naar een buurgemeente.