

Samenwerking bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden in de gemeente Reeuwijk (Zuid-Holland)

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

D-2006-7

Samenwerking bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden in de gemeente Reeuwijk (Zuid-Holland)

Verslag van een casus



Transumo

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	D-2006-7
Titel:	Samenwerking bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden in de gemeente Reeuwijk (Zuid-Holland)
Ondertitel:	Verslag van een casus
Auteur(s):	Dr. ir. H.M. Jagtman (SWOV, TU Delft) & 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 Reeuwijk.
Aantal pagina's:	46 + 8
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 Reeuwijk. 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 Reeuwijk blijkt de afstemming met de andere wegbeheerders goed te zijn verlopen; de relaties met deze partijen waren meestal intensief. Alleen met Woerden was geen contact. Voor het overleg met de hulpdiensten geldt dat deze contacten over het algemeen voldoende waren, evenals de contacten met ov-maatschappijen. De afstemming met burgers, bedrijven en belangengroeperingen is veel minder intensief verlopen.

Op de infrastructurele kenmerken scoort Reeuwijk hoog met de Duurzaam Veilig-meter: 89% van de wegvakken en 84% 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 Reeuwijk (Province Zuid-Holland); 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 Reeuwijk. 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 Reeuwijk the cooperation with other road authorities went well; the contact with these parties was mostly intensive. The only exception being the

municipality Woerden with whom there was no contact. The cooperation with emergency services was generally sufficient, as was the case for the cooperation with public transport companies. The cooperation with citizens, businesses and interest groups was much less intensive.

Reeuwijk has a high score on the Sustainable Safety Indicator for infrastructural features: 89% of the road segments and 84% of the intersections meet the Sustainable Safety requirements. The zone transitions usually have been given the 'gate layout' insufficiently and the transitions between road authorities show many discontinuities.

Inhoud

Voorwoord	8	
1. Inleiding	9	
1.1. Aanpak	9	
1.2. Methode van onderzoek	10	
2. Situatieschets gemeente Reeuwijk	11	
2.1. Kennismaking met de gemeente	11	
2.2. Verkeersonveiligheid en verkeersveiligheidsbeleid	12	
3. Actoren en netwerkanalyse	15	
3.1. Dataverzameling	15	
3.2. Betrokken actoren	16	
3.3. Algemene beschrijving van het netwerk	19	
3.4. Het netwerk nader in beeld en geanalyseerd	21	
3.5. Wijzen van samenwerken in het netwerk	26	
3.5.1. Afstemming over de detailinrichting met buurgemeenten	26	
3.5.2. Afstemming met politie, hulpdiensten en ov-maatschappijen	28	
3.5.3. Afstemming met belangenorganisaties, bewoners en ondernemers	29	
4. Resultaten van de samenwerking	31	
4.1. Beleving vanuit het netwerk	31	
4.2. Inventarisatie Zones 60	32	
4.3. De Duurzaam Veilig-test	34	
4.3.1. Het Duurzaam Veilig-gehalte van wegvakken	35	
4.3.2. Het Duurzaam Veilig-gehalte van kruispunten	38	
4.3.3. Zoneovergangen of poorten	39	
4.3.4. Gemeentegrensovergangen	40	
4.3.5. Conclusie	41	
5. Conditionerende omstandigheden	42	
6. Conclusies	43	
Literatuur	45	
Bijlage 1 t/m 4	47	
Bijlage 1	Categoriseringsplan gemeente Reeuwijk	48
Bijlage 2	Lijst met bestudeerde documenten	49
Bijlage 3	Verzendlijst enquête	50
Bijlage 4	DV-metingen per wegvak en kruispunt	51

Voorwoord

Dit document beschrijft de resultaten van een casusonderzoek naar de samenwerking rond de aanleg van 60km/uur-wegen in de gemeente Reeuwijk. Het betreft een van veertien geplande casusstudies voor het SWOV-onderzoeksproject *Samenwerking bij het aanleggen van 60km/uur-wegen*. Na bestudering van verschillende casussen hoopt de SWOV in samenwerking met bureau Partners en Pröpper meer algemene conclusies te kunnen trekken over de mate waarin samenwerking tussen verschillende actoren kan leiden tot een slagvaardig beleid inzake 60km/uur-gebieden. De netwerkanalyses ten behoeve van deze casus zijn uitgevoerd door Bart Litjens (bureau Partners en 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.

Op deze plek spreken wij onze dank uit aan de mevrouw E. Vos (Sectorhoofd Gemeentewerken Reeuwijk) en de heer W. van Husen (medewerker Verkeer) voor hun medewerking aan het onderzoek. Tevens willen wij bij deze allen bedanken die de vragenlijst hebben ingevuld.

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 actoren 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, oftewel de inrichting van erftoegangswegen (ETW) buiten de bebouwde kom. 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 Reeuwijk. 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 actoren die belangen hebben bij de uitvoering van Duurzaam Veilig.

1.2. Methode van onderzoek

Voor het onderzoek naar de besluitvorming over 60km/uur-maatregel in de gemeente Reeuwijk is gebruikgemaakt van diverse bronnen: een interview met een vertegenwoordiger van de ambtelijke organisatie in de gemeente, schriftelijke documenten (*Bijlage 2*), een enquête onder betrokken actoren (*Bijlage 3*) 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 Reeuwijk.

2. Situatieschets gemeente Reeuwijk

In dit hoofdstuk wordt een kort beeld geschetst van Reeuwijk. 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 Reeuwijk strekt zich uit rondom de Reeuwijkse plassen die ontstaan zijn door turf- en zandwinning. Het hele gebied is zeer waterrijk, met veenriviertjes, kanalen, plassen en poelen, en behoort tot het Zuid-Hollands/Utrechts veenweidegebied. Reeuwijk telt 13.000 inwoners en beslaat een oppervlakte van 50 km², waarvan bijna een kwart uit water bestaat. Binnen de gemeentegrenzen ligt 102 km weg en 6 km aan recreatieve fiets-, ruiter- en wandelpaden. De gemeente heeft 94 km weg in eigen beheer, waarvan ongeveer de helft binnen en de helft buiten de bebouwde kom ligt. De huidige gemeente Reeuwijk is ontstaan na gemeentelijke herindeling op 1 januari 1989 (samenvoeging van Reeuwijk met onder andere Driebruggen). Nadien hebben nog enkele grenscorrecties plaatsgevonden. *Tabel 2.1* geeft een samenvatting van kenmerken van de gemeente Reeuwijk.

Kenmerk	Situatie anno 2003
Aantal inwoners	12.904 ¹
Oppervlakte	5.011 ha ¹
Buurgemeenten	Bodegraven, Boskoop, Waddinxveen, Gouda, Vlist, Oudewater en Woerden
Lengte wegen in beheer	94 km ¹
Begroting maatregelenpakket 60km/uur-wegen	Aparte begroting onbekend

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

Bijlage 1 geeft een overzicht van het categoriseringsplan van de gemeente Reeuwijk. De gemeente Reeuwijk kan ingedeeld worden in drie Zones 60:

1. Het gebied ten noordwesten van de A12 met de dorpskern Reeuwijk-Dorp en de langgerekte kern Tempel. In dit gebied liggen ook de buurtschappen Middelburg en Randenburg. Dit gebied grenst aan de gemeenten Waddinxveen en Boskoop.
2. Het gebied rondom de Reeuwijkse Plassen ten zuidoosten van de A12 met de hoofdkern Reeuwijk-Brug en dorpskern Sluipwijk. Tevens liggen in dit gebied de buurtschappen Gravekoop en Oukoop. Dit gebied grenst aan de gemeenten Gouda en Vlist.
3. Het oostelijk gelegen gebied met het buurtschap Hogebrug en de dorpskernen Driebruggen en Waarder. Dit gebied grenst aan de gemeenten Bodegraven, Oudewater, Montfoort en Woerden.

¹ CBS-gegevens over 2003 (zie <http://www.statline.nl>)

Reeuwijk is gelegen aan de A12 waardoor de gemeente een snelle verbinding met de grote steden in de Randstad heeft. Er zijn twee aansluitingen op deze snelweg. Daarnaast is er een verbinding van Gouda naar Bodegraven die door Reeuwijk-Brug heen loopt, deze verbinding sluit aan op de N11.

De gemeente combineert investeringen in wegen en rioleringen. Dit betekent dat onderhoud of reconstructie in projecten geschiedt omdat de wegen onderhoud behoeven of omdat de riolering aan vervanging toe is. Op deze wijze wordt de inrichting van duurzaam veilige wegen, waaronder de 60km/uur-wegen, meegenomen in de lopende projecten. De gemeente Reeuwijk heeft jaarlijks een bedrag van circa € 500.000 beschikbaar voor lopend onderhoud (binnen en buiten de bebouwde kom). Daarnaast is een post van € 2,3 miljoen beschikbaar voor reconstructies (dit is inclusief de kosten voor de riolering en dergelijke).

2.2. Verkeersonveiligheid en verkeersveiligheidsbeleid

Afbeelding 2.1 schetst de ontwikkeling van ernstige verkeersongevallen (resultierend in dodelijke afloop of ziekenhuisopname) over de periode 1995-1999 in de gemeente Reeuwijk. Het betreft in totaal 37 ongevallen waarbij 3 doden en 34 ziekenhuisgewonden vielen. Twee derde van deze ongevallen vond plaats op wegen in beheer bij de gemeente. Gedurende de vijfjaarsperiode 1995-1999 vond 65% van de ongevallen in de gemeente Reeuwijk plaats op wegen buiten de bebouwde kom.

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 Reeuwijk in 1995-1999, uitgesplitst naar binnen en buiten de bebouwde kom.

De gemeente Reeuwijk heeft een eigen analyse uitgevoerd over de periode 1995-1999. Het aandeel ongevallen buiten de bebouwde kom in Reeuwijk evenals het aantal ongevallen op wegen in beheer van de gemeente zoals

hierboven beschreven, komt overeen met de resultaten uit de analyses beschreven in het rapport van de gemeente (AGV, 2001). In de eigen analyse van de gemeente Reeuwijk is tevens een vergelijking met een CBS-referentiegemeente uitgevoerd. Dit betrof een plattelandsgemeente B3. In de referentiegemeente bleek de verhouding ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom sterk te verschillen met die in Reeuwijk. In de referentiegemeente was het aandeel 38% buiten de bebouwde kom, tegen 61% in Reeuwijk. Een verklaring hiervoor kan liggen in de omvang van het buitengebied, die in Reeuwijk relatief groot is. Er bleek ook nog een ander opvallend verschil met betrekking tot de locatie van ongevallen: 70% van de ongevallen vond plaats op wegvakken, tegen 45% in de referentiegemeente.

De gemeente heeft het categoriseringsplan voor het *Startprogramma Duurzaam Veilig* opgesteld als onderdeel van haar verkeersveiligheidsplan. Op deze wijze verwachtte ze een groter resultaat te bereiken. Het categoriseringsplan is opgesteld in november 2000, zodat het binnen de deadline voor subsidieaanvraag was. Het verkeersveiligheidsplan bestaat uit een verkeersveiligheidsanalyse, verkeersveiligheidsbeleid (algemeen en specifiek voor de gemeente), het categoriseringsplan en mogelijke maatregelen met prioriteiten voor invoering. Het plan is tot stand gekomen in een integraal planproces, waarvan meedenkavonden met bewoners en andere belangstellenden onderdeel uitmaakten. De geïnteresseerden zijn uitgenodigd voor een informatieavond waarop het principe van Duurzaam Veilig is uiteengezet. Vervolgens is een beperkte groep uitgenodigd om aan een meedenkavond deel te nemen. Overige belangstellenden hadden de mogelijkheid om schriftelijk hun reactie te geven. In totaal zijn drie meedenkavonden georganiseerd (gebied Tempel, Reeuwijk-Dorp en Reeuwijk-Brug; gebied Driebruggen en Waarder; informele bijeenkomst van de commissie Openbare Werken en Verkeer). Tijdens deze meedenkavonden zijn met name de subjectief onveilige situaties in de gemeenten geïnventariseerd. Daarnaast zijn mogelijke en gewenste maatregelen besproken. De combinatie van de objectieve ongevallengegevens en de bijdragen uit de meedenkavonden leverde een vijftal aandachtspunten: 1) de snelheid van gemotoriseerd verkeer, 2) gevaarlijke situaties/ongevallenconcentraties, 3) onoverzichtelijke situaties, 4) parkeren, en 5) langzaam verkeer. Behalve een behoefte aan infrastructurele maatregelen bleek uit de analyse van meedenkavond en ongevallengegevens ook een behoefte aan maatregelen die de mentaliteit/het gedrag beïnvloeden, zoals educatie, voorlichting en handhaving.

Hoewel er middelen beschikbaar waren voor het opstellen van een verkeersveiligheidsplan was er geen additioneel budget voor de uitvoering ervan. De aanpak van infrastructuur alsmede de gedragsmaatregelen dienden daarom binnen het bestaande budget gerealiseerd te worden. Zoals eerder aangegeven wordt de aanleg van Duurzaam Veilig, en daarmee ook die van 60km/uur-wegen, over het algemeen gecombineerd met de noodzaak tot reconstructie (van weg of riolering) en zijn er daardoor aparte procedures (verkeersbesluiten) voor elk van de aan te pakken wegen of clusters van wegen. Uitzondering is het plassengebied. Hiervoor is een Verkeersplan Plassengebied opgesteld, wat ongeveer 1-2 jaar eerder dan het verkeersveiligheidsplan zijn aanvang had, maar deels gelijktijdig liep. Ook hierbij is er een integraal proces geweest, waarbij bewoners, andere geïnteresseerden en verenigingen in het gebied betrokken zijn geweest. In het Verkeersplan Plassengebied was onder andere aandacht voor de bebording, de

snelheden en de veiligheid in het gebied en werd voorgesteld de toegang door middel van een ontheffingssysteem in het gebied te regelen. Er is in dit integrale plan gekozen voor een zoneringsaanpak met borden bij de toegang (snelheid en gedragsregels) opdat het natuurgebied verder een rustig karakter kan houden. Overigens is men niet helemaal gelukkig met de huidige borden.

3. Actoren en netwerkanalyse

Samenwerking is de bewuste afstemming van individuele doeleinden en handelingsplannen van de betrokken actoren. Bij samenwerking gaat het in deze omschrijving om het bundelen van krachten gericht op een gemeenschappelijk doel, in dit geval de verkeersveiligheid. 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 en 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 uitgedacht. Daarbij wordt zowel gekeken naar de contacten tussen actoren als de kennis over de standpunten van de betrokken actoren.

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 woensdag 19 januari 2005 met mevrouw E. Vos van de gemeente Reeuwijk, een documentanalyse (zie *Bijlage 1*) en een in januari 2005 verstuurd vragenlijst onder 27 betrokken die in totaal 21 actoren vertegenwoordigen (zie *Bijlage 2*).

De documentanalyse heeft tot doel achtergronden te verschaffen bij de onderwerpen die waren besproken in het interview. Het interview geeft allereerst een beeld van de werkwijze van de gemeente Reeuwijk en haar doelstellingen ten aanzien van de aanpak en inrichting van het buitengebied. Daarnaast geeft het interview aanleiding tot de selectie van actoren die voor de enquête benaderd worden. Een standaardlijst van betrokkenen (alle buurgemeenten met grensoverschrijdende 60km/uur-wegen, hulpdiensten en, indien relevant, openbaarvervoersmaatschappijen) wordt aangevuld met specifieke organisaties, bedrijven, verenigingen en personen die als belanghebbenden genoemd zijn tijdens het interview.

Met de enquête is voor een aantal actoren meer dan een persoon benaderd (bijvoorbeeld verschillende ondernemersverenigingen, verenigingen van watereigenaren en bewoners). Hiervoor is gekozen om voor zo veel mogelijk actoren minimaal één enquête terug te ontvangen. De uiteindelijke respons van de enquête was 74%: 20 van de 27 enquêtes zijn terug ontvangen. Deze respondenten vertegenwoordigen ook 20 verschillende actoren uit het beleidsnetwerk van de gemeente Reeuwijk; alleen de lokale Land- en Tuinbouworganisatie (WLTO) heeft niet gereageerd. Hiermee bestrijkt de

respons het overgrote deel van de actoren die we als relevant hebben bestempeld.

Een hoge respons is van groot belang voor de reconstructie van het netwerk en de analyse van de onderlinge relaties tussen actoren daarin. Daarom is aan actoren die in eerste instantie aangaven geen tijd voor de enquête te hebben, gevraagd om toch 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.

Negen van de twintig respondenten gaven aan niet betrokken te zijn geweest bij de besluitvorming over 60km/uur-wegen in de gemeente Reeuwijk. Als gevolg hiervan en omdat daarnaast een aantal actoren niet alle vragen wist te beantwoorden wisselt het aantal geënquêteerden dat een vraag heeft beantwoord. 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 zijn benaderd. De antwoorden van deze mensen kunnen geenszins worden beschouwd als een afspiegeling van de actoren 'burgers'; ze geven slechts een impressie van de geënquêteerden.

3.2. Betrokken actoren

In deze studie onderzoeken we de aanwezigheid van relaties tussen diverse actoren. Een relatie kan bestaan uit alle (in)formele, professionele contacten ten behoeve van de aanleg van 60km/uur-gebieden in de gemeente Reeuwijk gericht op informatie-uitwisseling en overleg via mondeling, elektronisch, telefonisch of schriftelijk verkeer. Daarnaast vragen we de actoren ook naar een ander type relatie, namelijk de mate waarin ze op de hoogte zijn van de standpunten van andere actoren in het netwerk.

Tabel 3.1 geeft een overzicht van actoren, en hun belang en opstelling bij de invoering van 60km/uur-gebieden in de gemeente Reeuwijk. De opstelling geeft hier een beeld van hoe constructief deze actor zich heeft opgesteld in de ogen van andere actoren in het netwerk. De genoemde actoren in deze tabel vormen tegelijkertijd de afbakening van het beleidsnetwerk. Van de twintig respondenten geeft 74% een 'Betere verkeersveiligheid' als een van de belangen bij de maatregel 60 km/uur aan. Daarnaast is veelvuldig aangegeven 'Efficiënte combinatie van de verkeersveiligheidsmaatregel met een andere maatregel' (58%), 'Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente' (47%) en 'Behoud van het landelijke karakter van de omgeving' (42%). De respondenten konden maximaal vijf belangen aangeven.

Actor	Belangen	Opstelling
Gemeente Reeuwijk	Betere verkeersveiligheid Lagere rijsnelheden Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregel Behoud van landelijk karakter omgeving Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente	Redelijk (5) tot zeer (3) constructief (N=8)
Gemeente Bodegraven	Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregel Lagere rijsnelheden Meewerken aan landelijk beleid Behoud van landelijk karakter omgeving	Weinig (1) tot redelijk (1) constructief (N=2)
Gemeente Boskoop	Betere verkeersveiligheid (met name voor wielrijders) Draagvlak burgers Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente Meewerken aan landelijk beleid Mogelijk minder sluijverkeer	Redelijk (2) tot zeer (1) constructief (N=3)
Gemeente Gouda	Betere verkeersveiligheid Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregel Juridisch Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer	Weinig (1), redelijk (1) tot zeer (1) constructief (N=3)
Gemeente Oudewater	Betere verkeersveiligheid Meewerken aan landelijk beleid Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregel Financiële verantwoording	Weinig (1) tot redelijk (2) constructief (N=3)
Gemeente Vlist	Meewerken aan landelijk beleid Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregel	Redelijk constructief (N=1)
Gemeente Waddinxveen	Betere verkeersveiligheid Minder sluijverkeer Lagere rijsnelheden Behoud van landelijk karakter omgeving Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregel	Redelijk constructief (3) tot zeer (1) constructief (N=4)
Gemeente Woerden	Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregel Meewerken aan landelijk beleid Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente Draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersbeleid Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid	-
Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland (ISMH)	Betere verkeersveiligheid Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente Meewerken aan landelijk beleid	Redelijk (3) tot zeer (2) constructief (N=5)
AGV adviesbureau	Gedetacheerd bij gemeente, zie Reeuwijk	Zeer constructief (N=1)
Politie	Betere verkeersveiligheid Lagere rijsnelheden Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregel Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente	Redelijk (4) tot zeer (2) constructief (N=6)

Actor	Belangen	Opstelling
Brandweer	Goede aanrijtijden hulpdiensten Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer Betere verkeersveiligheid Minder sluipverkeer Draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersbeleid Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregel	Redelijk (4) tot zeer (1) constructief (N=5)
Ambulancedienst	Goede aanrijtijden hulpdiensten	Redelijk (1) tot zeer (1) constructief (N=2)
Ov-maatschappij	Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer Kans op schade aan bussen Ontsluiting per openbaar vervoer Betere verkeersveiligheid Minder sluipverkeer	Weinig constructief (N=3)
Vereniging van Watereigenaren	Draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersbeleid Financiële verantwoording Behoud van landelijk karakter omgeving Betere verkeersveiligheid Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid	Weinig constructief (N=2)
Bewonersverenigingen	Betere verkeersveiligheid Goede aanrijtijden hulpdiensten Behoud van landelijk karakter omgeving Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente	Helemaal niet (1), weinig (2), redelijk (1) tot zeer (1) constructief (N=5)
Platform Gehandicaptenbeleid	Betere verkeersveiligheid Behoud van landelijk karakter omgeving Lagere rijksnelheden Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregel Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente	Weinig (2) tot redelijk (1) constructief (N=3)
Seniorenraad	Lagere rijksnelheden Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid Behoud van landelijk karakter omgeving Minder sluipverkeer Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer	Weinig (2) tot redelijk (2) constructief (N=4)
Ondernemersvereniging	Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer Betere verkeersveiligheid Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregel Minder sluipverkeer	Weinig (3) tot redelijk (1) constructief (N=4)
Individuele burgers	Betere verkeersveiligheid Lagere rijksnelheden Minder sluipverkeer Behoud van landelijk karakter omgeving Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregel	Helemaal niet (1), weinig (1), redelijk (2) tot zeer (1) constructief (N=5)
Lokale Land- en Tuinbouworganisatie (WLTO)	Geen repons	

Tabel 3.1. *Beleidsnetwerk van de gemeente Reeuwijk.*

De opstelling van actoren, aangegeven in de laatste kolom van *Tabel 3.1* geeft de mening weer van de respondenten die hebben aangegeven contact met betreffende actor te hebben gehad over de maatregel 60 km/uur in de gemeente Reeuwijk. Het beperkte aantal respondenten in deze tabelkolom hangt nauw samen met het grote aantal actoren dat in de vragenlijst heeft

aangegeven geen of met slechts een klein aantal andere actoren contact te hebben gehad over 60km/uur-wegen in de gemeente Reeuwijk. Over het algemeen wordt de inbreng van bestuurlijke actoren (de gemeenten) en de hulpdiensten wat hoger gewaardeerd dan van de andere belanghebbenden (instellingen en belangenorganisaties).

3.3. Algemene beschrijving van het netwerk

De gemeente Reeuwijk probeert op verschillende wijzen andere actoren te betrekken bij de besluitvorming rond de inrichting van haar 60km/uur-wegen. In de fase van het verkeersveiligheidsplan waren de contacten met name met belanghebbenden binnen de eigen gemeenten, via de eerdergenoemde meedenkavonden. Naast bewoners waren hier ook andere geïnteresseerden welkom, zo is bijvoorbeeld een medewerker van de politie aanwezig geweest. Inventarisatie van algemene verkeersveiligheidsproblemen en -maatregelen was het belangrijkste doel van deze avonden. In de planfase is er geen (regulier) contact geweest met buurgemeenten.

Sinds mei 2001 (dus gedurende de besluitvorming en aanleg van de Zones 60) werken negentien actoren, waaronder veertien gemeenten, samen in de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Midden-Holland. Een ambtelijke en bestuurlijke werkgroep opereren hierin onder de vlag van het ISMH (Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland). In het ISMH vindt afstemming plaats over algemenere onderwerpen zoals bijvoorbeeld subsidievergaring. Bovendien wordt ook subsidie van de provincie (met name het Provinciaal Overleg Verkeersveiligheid – POV) binnen het ISMH verdeeld. Een van de subdoelstellingen van het ISMH is de ontwikkeling van een fysieke infrastructuur die door de vormgeving verkeersveilig gedrag ondersteunt. Onder deze noemer kan de aanleg en inrichting van 60km/uur-wegen, met name waar dit grensoverschrijdende wegen betreft, aan bod komen. Voorts heeft het ISMH tot doel educatie, voorlichting en handhaving regionaal af te stemmen. Het ISMH wil zijn doelstellingen bereiken via praktische en uitvoeringsgerichte samenwerking om zo gezamenlijk de verkeersonveiligheid te bestrijden (ISMH, 2004).

Over de detailinrichting van 60km/uur-wegen heeft de gemeente Reeuwijk indien gewenst bilateraal overleg op ambtelijk niveau met buurgemeenten. Dit is geen regulier overleg maar geschiedt op projectbasis. De reden hiervoor kan het afstemmen van inrichtingsplannen zijn, maar ook het informeren hoe een andere gemeente de invoering van een betreffende maatregel heeft aangepakt. Voorbeelden van specifieke onderwerpen zijn: afstemming met de gemeente Boskoop over de aanpak van B-wegen, en een informatievraag van de gemeente Waddinxveen over de aanpak van Reeuwijk om bermen langs smalle wegen beschermen.

Ook bij de detailinrichting worden bewoners en bedrijven betrokken via inspraakavonden. Daarnaast nemen actoren incidenteel zelf contact op met het verzoek om een verkeerssituatie aan te pakken. Voorbeelden hiervan in 30km/uur-verblijfsgebieden zijn de Seniorenraad (oversteekvoorziening bij winkelcentrum en verzorgingshuis) en een onderwijsinstelling (oversteekvoorziening bij een school). Doordat op een na alle plassen en een deel van de omliggende wegen particulier eigendom zijn, heeft dit netwerk een bijzondere actor: watereigenaren. Deze eigenaren hebben zich verenigd in stichtingen/verenigingen. Ten behoeve van het Verkeersplan Plassen-gebied, dat deels overlapt met het verkeersveiligheidsplan, is specifiek

gesproken over de bebording in het verblijfsgebied rond de plassen alsmede de toelating via ontheffingen.

Een aantal actoren wordt alleen geïnformeerd over de inrichting van 60km/uur-wegen. Dit zijn allereerst de hulpdiensten (brandweer en ambulance) en de politie. Aangezien de politie tevens om goedkeuring van de verkeersbesluiten moet worden gevraagd, wordt deze actor incidenteel om inlichtingen gevraagd op het moment dat de keuze van de inrichting wordt overwogen. Indien geen contact is gelegd met buurtgemeenten tijdens de besluitvorming over de inrichting, worden deze gemeenten evenals de hulpdiensten, politie en bedrijven geïnformeerd over omleidingen en werkzaamheden.

Met 3VO is geen contact gezocht tijdens de fase van het verkeersveiligheidsplan, terwijl deze actor later wel betrokken is geweest. Tussen 3VO en de gemeente zijn er niet zozeer rechtstreekse contacten, maar bewoners laten zich informeren of bijstaan door deze belangenorganisatie.

Het voornamelijk bilaterale en soms informele karakter van de aanpak van 60km/uur-wegen in de gemeente Reeuwijk blijkt ook uit de enquête-resultaten. Bijna alle respondenten geven aan dat de gemeente aan actoren de mogelijkheid biedt om inbreng te hebben bij de aanleg; maar slechts twee respondenten geven aan hier ook daadwerkelijk (formeel) gebruik van te hebben gemaakt. De wijze waarop actoren contact hebben gehad met de gemeente Reeuwijk, inclusief inwinnen van informatie is weergegeven in *Tabel 3.2*.

Wijze van contact	Percentage ²
Vergaderen	20,0%
Telefonisch	26,7%
E-mail/schriftelijk	20,0%
Anders	6,7%
Niet	26,7%

Tabel 3.2. *Wijze van contact met de gemeente Reeuwijk (N=12; 15 antwoorden).*

Actoren hebben op diverse manieren kennis genomen van de intenties van de gemeente Reeuwijk rond haar 60km/uur-wegen. Alhoewel slechts twee actoren zeggen inbreng te hebben gehad in de totstandkoming, geeft bijna driekwart van de respondenten aan wel contact te hebben gehad over de invulling, maar zegt slechts 25% (5) van de actoren ook daadwerkelijk het Reeuwijkse standpunt over aanleg van 60km/uur-zones te kennen. Uit dit verschil blijkt opnieuw het incidentele karakter rond 60km/uur-wegen in de gemeente Reeuwijk.

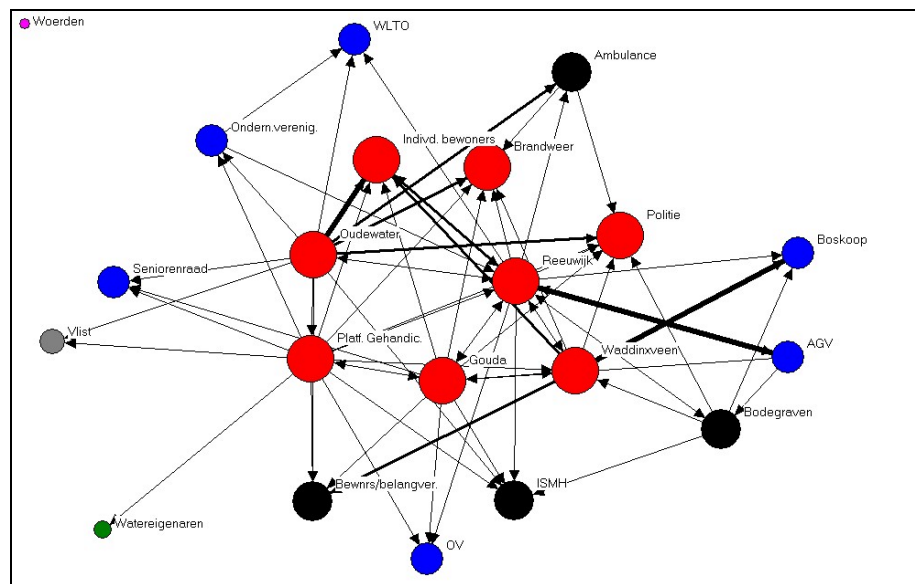
² De wijze van contact telt op tot meer dan 100% omdat respondenten meer dan een antwoordcategorie hebben aangegeven.

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 actoren en hun onderlinge relaties in het netwerk rond de invoering van 60km/uur-zones in de gemeente Reeuwijk. De pijlen geven aan wie met wie contact zegt te hebben gehad. Zo heeft bijvoorbeeld het Platform Gehandicaptenbeleid de Vereniging van Watereigenaren als een van de contacten genoemd (linksonder in de figuur). Vanzelfsprekend hoeven de verschillende actoren lang niet altijd *elkaar* als contact genoemd te hebben: de Vereniging van Watereigenaren heeft het Platform Gehandicaptenbeleid bijvoorbeeld niet als contact genoemd (er is geen wederkerige relatie).



Afbeelding 3.1. Contactennetwerk (dikke pijl= wekelijks contact, gewone pijl = maandelijks contact, dunne pijl = jaarlijks contact). 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 contacten dat zij onderhouden³.

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. Gemeente Reeuwijk is zonder twijfel de meest centrale actor, in die zin dat de meeste contacten van en naar deze gemeente lopen⁴. Gemeente Woerden valt echter geheel

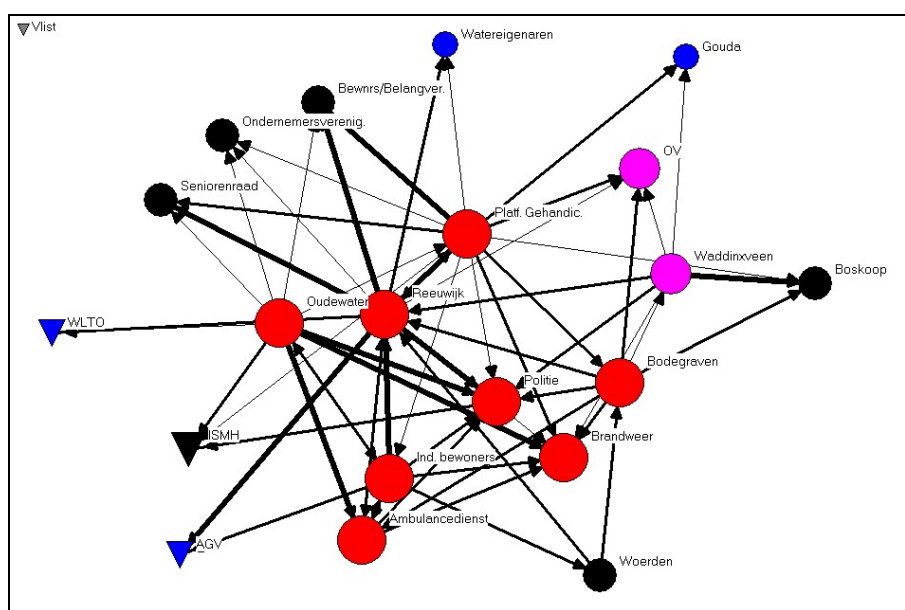
³ De figuur is vervaardigd met behulp van Netdraw 2.17 via *Multi Dimension Scaling* (MDS) en *k-core* algoritmen. Alle overige netwerkmaatstaven in dit onderzoek zijn berekend met de netwerksoftware Ucinet 6.97 voor Windows (Borgatti, Everett & Freeman, 2002).

⁴ Deze positie wordt overigens in sterke mate bepaald door de wijze van datavergaring. Aangezien we ons richten op de samenwerkingsvormen - al dan niet bewust aangegaan - vanuit één centrale actor in het netwerk, ontstaat een 'ego-netwerk' van gemeente Reeuwijk.

buiten het netwerk, ofschoon Reeuwijk en Woerden wel een 60km/uur-grensovergang delen (Oosteinde-Waardsedijk). Opvallend is ook de relatief perifere positie van het Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland (ISMH), terwijl een dergelijk orgaan juist bedoeld is om actoren rond een specifieke beleidsopgave samen te brengen. We zien tot slot dat er buiten de gemeente Reeuwijk om, ook een aantal frequente contacten wordt onderhouden over het onderwerp, zoals tussen gemeente Oudewater en de diverse hulpdiensten.

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 (dikke pijl = zeer goed, gewone 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 daarnaast met een driehoek weergegeven.)

Afbeelding 3.2 kijkt op het eerste zicht qua overall structuur niet heel veel af van het contactennetwerk (*Afbeelding 3.1*). Het aantal gemelde relaties is ongeveer gelijk, wel is de intensiteit van de relaties doorgaans hoger: er zijn meer gewone en dikke pijlen. Indien actoren melden kennis te hebben van standpunten, zijn ze daarvan vaak redelijk goed of zelfs zeer goed op de hoogte.

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	16%	15%	29%	27%

Tabel 3.3. *Dichtheid van de netwerken.*

De *dichtheid* 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 ‘completeheid’ 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 meerdere netwerken – van verschillende grootte – met elkaar te vergelijken.

De dichtheid van het contactennetwerk bedraagt 29% 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 met andere woorden – in tegenstelling tot *Afbeelding 3.1* – de pijlen of richtingen van de relaties. In dat geval zijn 29% van alle mogelijke contacten in werkelijkheid ook gelegd. Indien we ook 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 16% van alle mogelijke in- en uitgaande contacten ook daadwerkelijk aanwezig.

Voor het standpuntennetwerk is de dichtheid 15% op basis van de asymmetrische data, dus inclusief de relaties zoals aangegeven in *Afbeelding 3.2*. Houden we geen rekening met de richting van de kennis over elkaar standpunten dan is de dichtheid van het standpuntennetwerk 27%. De dichtheid van beide netwerken is nagenoeg gelijk. Wel is de non-respons voor het standpuntennetwerk is iets groter dan voor het contactennetwerk – deze vraag is door minder respondenten beantwoord.

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 %
Gemeente Reeuwijk	65	40	75	55	30	75
AGV adviesbureau (gedetacheerd bij gemeente Reeuwijk)	15	5	15	0	10	10
Gemeente Bodegraven	25	10	30	40	10	50
Gemeente Boskoop	0	15	15	0	15	15
Gemeente Gouda	50	15	55	0	10	10
Gemeente Oudewater	60	5	60	50	5	50
Gemeente Vlist	0	10	10	0	0	0
Gemeente Waddinxveen	30	20	45	30	5	35
Gemeente Woerden	0	0	0	10	5	15
Intergemeentelijke Samenwerkingsorgaan Midden-Holland (ISMH)	0	25	25	0	15	15
Politie	0	35	35	0	35	35
Vrijwillige Brandweer	0	30	30	0	35	35
Ambulancedienst	10	10	20	20	20	30
Ov-maatschappij	0	15	15	0	20	20
Vereniging van Watereigenaren	0	5	5	0	10	10
Bewoners/belangenverenigingen	0	20	20	0	15	15
Platform Gehandicaptenbeleid	65	10	70	65	10	70
Seniorenraad	0	15	15	0	15	15
Ondernemersvereniging	10	10	20	0	15	15
Individuele burgers	5	25	25	35	15	40
WLTO	0*	15	15	0*	10	10
Gemiddelde voor het gehele netwerk, tevens netwerkdichtheid	16	16	29	15	15	27
Standaarddeviatie	23	10	20	21	9	20

Tabel 3.4. *Centraliteitsmaatstaven per actor uit het beleidsnetwerk van de gemeente Reeuwijk voor zowel het contacten- als standpuntennetwerk.*⁵ (* Non-respondenten scoren 0 op de uitgraad.)

⁵ Deze maatstaven zijn geïntroduceerd door Linton Freeman (1979). De gemiddelden zijn afgerond op hele getallen.

In *Tabel 3.4* wordt uiteraard bevestigd dat gemeente Reeuwijk de meest centrale actor is (75%). Dit is overigens niet verwonderlijk gezien de opgave waarvoor deze gemeente zich gesteld ziet en het initiatief dat zij hierin moet nemen. Gemeente Reeuwijk wordt met stip gevolgd door het Platform Gehandicaptenbeleid (70%). Dat lijkt opmerkelijk, echter niet als we naar de richting van de relaties kijken. Het platform is meer een actieve zender (uitgraad 65%) dan een ontvanger van informatie (ingraad 10%). Dit is typisch voor veel belangenorganisaties, waarbij aangetekend kan worden dat het Platform Gehandicaptenbeleid – gezien zijn grote activiteit – kennelijk ook een groot belang hecht aan dit onderwerp. Het platform heeft met zijn activiteiten overigens een relatief mager succes behaald: slechts 10% van alle actoren zegt het standpunt van het platform te kennen. Daaronder is overigens wel de belangrijke actor gemeente Reeuwijk. Meer op afstand zijn vervolgens andere centrale – vooral bestuurlijke – actoren: gemeente Oudewater (60%), gemeente Gouda (55%), gemeente Waddinxveen (45%), politie (35%), gemeente Bodegraven en de vrijwillige brandweer (30%).

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).

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. De WLTO heeft een uitgraad 0 omdat ze niet heeft gereageerd op de enquête. De overige actoren met een uitgraad 0 hebben aangegeven niet betrokken te zijn geweest.

Het standpuntennetwerk komt – afgezien van enkele kleine verschuivingen – wederom min of meer overeen met het contactennetwerk. Ook de kolomgemiddelden komen grotendeels overeen met de scores van het contactennetwerk. Bij de uitgraad valt wederom op dat de standaarddeviatie relatief groot is en er slechts een klein aantal actoren is (Reeuwijk, Oudewater en Bodegraven) met relatief veel kennis over andere standpunten en tevens een groot aantal andere actoren zonder enige kennis over andere standpunten. Minder dan een derde van de actoren is overigens bekend met het standpunt van gemeente Reeuwijk (30%), terwijl Reeuwijk zegt de standpunten van 55% van de actoren te kennen.

Uit 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 in de centraliteiten, 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 Reeuwijk 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.

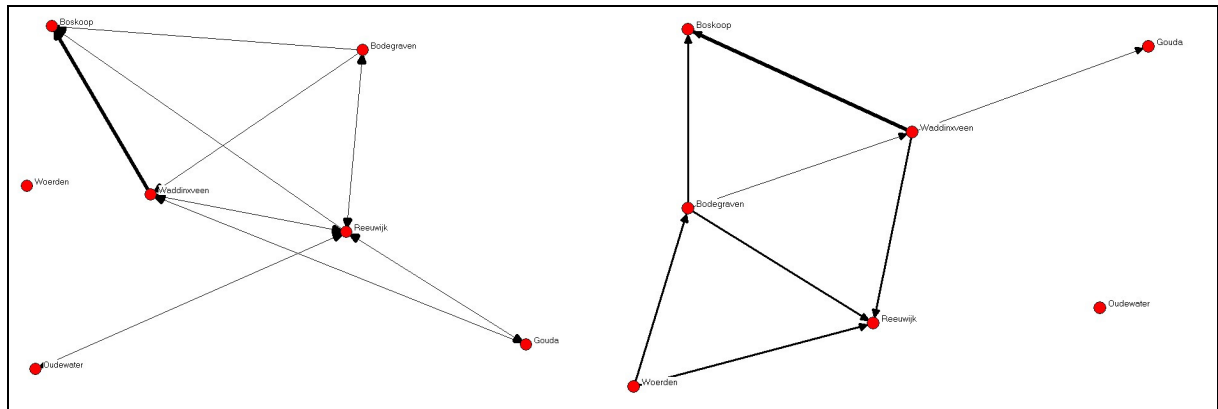
Het netwerk dat optimaal is voor de aanpak van deze deelonderwerpen kan variëren, zowel wat het aantal en de typen betrokken actoren betreft, als de aard van de relaties tussen die actoren. Veelal kan worden volstaan met relaties tussen deelgroepen van de betrokken actoren, waarmee de efficiëntie en 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 te 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. Indien de werkelijke samenstelling niet afdoende de relevant geachte wijze van afstemming dekt, wordt nagegaan of het standpuntennetwerk de ontbrekende contacten kan opvangen. In andere gevallen wordt het standpuntennetwerk enkel beschreven als dit tot relevante aanvullingen op het contactennetwerk leidt.

3.5.1. *Afstemming over de detailinrichting met buurgemeenten*

De gemeente Reeuwijk heeft voor de afstemming van de inrichting van haar buitengebied te maken met zes buurgemeenten. In totaal gaat het daarbij om tien grensovergangen. Ten behoeve van de detailinrichting van haar 60km/uur-wegen onderhoudt de gemeente met de verschillende gemeenten afzonderlijk contact. Op die manier wordt per afzonderlijke 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 Reeuwijk naar de grensgemeenten biedt daarvoor in beginsel onvoldoende garanties. Dit is ook de aanpak die de gemeente bij de detailinrichting voor ogen zegt te hebben (bron: ambtenaar gemeente Reeuwijk). Deze aanpak zou moeten resulteren in een sternetwerk met gemeente Reeuwijk als centrale actor binnen de diverse bilaterale relaties met de relevante buurgemeenten. *Afbeelding 3.3* bevat een deelweergave van het totale beleidsnetwerk.



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

We zien dat Reeuwijk met vier van de zes relevante gemeenten bilaterale contacten onderhoudt en met één gemeente (Boskoop) een unilaterale relatie. Woerden en Reeuwijk melden geen contacten met elkaar.

De *bilaterale contacten* die Reeuwijk onderhoudt met vier van de zes gemeenten, worden idealiter ook verondersteld in het begin van deze paragraaf. In het volgende hoofdstuk zullen we echter zien dat er nog wel afstemmingsproblemen zijn op diverse wegen waarover er contacten zijn (Hoofdstuk 4).

De *unilaterale relatie* met gemeente Boskoop lijkt niet adequaat, gelet op het relatief grote aantal van drie grenswegen.

Aanvullende informatie uit het interview en de observaties ter plaatse rond de grensovergang tussen Reeuwijk en Woerden (Oosteinde-Waardsedijk) geeft aan dat rond deze weg sprake is van *tweezijdig autonoom handelen*. Gemeente Woerden geeft zelfs expliciet aan zich daarbij “volgend op te zullen stellen” (bron: enquêtes). In Afbeelding 3.3 zien we overigens dat Woerden ook kennis heeft van het Reeuwijkse standpunt over 60km/uur-zones en zodoende kan anticiperen op haar handelen. Omgekeerd blijkt hiervan overigens geen sprake te zijn. Observatie ter plaatse toont een nog niet afgestemde situatie op deze grensweg – een stukje ‘niemandsland’ tussen de twee 60km/uur-gebieden – overigens met de mogelijkheid om hier met een minimale investering van tijd en kosten alsnog tot een goed afgestemd eindresultaat te komen.

Conclusie

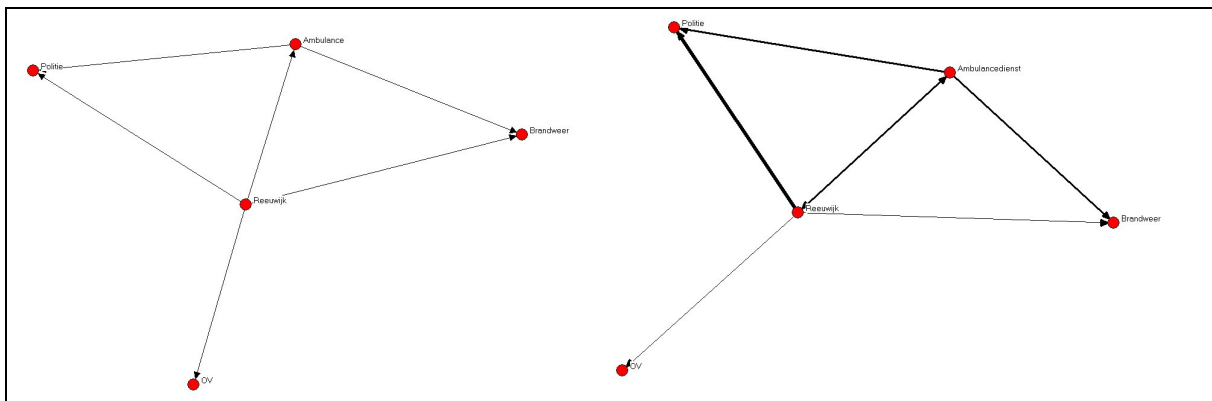
Er is overwegend samengewerkt via *bilaterale contacten* met de grensgemeenten. Dit komt overeen met de *veronderstelde* wijze van samenwerking. Van louter ‘kennisrelaties’ (zonder contact) is volgens de gegevens (interview en schriftelijke stukken) geen sprake. Meestal is er een mengvorm: zowel fysieke contacten als kennisuitwisseling.

In één geval is sprake van *tweezijdig autonoom handelen* tussen Reeuwijk en Woerden. In een ander geval is (slechts) sprake van een *unilateraal contact* vanuit Reeuwijk met Boskoop. Deze situatie omvat een substantieel aantal grenswegen (drie wegen) waarbij beide gemeenten overigens ook geen kennis zeggen te hebben van elkaars standpunten.

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 een voldoende rijcomfort (ambulance en openbaar vervoer). Voor het openbaar vervoer kunnen er ook implicaties zijn voor de dienstregeling.

We veronderstellen dat Reeuwijk daarom *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 Zones 60 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 een feitelijke reactie van deze actoren de gemeente ook een aanvullende check op haar plannen geven (bilateraal contact).



Afbeelding 3.4. Contactennetwerk (links) en standpunetennetwerk (rechts) tussen Reeuwijk en hulpdiensten en openbaar vervoer. (Deelweergaven van respectievelijk Afbeelding 3.1 en 3.2.)

Uit de door actoren gemelde relaties in Afbeelding 3.4 is in een oogopslag duidelijk dat Reeuwijk weliswaar met alle relevante actoren relaties onderhoudt, maar dat deze allemaal unilateraal vanuit de gemeente naar de andere actoren lopen.

Conclusie

Er blijken uit de netwerkdata geen bilaterale contacten, ook niet tussen Reeuwijk en de politie. Tussen de gemeente Reeuwijk en de politie is wel sprake van fysiek contact bij besluitvorming (bijvoorbeeld de aanwezigheid van de politie op een inspraakavond of bij een vergadering, bron: ambtenaar gemeente Reeuwijk), doch deze relatie wordt niet expliciet gemeld door de politie⁶. Hierdoor missen we het wederkerigheids criterium voor deze relatie,

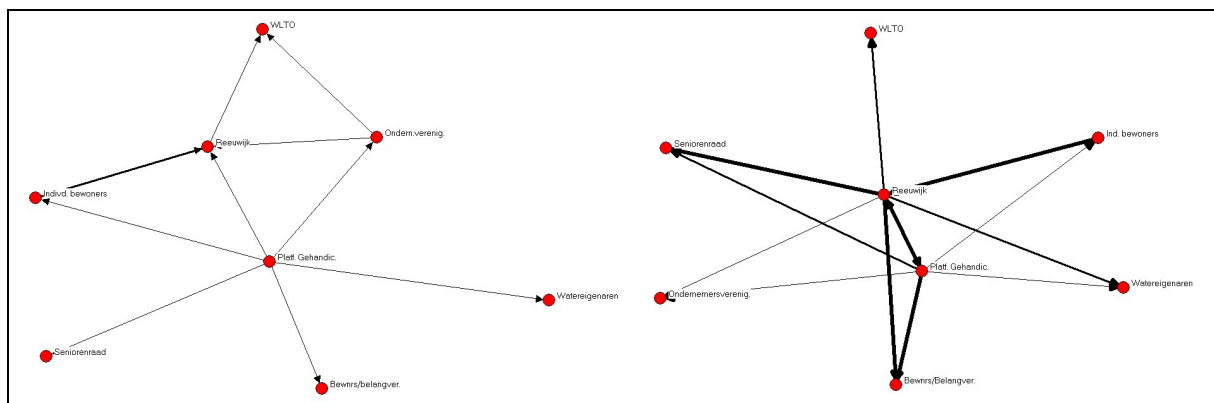
⁶ In het interview wordt vooral contact met de politie gemeld tijdens de planfase en de toen georganiseerde meedenkavonden voor inwoners en ondernemers. Deze avonden hadden overigens een beperkte invloed op de detailinrichting.

waardoor deze niet onder bilateraal, maar unilateraal contact wordt geboekt. Onduidelijk is daarmee ook of de politie feitelijk officieel is gehoord in verband met het instellen van de Zone 60, hetgeen vereist is. Haar aanwezigheid tijdens de planavond alleen duidt daar nog niet op. We concluderen echter dat de gemeente wel alle actoren minimaal unilateraal heeft geïnformeerd over haar voornemens, waarbij het bilaterale contact met de politie niet eenduidig is vastgesteld.

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. Verder heeft de gemeente Reeuwijk ten tijde van de planfase een drietal meedenkavonden voor bewoners en andere overige geïnteresseerden georganiseerd. Tijdens de detailfase bestond vervolgens nog de mogelijkheid om in te spreken op de inrichtingsplannen van de gemeente. Overigens hebben de watereigenaren een wat bijzondere positie: deze actor is naast bewoner ook eigenaar van een deel van de 60km/urwegen in het buitengebied.

Evenals bij de vorige deelopgave – afstemming met hulpdiensten en ov – worden unilaterale contacten van de gemeente Reeuwijk 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.



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

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).

Hier is *Afbeelding 3.5* enigszins misleidend, aangezien er nauwelijks directe relaties vanuit de gemeente Reeuwijk naar de actoren worden gemeld. Dat klopt voor de *detailinrichting* van de 60km/uur-zones en de daarvoor georganiseerde inspraak voor inwoners en andere belanghebbenden. Echter, eerder in het planproces zijn voor het overkoepelende gemeentelijke verkeersveiligheidsplan de drie eerder genoemde meedenkavonden georganiseerd.

In het standpuntennetwerk, rechts in *Afbeelding 3.5* geeft de gemeente – blijkens de door haar gemelde relaties – aan dat de meedenkavonden haar voldoende kennis heeft opgeleverd over de diverse standpunten van de diverse belanghebbenden ten aanzien van 60km/uur-zones⁸. Overigens lijken op basis van deze gegevens de meedenkavonden en overige gemeentecommunicatie nauwelijks te hebben bijgedragen aan kennis over de gemeentelijke standpunten bij de overige actoren: slechts één actor meldt kennis te hebben van het gemeentelijke standpunt over de invoering van 60km/uur-zones.

Conclusie

Afgaande op de door respondenten gemelde relaties voor de invoering van 60km/uur-zones concluderen we dat (slechts) met twee actoren actief (unilaterale) contacten zijn onderhouden: de WLTO en (de groep) individuele bewoners via onder andere de organisatie van meedenkavonden. Overigens heeft de gemeente haar verkeersbesluiten wel gepubliceerd in de daarvoor gebruikelijke lokale media en daarmee voldaan aan een basale informatieplicht.

⁸ Dit moet enigszins worden gerelativeerd aangezien de meedenkavonden geen grote impact hadden op de detailinrichting (bron: interview). Ook is van belang op te merken dat het onderzoek niet checkt of de gemelde kennis van standpunten door de gemeente overeenkomt met de feitelijke standpunten van diverse actoren.

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 de 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 Reeuwijk) gevraagd naar hun oordeel. In deze paragraaf bespreken we wat de belangrijkste gevolgen van samenwerking met de gemeente Reeuwijk 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 samenwerking met name heeft geleid tot het uitwisselen van informatie (70% van de afstemmingsactiviteiten). Echter een deel van deze activiteiten ging verder dan louter informatie uitwisselen, waarbij voorop stond dat hinder of tegenwerking en onnodig dubbelwerk moesten worden voorkomen. Slechts 15% van de actoren geeft aan dat samenwerken heeft geleid tot gemeenschappelijke plannen of beleid. Opvallend is bovendien dat deze optie niet door andere bestuurlijke organisaties maar juist door belangenorganisaties is gekozen.

Intensiteit van de samenwerking	Percentage
Averechtse gevolgen voor de samenwerking	5%
Geen gevolgen	10%
Onderlinge informatie-uitwisseling	70%
Voorkomen hinder of tegenwerking	45%
Voorkomen van onnodig dubbelwerk	30%
Versterking activiteiten zonder gemeenschappelijk plan	10%
Samenwerking via gemeenschappelijk plan/beleid	15%

Tabel 4.1. Intensiteit van samenwerking tussen actoren in het beleidsnetwerk (N=9; 37 antwoorden).

Er zijn maar drie respondenten die hun mening hebben gegeven over de in Reeuwijk gerealiseerde 60km/uur-wegen. Van de anderen hebben er drie aangegeven hier geen idee of kennis over te hebben. De drie respondenten met een mening waren overwegend positief over de effectiviteit, de efficiëntie en het ambitieniveau van de maatregel 60km/uur-wegen. Over de snelheid van het proces (inclusief de realisatie van de inrichting) was men licht negatief.

Ook is aan respondenten gevraagd of men tevreden is over de informatie-voorziening vanuit de gemeente Reeuwijk (zie *Tabel 4.2*). Een ruime

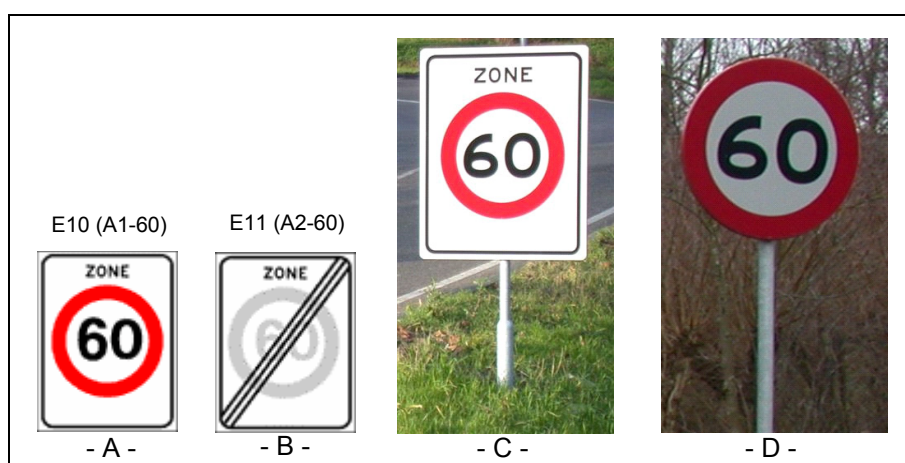
meerderheid van de respondenten geeft aan tevreden te zijn over het moment van informeren. Of men adequaat geïnformeerd is wordt iets minder positief beoordeeld. Het merendeel geeft hier aan niet of slechts een beetje tevreden te zijn.

	Niet tevreden	Een beetje tevreden	Redelijk tevreden	Zeerv tevreden
Tijdigheid	20%	0%	60%	20%
Adequaatheden	20%	40%	20%	20%

Tabel 4.2. Oordeel over de informatievoorziening in het beleidsproces rond 60km/uur-wegen door actoren uit het beleidsnetwerk (N=5).

4.2. Inventarisatie Zones 60

Op 3 januari 2005 zijn binnen de gemeente Reeuwijk de wegkenmerken van wegen met een snelheidslimiet van 60 km/uur geïnteriseerd. Uitgangspunt van de inventarisatie vormde de informatie van de gemeente Reeuwijk over de instelling van Zones 60 (categoriseringsplan, zie *Bijlage 1*). De geïnteriseerde wegen buiten de bebouwde kom, waarvan de gemeente wegbeheerder is, hebben een totale weglengte van ongeveer 46 kilometer verdeeld over 52 verschillende wegvakken. Hiervan zijn twee wegvakken (Verlengde Tuurluur nieuw en oud) gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (GOW). Aan alle andere wegen buiten de kom is volgens het categoriseringsplan een verblijfsfunctie toegekend. Dit betekent dat naar aanleiding van een verkeersbesluit deze wegen ingericht dienen te worden als erftoegangswegen (ETW) binnen een 60km/uur-zone (Zone 60). De verkeersborden met de code E10 (A1-60) en E11(A2-60) geven de zoneovergang aan (*Afbeelding 4.1*). In totaal zijn in dit gebied 31 kruispunten geïnteriseerd, waarvan er één een kruising is van een GOW met een ETW (Tuurluur-Oosteinde); alle andere zijn 4-taks- of T-kruisingen tussen ETW's. Alle wegen en kruisingen zijn visueel geïnspecteerd en van elk wegvak en kruispunt is ten minste één foto gemaakt. Daarnaast is steekproefsgewijs van een aantal wegvakken de breedte opgemeten.



Afbeelding 4.1. Zone 60-overgangen worden aangegeven door verkeersborden met de code E10 (A1-60) [plaatje A] en E11(A2-60) [plaatje B]. Het bord op de Oude Reeuwijkseweg (C) is hiervan een goed voorbeeld, het bord op de Nieuwdorperweg (D) is dat niet.

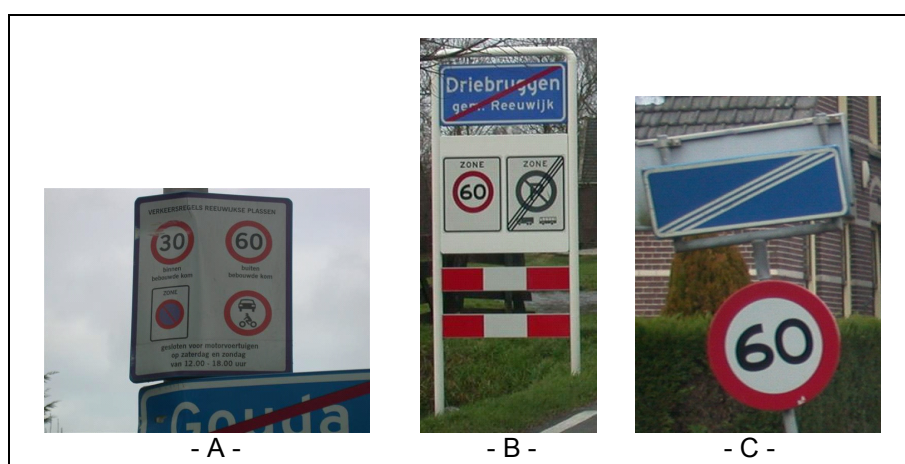
Het buitengebied van de gemeente Reeuwijk is onder te verdelen in drie deelgebieden. Hieronder volgt een korte kwalitatieve beschouwing van de weginrichting in deze deelgebieden. In de volgende paragraaf wordt deze verder uitgewerkt en onderbouwd met een kwantitatieve analyse.

Gebied 1

Het gebied ten noordwesten van de A12 met de bebouwde kommen van Reeuwijk-Dorp en Tempel. Deze dorpskernen zijn nog niet ingericht als Zone 30. Bijna het gehele gebied buiten de kom is ingericht als Zone 60 en in de meeste gevallen zijn de kruispunten voorzien van een plateau. De zoneovergangen c.q. komgrenzen zijn niet duidelijk ingericht als poort, in sommige gevallen loopt de weg gewoon door met de dezelfde vormgeving en dimensionering. De Ringdijk, gelegen op de gemeentegrens met Boskoop, is in het categoriseringsplan van de gemeente opgenomen als Zone 60. Tijdens de inventarisatie bleek deze (doodlopende) weg niet van een (Zone) 60-bord te zijn voorzien en ook niet in een Zone 60 te liggen. De Nieuwdorperweg lag niet in een Zone 60, maar was wel voorzien van een 60-bord (A1-60) (zie *Afbeelding 4.1D*).

Gebied 2

Het gebied rondom de Reeuwijkse Plassen ten zuidoosten van de A12 en de bebouwde kom van Reeuwijk-Brug en Sluipwijk (Zone 30). Dit gebied is geheel ingericht als Zone 60, met speciale Zone 60-borden (zie *Afbeelding 4.2A*) aan de grens van het gebied, en kenmerkt zich door smalle weggetjes langs of tussen het water. In dit gebied is geen enkel kruispunt voorzien van een plateau. De weg met de straatnaam Ree, gelegen in het verlengde van de Groene Ree en aantakkend op de Hortmansdijk/Nieuwbroeksedijk is niet opgenomen in het categoriseringskaartje. In deze inventarisatie is ervan uitgegaan dat deze weg wel is gecategoriseerd als ETW60.



Afbeelding 4.2. In Reeuwijk worden verschillende borden gebruikt om een zone-overgang aan te geven, bijvoorbeeld op de Platteweg (A), Hoogeind (B) en Driebruggen (C)

Gebied 3

Het oostelijk gelegen gebied met de bebouwde kommen van Hogebrug, Driebruggen en Waarden. De dorpskern Driebruggen heeft Zone 30-borden, terwijl in de andere buurtschappen een limiet van 50 geldt. Alle wegen buiten de kom liggen in een Zone 60 (zie *Afbeelding 4.2B*) of zijn voorzien

van een 60-bord (Verlengde Tuurluur, Hoogeind (2); *Afbeelding 4.2C*). Het is niet duidelijk wat de status is van het stuk Hoogeind (1) tussen de komgrens van Hogebrug en de spoortunnel op de gemeentegrens met Oudewater. Dit wegvak is ingericht met rode suggestiestroken en heeft een voorrangskruising met de weg Negen Viertel. Op de kaart van het categoriseringsplan lijkt het een Zone 30, maar tijdens de inspectie bleek het buiten de kom te liggen en als gevolg daarvan een limiet van 80 km/uur te hebben. De Groendijck tussen Driebruggen en Waarden ligt in een Zone 60. Toch kent deze weg drie voorrangskruisingen en is deze brede weg voorzien van asmarkering. De Verlengde Tuurluur (circa 2 km) is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (normaal limiet 80), maar is voorzien van 60-borden. Het ene deel is daadwerkelijk ingericht als GOW: dubbele doorgetrokken asmarkering, onderbroken kantmarkering en gesloten voor (brom-)fietsen. Het andere deel loopt naar de gemeentegrens met Oudewater en is ingericht met onderbroken asmarkering, doorgetrokken kantmarkering en een (brom-)fietspad.

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 (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 twaalf 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 Reeuwijk 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 Reeuwijk geselecteerde wegen op 21 kenmerken beoordeeld (Van der Kooi & Dijkstra, 2000). Hiervan zijn er 13 bruikbaar om het DV-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 zes van de 52 wegvakken ten tijde van de inventarisatie een bord met daarop de snelheidslimiet van 60 km/uur ontbrak, terwijl deze wegen wel als erf-toegangsweg zijn gecategoriseerd. In twee gevallen leek de weg nog binnen de bebouwde kom te vallen (Oudeweg en De Steupel), wat impliceert dat er een limiet van 50 km/uur geldt. In vier gevallen bevindt de weg zich op de gemeentegrens, achter een 'einde Zone 60'-bord (Zijdeweg, Ringdijk, Parallelweg, Reeuwijkse Houtwal). Dit betekent dat er in dit 'niemandland' op de gemeentegrens een limiet van 80 km/uur geldt.

Daarnaast zijn er de twee wegvakken van Verlengde Tuurluur, die weliswaar een limiet van 60 km/uur hebben, maar die beide gecategoriseerd zijn als GOW.

De methodiek van de DV-meter gaat ervan uit dat een ETW60 beoordeeld kan worden als deze ook daadwerkelijk gecategoriseerd is als erftoegangsweg en er een limiet van 60 km/uur geldt. Daarom zijn bovengenoemde acht wegen niet meegewogen in het uiteindelijke DV-gehalte. In totaal zijn 44 van de 52 wegvakken (40 km van de 46 km) opgenomen in een Zone 60. Deze wegen zijn beoordeeld aan de hand van de dertien wegkenmerken (indicatoren) in *Tabel 4.3*. De tabel toont ook per kenmerk de bijbehorende DV-eis en de DV-score, plus het DV-gehalte van alle erftoegangswegen samen⁹. Het totale DV-gehalte van de gemeentelijke wegen in een Zone 60 bedraagt 90%. *Bijlage 4* geeft in *Tabel B.1* een overzicht van alle geïnventariseerde wegvakken in Reeuwijk en de DV-scores daarvan.

Bij de beoordeling per wegkenmerk in *Tabel 4.3* valt de slechte score op het onderdeel obstakelvrije afstand op. Volgens de DV-eis zou de obstakelvrije afstand ten minste vier meter moeten bedragen. Tijdens de inventarisatie bleken zich met name sloten, maar ook vaak bomen binnen vier meter van het wegvak te bevinden. Gezien de vele smalle weggetjes in de waterrijke omgeving van Reeuwijk is het niet eenvoudig om de obstakelvrije afstand volgens de eisen van Duurzaam Veilig in te richten. Een enkele weg (Negen Viertel) voldoet aan deze strenge eis. 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. Twee andere wegen (Reewal en Nieuweweg) voldoen aan deze minder strenge voorwaarde, maar even buiten de 1,5 m liggen grote obstakels (grote betonnen 'varkensruggen' tegen parkeren in de berm?) of staan dikke telefoonpalen (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.

⁹ 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	95%
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	67%
3. Vooraankondiging bewegwijzering	Mag niet aanwezig zijn	100%
4. Erfaansluitingen	Bij voorkeur aanwezig	100%
5. Obstakelvrije afstand	Moet ten minste 4 m zijn vanaf de kant van de weg of vanaf de markering	2%
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	98%
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*	44 wegvakken*, 40,3 km weglengte	90%
* Het geïnspecteerde buitengebied van Reeuwijk bestond uit 52 wegvakken met een weglengte van 46 km. In de berekening van het DV-gehalte zijn de Verlengde Tuurluur, Zijdeweg, Ringdijk, Parallelweg, Reeuwijkse Houtwal, Oudeweg en De Steupel niet meegenomen omdat deze wegen niet in een Zone 60 liggen.		

Tabel 4.3. *Wegkenmerken en Duurzaam Veilig-gehalte van wegvakken van erftoegangswegen in een Zone 60 in Reeuwijk.*

Verder valt op dat op smalle wegen met aan één of beide zijden water (en smalle berm met steile kant) gekozen is voor een doorgetrokken kantstreep op minder dan 20 cm van de rand van de verharding (zie *Afbeelding 4.4*). Volgens het *Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen* (CROW, 2002) is op smalle wegen geen kantmarkering verplicht (*Afbeelding 4.3*, foto 4), maar toch beveelt het handboek aan om deze (plaatselijk) wel toe te passen bij gevaarlijke bermen. Deze bijzondere markering onderscheidt zich van de reguliere door een 3-1-streep¹⁰ (*Afbeelding 4.3*, foto 3). De doorgetrokken kantstreep die in Reeuwijk veel wordt gebruikt is echter niet volgens de aanbevelingen. Op bredere wegen (> 4,5 m) wordt altijd een onderbroken kantmarkering voorgeschreven (zie *Afbeelding 4.3*). 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

¹⁰ 3-1 staat voor een witte streep van 3 meter lang met een tussenruimte van 1 meter.

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* (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. 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 juist toegepaste kantmarkering van erftoegangswegen in gemeente Reeuwijk (foto 3 en 4 wegbreedte < 4,5 m).

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.

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.



Afbeelding 4.4. Voorbeelden van niet juist toegepaste kantmarkering op erftoegangswegen in gemeente Reeuwijk (foto 9: slordige/verouderde markering).

4.3.2. Het Duurzaam Veilig-gehalte van kruispunten

Binnen de Zones 60 in de gemeente Reeuwijk komen 31 kruispunten voor. Deze kruispunten zijn beoordeeld op kruispunttype, voorrangsregeling, verkeerslichten, bewegwijzering en snelheidsreductie. *Tabel 4.4* toont deze kenmerken samen met de DV-eis ten aanzien van een kruising tussen ETW60's onderling en de DV-score per kenmerk. De kruising van Oosteinde-Westeinde(3) met de Kosterdijk werd op het moment van inspectie gereconstrueerd. De kruising van de ETW Oostende met de GOW Verlengde Tuurluur is geregeld met verkeerslichten. In *Tabel 4.4* zijn deze twee uitzonderingsgevallen buiten beschouwing gelaten. Een overzicht van de DV-scores per kruising is te zien in *Tabel B.2* van *Bijlage 4*.

Kenmerk kruising	DV-eis ETW60-kruispunt	DV-score kruispunten
1. Kruispunttype	4-taks- of T-kruising toegestaan	100%
2. Voorrangsregeling	Gelijkwaardige kruising verplicht	86%
3. Verkeerslichten	Mogen niet aanwezig zijn	100%
4. Bewegwijzering	Mag alleen klein aanwezig zijn	100%
5. Snelheidsreductie	Bij voorkeur aanwezig	21%
DV-gehalte (gemiddelde van 29 kruisingen*)		84%
* Excl. Kosterdijk en Tuurluur		

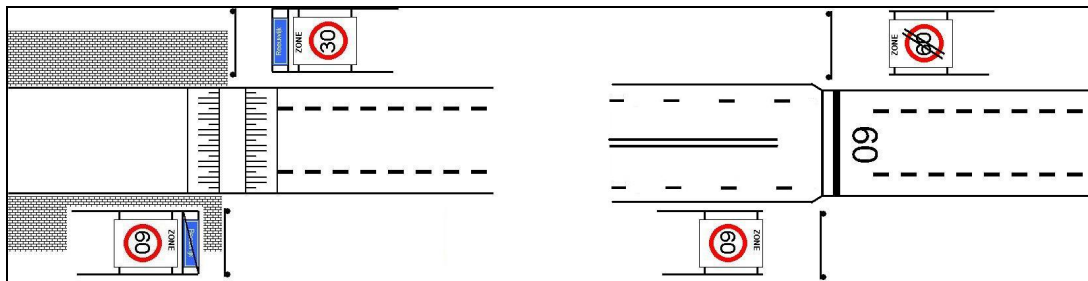
Tabel 4.4. DV-score als gemiddelde per kenmerk en DV-gehalte van kruisingen binnen Zones 60 in Reeuwijk.

Als de buitenbeentjes Kosterdijk (reconstructie) en Tuurluur (GOW) buiten beschouwing worden gelaten dan komt het DV-gehalte van de kruisingen in een Zone 60 in Reeuwijk op 84%. De slechte score op de onderdelen

voorrangsregeling en snelheidsreductie valt 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 blijken op slechts zes kruispunten snelheidsreducerende maatregelen te zijn genomen, namelijk een plateau. Op twee hiervan 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. Dit heeft als resultaat dat maar 6 kruisingen 100% duurzaam veilig scoren. Negentien kruisingen hebben een DV-score van 80% en vier kruisingen scoren slecht (DV-score: 60% of lager) als gevolg van een voorrangsregeling en het ontbreken van snelheidsreductie. In *Bijlage 4* toont *Tabel B.2* de DV-score per kruising binnen de Zones 60 in Reeuwijk.

4.3.3. Zoneovergangen of poorten

Alle zoneovergangen (poorten) van 60km/uur-gebieden zijn van bebording voorzien, maar in alle gevallen is het nog niet gelukt er een echte poort-functie aan te geven (*Afbeelding 4.6*). 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 4.8* toont hoe een poort minimaal zou moeten zijn vormgegeven.



Afbeelding 4.5. Twee 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).

In Reeuwijk wordt geen van deze ondersteunende maatregelen toegepast en wordt volstaan met een portaal aan beide zijden van de weg. Vaak wordt – waarschijnlijk vanwege ruimtegebrek – slechts één Zone 60-bord geplaatst. De foto's in *Afbeelding 4.6* tonen te sober ingerichte poorten. In sommige gevallen loopt de weg gewoon door en is er geen enkel verschil in de dimensionering van de weg.



Afbeelding 4.6. Voorbeelden van niet juist uitgevoerde poorten in Reeuwijk.

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 Reeuwijk heeft in het buitengebied tien overgangen naar de zeven buurgemeenten: Boskoop, Waddinxveen, Gouda, Vlist, Oudewater, Woerden en Bodegraven. Tijdens de inspectie bleek de enige verbinding tussen Reeuwijk en Vlist een 'fietspad'¹⁴ te zijn dat naar een tunneltje onder het spoor leidt, in het verlengde van de Willemskade op de grens met Gouda. Een overzicht van de gemeentegrensovergangen is te zien in *Tabel B.3 van Bijlage 4*.

De Zijdeweg, Hoogeind en Verlengde Tuurluur kruisen de gemeentegrens niet vanuit een Zone 60. Van de overgebleven zeven overgangen vertoont er slechts één (Reewal) geen discontinuïteit in de vormgeving van de weg of in de geldende snelheidslimiet.

Aan het einde van de Zijdeweg ligt vlak voor de gemeentegrens de komgrens. Daarbuiten is geen Zone 60 ingesteld en gaat de snelheidslimiet over naar 80 km/uur terwijl er geen duidelijke poort is (*Afbeelding 4.7*, foto 13). Bij de grensovergangen op de Middelburgseweg en Randenburgseweg zijn er voor de weggebruiker verwarrende wijzigingen in het toegepaste type kantmarkering (*Afbeelding 4.7*, foto's 14 en 15). Op de gemeentegrens aan het einde van de Zwarteweg en Platteweg gaat de Zone 60 over naar een limiet van 50 km/uur in Waddinxveen resp. de bebouwde kom van Gouda zonder dat een duidelijke poort is toegepast (*Afbeelding 4.7*, resp. foto's 16 en 17). Bij de grensovergangen Oosteinde en Laageind is sprake van een stukje niemandsland met een limiet van 80 km/uur tussen twee Zones 60 (*Afbeelding 4.7*, foto 18). Als dit beter afgestemd wordt met de buurgemeenten, dan kan deze verwarrende situatie eenvoudig opgelost worden.

¹⁴ Wegdek van rood asfalt in combinatie met een geslotenverklaring voor motorvoertuigen.



Afbeelding 4.7. Voorbeelden van discontinuïteiten bij grensovergangen met buurgemeenten van Reeuwijk.

4.3.5. Conclusie

De DV-gehalten van de geïnventariseerde wegen en kruisingen in het buitengebied van Reeuwijk zijn redelijk. Het DV-gehalte van wegen gelegen binnen een Zone 60 is 90%. Op de kenmerken *kantmarkering* en met name *obstakelvrije zone* wordt slecht gescoord. Het DV-gehalte van kruisingen tussen erftoegangswegen binnen een Zone 60 is 84%. 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 geïnventariseerde wegen en kruisingen in Reeuwijk is daarmee nog niet helemaal volgens de eisen van Duurzaam Veilig. Daarnaast zijn alle zoneovergangen onvoldoende als *poort* ingericht en vertonen bijna alle 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 omstandigheden 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.

In het interview is een aantal beperkingen voor de keuze rond de inrichting van 60km/uur-wegen aan bod gekomen. Dit betrof allereerst een fysieke beperking. De gemeente Reeuwijk is gelegen op slappe bodem waardoor er veel trillingsproblematiek is. Dit beperkt de infrastructurele mogelijkheden, bijvoorbeeld van drempels: bij gebruik door zwaar verkeer moeten deze drempels veelvuldig worden opgehoogd. De slappe bodem leidt bovendien tot een kortere levensduur van de infrastructuur. De onderhoudsperioden volgen elkaar daardoor structureel sneller op dan op bijvoorbeeld kleibodem (zie ook Van der Zwan, 2005). Daarbij komt de wens het natuurgebied niet te veel door de infrastructuur te verstoren. Dit heeft geleid tot 'zoning', waarbij de van kracht zijnde regels op borden bij de ingang van het gebied worden vermeld.

Een tweede beperking is het beschikbare budget. Om budgettaire redenen heeft de gemeente soms een eenvoudigere inrichting gekozen dan gewenst, hoewel de inrichting volgens de gemeente altijd paste binnen de opgave van uniforme Duurzaam Veilig-wegen. Indien de wensen voor een duurzaam veilige inrichting niet konden worden gerealiseerd volgde uitstel (vertraging van de oorspronkelijke plannen), er werd dan volgens de gemeente niet voor een 'halve' oplossing gekozen.

Een conditionerende factor zijn de belangen en invloeden van een aantal actoren. Dit geldt voor de Verenigingen van Watereigenaren en tevens voor de WLTO. De wensen van beide actoren worden door de gemeente zwaar meegewogen. Een voorbeeld is de ontheffing voor zwaar verkeer (trekkers zonder kentekens, moeilijk in te schatten gewicht en as-last), waarbij een voorstel tot een strenger regime met forse verhoging van de leges het niet heeft gehaald.

Tot slot een conditie die invloed kan hebben gehad op het contact met een andere gemeente, te weten Bodegraven. Het contact tussen Reeuwijk en Bodegraven is in de onderzochte periode intensiever geweest dan daarvoor als gevolg van een mogelijke fusie tussen de twee gemeenten.

6. Conclusies

In dit casusrapport is voor de gemeente Reeuwijk nagegaan op welke wijze deze gemeente bij de besluitvorming en aanleg van haar 60km/uur-wegen contacten 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 Reeuwijk bestaat uit 21 relevante actoren die uiteenlopen van buurgemeenten en publieke instanties als hulpdiensten en openbaarvervoermaatschappijen, tot belangenverenigingen, bedrijven en bewoners.

Er zijn twee typen netwerk onderscheiden: het contacten- en het standpuntennetwerk. Voor de gemeente Reeuwijk blijkt het contactennetwerk (asymmetrisch) een dichtheid van 16% te hebben, wat betekent dat 16% van het maximum aantal mogelijke relaties feitelijk is opgetreden. Het standpuntennetwerk van de gemeente Reeuwijk kent een dichtheid van 15%. In zowel het contacten- als het standpuntennetwerk heeft de gemeente Reeuwijk zelf de hoogste centraliteit (wat aangeeft met hoeveel andere actoren directe contacten worden onderhouden). Hoog in het contactennetwerk scoren verder: het Platform Gehandicaptenbeleid (met name door een actief beleid van henzelf) en de gemeenten Oudewater, Gouda en Waddinxveen. Opvallend laag scoort de Vereniging van Watereigenaren, die via hun eigendomsrecht toch een belangrijke actor kunnen zijn, en daarnaast het Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland (ISMH).

Behalve naar de totale netwerken is gekeken of de gemeente Reeuwijk voor de belangrijkste deelopgaven voor een adequate wijze van samenwerken heeft gekozen. In de afstemming met buurgemeenten heeft de gemeente voornamelijk via bilaterale contacten samengewerkt. Richting de gemeente Woerden is sprake van autonoom handelen, wat door beide actoren wordt onderstreept.

Bij de tweede beleidsopgave blijkt de afstemming met de politie niet voldoende te zijn geweest, terwijl deze met de andere hulpdiensten en de openbaarvervoermaatschappij wel afdoende was. Er waren namelijk enkel unilaterale contacten vanuit de gemeente Reeuwijk, wat als minimaal noodzakelijk wordt gezien voor brandweer en ambulance, maar niet voor de politie. Hier zouden de contacten minimaal bilateraal moeten zijn volgens onze vooronderstellingen.

Wat de derde beleidsopgave betreft (belangenorganisaties, bewoners en ondernemers) hebben de contacten zich beperkt tot een belangenorganisatie en individuele bewoners.

De resultante van het besluitvormingsproces, de gerealiseerde 60km/uur-wegen in het buitengebied, zijn met behulp van een specifiek invulling van de DV-meter getoetst. Hieruit blijkt dat het DV-gehalte van de 60km/uur-wegen in het buitengebied van de gemeente Reeuwijk redelijk is. De wegvakken scoorden negatief op de kenmerken kantmarkering en obstakelvrije zone. Voor de kruisingen is de score negatief beïnvloed doordat snelheidsreducerende maatregelen ontbreken in het buitengebied

en doordat enkele kruisingen een voorrangregeling hebben. Daarnaast zijn de zoneovergangen onvoldoende als poort ingericht en vertonen bijna alle grensoverschrijdende wegen een discontinuïteit. Dit laatste ondanks de redelijk adequate afstemming met buurgemeenten, die uit de netwerk-analyse is gebleken.

Over het algemeen kan worden gesteld dat de geïnventariseerde wegen zowel voor wegvakken als voor kruispunten redelijk conform 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

- AGV (2000). *Verkeersveiligheidsplan – geschreven in opdracht van de gemeente Reeuwijk*. AGV adviesgroep voor verkeer en vervoer, Nieuwegein.
- Bax, C.A., Litjens, B.P.E.A., Goldenbeld, Ch. & Pröpper, I.M.A.M. (2003). *Samenwerken als voorwaarde voor een slagvaardig verkeersveiligheidsbeleid?* R-2003-37. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Beenker, N.J. (2004). *Evaluatie 60 km/uur projecten; Eindrapport*. In opdracht van de Unie van Waterschappen. VIA Advies in verkeer & informatica, Vught.
- Borgatti, S.P., Everett, M.G. & Freeman, L.C. (2002). *Ucinet for Windows: Software for social network analysis*. Analytic Technologies, Harvard.
- 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 Verkeerstechniek C.R.O.W, Ede.
- CROW (2002). *Handboek wegontwerp wegen buiten de bebouwde kom: erfdoegangswegen*. 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.
- ISMH (2004). *Jaarverslag Bestuurlijke Zaken ISMH*. Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland ISMH, Gouda.
- 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.

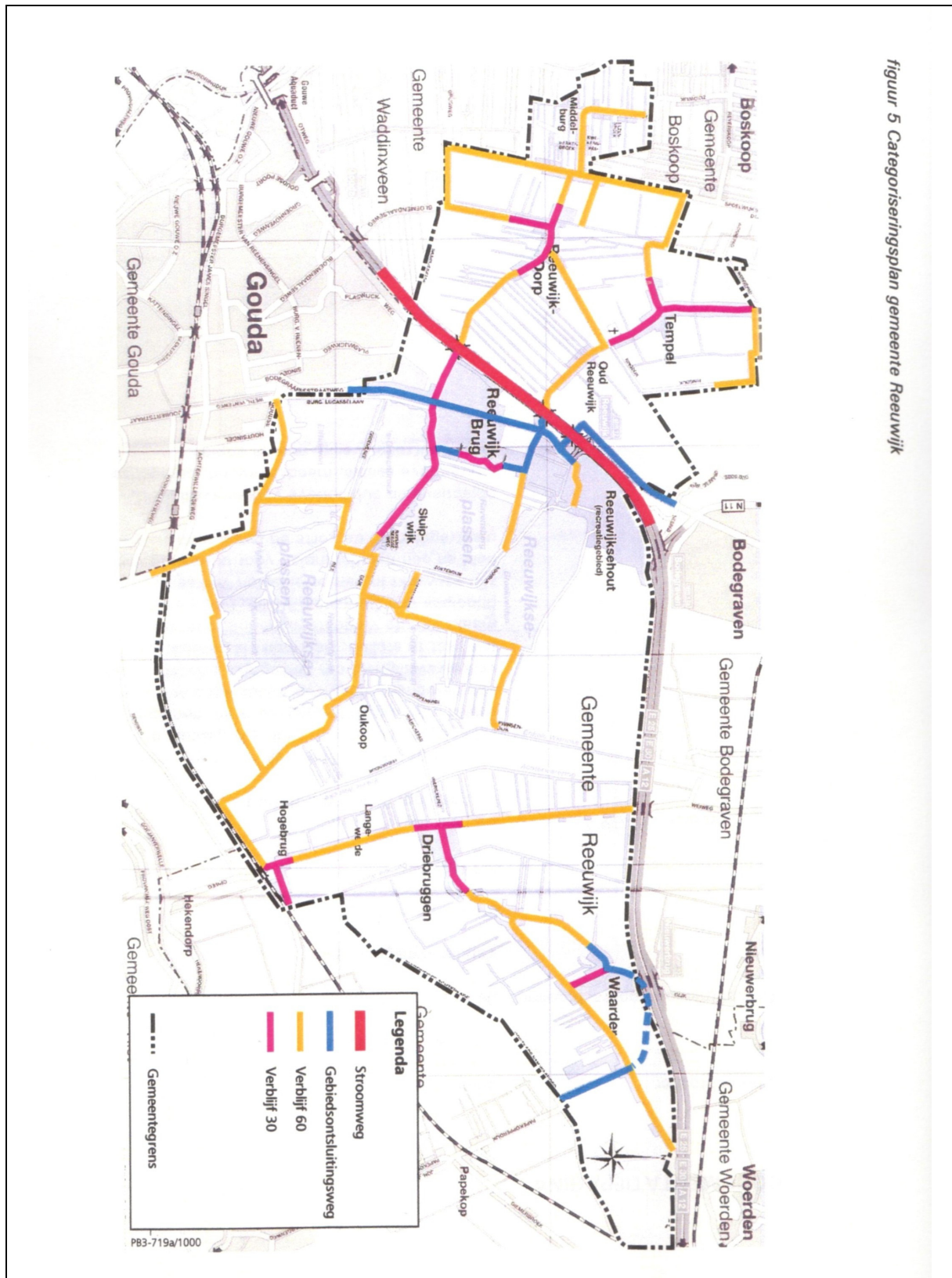
Kooi, R.M. van der & A. Dijkstra (2003). *Enkele gedragseffecten van suggestiestroken op smalle rurale wegen; Evaluatie van de aanleg van rijlopers en suggestiestroken op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom.* R-2003-17. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

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

Zwan, P. van der (2005). *Reeuwijk vraagt extra geld voor slappe bodem.* In: VNG Magazine, nr. 7 (februari), p. 16-18.

Bijlage 1 t/m 4

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



figuur 5 Categoriseringsplan gemeente Reeuwijk

Uit: AGV (2000). Verkeersveiligheidsplan – geschreven in opdracht van de gemeente Reeuwijk.

Bijlage 2

Lijst met bestudeerde documenten

AGV (2000). *Verkeersveiligheidsplan – geschreven in opdracht van de gemeente Reeuwijk*. AGV adviesgroep voor verkeer en vervoer, Nieuwegein.

Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Midden-Holland (2003). *Samenwerken aan verkeersveiligheid in Midden Holland; Werkplan 2004*. Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Midden-Holland, Gouda.

Verkeersbesluiten in de periode 2000-2004 m.b.t. 60km/uur-wegen, betreffende:

- Kerkweg (Reeuwijk-Dorp; 2000);
- Tuurluur (Waarder; 2001 en 2002);
- Plassengebied, 's Gravenbroekseweg (gedeeltelijk), Zoetendijk, Ree, Korssendijk, Platteweg, Vlietdijk, Twaalfmorgen, Oukoopsedijk, Negenviertel, Nieuwenbroekseweg, Lecksdijk, Gravekoopsedijk, Bosmankade, Kooidijk (2002);
- Nieuwdorperweg, Kaagjesland (gedeeltelijk), Reewal, Zwarteweg, Middelburgseweg, Middelweg, Tempeldijk (gedeeltelijk), Ringdijk, Kerkweg, Oud Reeuwijkseweg (2002);
- Oudeweg (60 km verblijfsgebieden midden; 2002);
- Laagend, Hoogeind, De Groendijck (Driebruggen; 2002; De Groendijck tevens 2003);
- Westeinde, Oosteinde (Waarder; 2002);
- Reeuwijk ten noorden van de A12: Nieuweweg, Randenburgseweg, Berkenbroek, Kwekerspad, Elzenbroek (2004);

Verkeersbesluiten in de periode 2000-2004 m.b.t. een aantal 30km/uur-wegen.

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

Zwan, P. van der (2005). *Reeuwijk vraagt extra geld voor slappe bodem*. In: VNG Magazine, nr. 7 (februari), p. 16-18.

Bijlage 3

Verzendlijst enquête

De onderstaande actoren hebben een enquête ontvangen:

1. Gemeente Reeuwijk – mw. Vos
2. Gemeente Bodegraven – dhr. P. Koot
3. Gemeente Boskoop – dhr. T. Zoutendijk
4. Gemeente Gouda – dhr. J.M. Sikkema
5. Gemeente Oudewater – dhr. T.A. Hoying
6. Gemeente Vlist – dhr. J.A. Suyker
7. Gemeente Waddinxveen – dhr. R. van Meeteren
8. Gemeente Woerden – dhr. J. Supér
9. Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden Holland (ISMH) – mw. J. Scheidemans
10. Gedetacheerde indertijd van AGV – dhr. R. van der Borcht
11. Politie – Bureau Bodegraven
12. Vrijwillige Brandweer Reeuwijk
13. RAD Hollands-Midden – locatiehoofd Gouda en Bergambacht
14. Connexion Regio Midden Holland / Buurtbusvereniging Reeuwijk
15. Vereniging van Eigenaren De Sluipwijkse Plassen / Reeuwijkse Vereniging van Watereigenaren en Rechtshebbende Gebruikers (VWR)
16. Bewoners en belangenvereniging Waarder
17. Platform Gehandicaptenbeleid Reeuwijk
18. Seniorenraad Reeuwijk
19. Ondernemersvereniging De Hanze-MKB Nederland / Ondernemersvereniging Reeuwijk
20. Westelijke Land- en Tuinbouworganisatie, WLTO afdeling Reeuwijk/Driebruggen
21. Een viertal individuele bewoners

Bijlage 4

DV-metingen per wegvak en kruispunt

Nr.	Wegvaknr.	Straatnaam	Weglengte (km)	DV-score
1	w85	Bosmankade	0,7	92%
2	w5	De Groendijk (1)	1,9	83%
3*	w9	De Steupel	0,3	n.v.t
4	w10	Elzenbroek	0,1	92%
5	w84	Gravekoopsedijk	0,9	92%
6	w56	Groene Ree	0,6	83%
7	w15	Hoogeind (1)	0,2	92%
8	w16	Hoogeind (2)	1,5	83%
9	w17	Hortemansdijk	0,5	92%
10	w18	Kaagjesland	0,4	92%
11	w19	Kerkweg	1,3	92%
12	w20	Korssendijk	1,1	83%
13	w83	Kosterdijk	0,01	92%
14	w21	Laageind (1)	2,0	92%
15	w23	Lecksdijk	2,0	92%
16	w24	Middelburgseweg (1)	1,6	92%
17	w25	Middelburgseweg (2)	1,3	92%
18	w28	Middelweg	0,6	83%
19	w30	Negen Viertel (1)	0,9	100%
20	w31	Negen Viertel (2)	0,1	92%
21	w33	Nieuwdorperweg (1)	1,3	83%
22	w35	Nieuwenbroeksedijk	1,1	92%
23	w36	Nieuweweg	0,8	92%
24	w39	Oosteinde (1)	1,2	92%
25	w40	Oosteinde (2)	1,2	92%
26	w41	Oude Reeuwijkseweg (1)	1,3	92%
27*	w43	Oudeweg (2)	0,6	n.v.t
28	w46	Oukoopsedijk (1)	1,6	92%
29	w47	Oukoopsedijk (2)	0,3	92%
30*	w49	Paralleweg	0,5	n.v.t
31	w50	Platteweg	1,6	83%
32	w53	Randenburgseweg (1)	0,8	92%
33	w53	Randenburgseweg (2)	0,2	92%
34	w57	Ree	1,1	83%
35*	w58	Reeuwijkse Houtwal	0,6	n.v.t
36	w60	Reewal	0,8	92%
37*	w81	Ringdijk	1,3	n.v.t

Nr.	Wegvaknr.	Straatnaam	Weglengte (km)	DV-score
38	w61	's-Gravenbroekseweg (1)	0,5	92%
39	w63	Schinkeldijk	0,1	92%
40	w64	Tempeldijk	0,6	92%
41	w65	Twaalfmorgen	2,8	83%
42*	w1	Verlengde Tuurluur (nieuw)	1,3	n.v.t
43*	w1	Verlengde Tuurluur (oud)	0,9	n.v.t
44	w66	Vlietdijk	0,7	83%
45	w67	Vreesterdijk	0,6	92%
46	w68	Westeinde (1)	1,1	92%
47	w69	Westeinde (3)	1,1	83%
48	w72	Wiericksepad/Kippenkade (Ouk.dijk)	0,4	92%
49	w82	Willemskade	0,3	83%
50*	w74	Zijdeweg	0,01	n.v.t
51	w75	Zoetendijk (1)	0,5	83%
52	w79	Zwarteweg	0,7	92%
Totaal voor de wegvakken in Zone 60		Aantal	Weglengte	DV-gehalte
		44	40,3	90%
* Niet in Zone 60				

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

Nr.	Kruisingnr.	Straatnamen	DV-score
1	k38/39	De Groendijk-Westeinde(1) 3-taks	60%
2	k38/39	De Groendijk-Westeinde(1) 4-taks	60%
3	k40	De Groendijk-Westeinde(3)	60%
4	k31	Groene Ree-Ree-Zoetendijk	80%
5	k30	Korssendijk-Groene Ree-fietspad	80%
6	k11	Laageind-Parallelweg	80%
7	k12	Middelburgseweg-Kaagjesland	100%
8	k16	Middelburgseweg-Middelweg - Spoelwijkschedijk	80%
9	k13	Middelburgseweg-Nieuweweg	100%
10	k14	Middelburgseweg-Vreesterdijk	80%
11	k17	Negen Viertel-Hoogeind	60%
12	k18A	Nieuwenbroeksedijk-Lecksdijk-(Hortemansdijk)	80%
13	k27	Nieuwenbroeksedijk-Oukoopsedijk- Wiericksepad/Kippenkade	80%
14*	k23	Oosteinde-Verlengde Tuurluur*	n.v.t.
15**	k24	Oosteinde-Westeinde(3)-Kosterdijk**	n.v.t.
16	k8	Oude Reeuwijkseweg-Kerkweg-Schinkeldijk	100%
17	k26	Oudeweg(2) met Steupel	80%
18	k47	Oudeweg(2)-Oudeweg(1)	80%
19	k28	Oukoopsedijk-Twaalfmorgen	80%
20	k9	Platteweg-Korssendijk	80%
21	k29	Randenburgseweg-Elzenbroek	100%
22	k22	Randenburgseweg-Nieuweweg	100%
23	k18B	Ree-Hortemansdijk-(Nieuwbroeksedijk)	80%
24	k46	Reeuwijkse Houtwal-Abessinie	80%
25	k46	Reeuwijkse Houtwal-Abessinie	80%
26	k33	Reewal-Zwarteweg- Bloemendaalsekade(Gouda)	80%
27	k42	Vlietdijk-Willenskade-Twaalfmorgen	80%
28	k45	Westeinde (3)-Westeinde (1)	80%
29	k48	Zijdeweg-Ringdijk	80%
30	k36	Zoetendijk-'s Gravenbroekseweg	80%
31	k15	Zwarteweg-Middelburgseweg -Brugweg	100%
Totaal voor de kruisingen in Zone 60		Aantal	DV-gehalte
		29	84%
* Niet in Zone 60.			
** Werd op moment van inspectie verbouwd.			

Tabel B.2. *Overzicht geïnventariseerde kruisingen in het buitengebied van de gemeente Reeuwijk 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*	Zijdeweg- Warmoeskade	Boskoop	n.v.t. (50-80)	Geen Zone 60, geen poort	n.v.t.
2	Middelburgseweg- Spoelwijkschedijk	Boskoop	Markering	Geen plateau op kruising	Onvoldoende (fout)
3	Randenburgseweg- Zuidwijk	Boskoop	Markering	Verschil in kwaliteit asfalt	Onvoldoende (fout)
4	Zwarteweg-Brugweg	Waddinxveen	60-50, geen einde- Zone 60-bord	Plateau op kruising	Onvoldoende (fout)
5	Reewal- Bloemendaalse- kade	Gouda	Geen	Geen plateau op kruising	Voldoende (goed)
6	Platteweg- Goudse Houtsingel	Gouda	60-50, geen einde- Zone 60-bord	Geen poort	Onvoldoende (fout)
7*	Hoogeind-Opweg	Oudewater	n.v.t. (80-80)	Geen Zone 60: tunnel met fietspaden	n.v.t.
8*	Verlengde Tuurluur- Papekopperdijk	Oudewater	n.v.t. (60-80)	Geen Zone 60: GOW met limiet 60	n.v.t.
9	Oosteinde- Waardsedijk	Woerden	60-80-60	Stukje 'niemandslan- d' tussen Zones 60	Onvoldoende (fout)
10	Laageind-Weiweg	Bodegraven	60-80-60		
* 3 van de 10 overgangen liggen niet in een Zone 60					

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