

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

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

D-2006-8

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

Verslag van een casus



Transumo

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	D-2006-8
Titel:	Samenwerking bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden in de gemeente Wijk bij Duurstede (Utrecht)
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:	69.619
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 Wijk bij Duurstede.
Aantal pagina's:	48 + 9
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 Wijk bij Duurstede. 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 gemeenteburgemeester 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 bestudeerden.

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

Op de infrastructurele kenmerken scoort Wijk bij Duurstede wisselend met de Duurzaam Veilig-meter: 88% van de wegvakken, maar slechts 77% van de kruispunten is duurzaam veilig ingericht. De zoneovergangen zijn slechts in minderheid voldoende als poort ingericht, maar de grenswegen bevatten zeer weinig discontinuïteiten.

Summary

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

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

The study uses the following research question:

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

This report contains the data for the study in the municipality of Wijk bij Duurstede. 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 Wijk bij Duurstede the cooperation with other road authorities went well; the contacts with these parties are mostly intensive. The same is the case for the cooperation with emergency services; there was contact with police, fire brigade and ambulance. Cooperation with public transport companies is irrelevant: buses do not use the 60km/uur-wegen in Wijk bij Duurstede. The cooperation with citizens, businesses and interest groups was very intensive.

In Wijk bij Duurstede the Sustainable Safety Indicator shows variable results for infrastructural features: 88% of the road sections, but only 77% of the intersections meet the Sustainable Safety requirements. Only a minority of the zone transitions have been given the 'gate layout', but the transitions between road authorities show very few discontinuities.

Inhoud

Voorwoord	8	
1. Inleiding	9	
1.1. Aanpak	9	
1.2. Methode van onderzoek	10	
2. Situatieschets gemeente Wijk bij Duurstede	11	
2.1. Kennismaking met de gemeente	11	
2.2. Verkeersonveiligheid en verkeersveiligheidsbeleid	12	
3. Actoren en netwerkanalyse	14	
3.1. Dataverzameling	14	
3.2. Betrokken actoren	15	
3.3. Algemene beschrijving van het netwerk	17	
3.4. Het netwerk nader in beeld en geanalyseerd	19	
3.5. Wijzen van samenwerken in het netwerk	24	
3.5.1. Afstemming over de detailinrichting met buurgemeenten	24	
3.5.2. Afstemming met politie en hulpdiensten	26	
3.5.3. Afstemming met belangenorganisaties, bewoners en ondernemers	27	
4. Resultaten van de samenwerking	30	
4.1. Beleving vanuit het netwerk	30	
4.2. Inventarisatie Zone 60-gebieden	31	
4.3. De Duurzaam Veilig-test	35	
4.3.1. Het Duurzaam Veilig-gehalte van wegvakken	36	
4.3.2. Het Duurzaam Veilig-gehalte van kruispunten	39	
4.3.3. Zoneovergangen of poorten	40	
4.3.4. Gemeentegrensovergangen	42	
4.3.5. Conclusie	42	
5. Conditionerende omstandigheden	44	
6. Conclusies	45	
Literatuur	47	
Bijlage 1 t/m 3	49	
Bijlage 1	Lijst met bestudeerde documenten	50
Bijlage 2	Verzendlijst enquête	51
Bijlage 3	DV-metingen per wegvak en kruispunt	52

Voorwoord

Dit document beschrijft de resultaten van een casusonderzoek naar de samenwerking rond de aanleg van 60km/uur-wegen in de gemeente Wijk bij Duurstede. Het betreft een van de 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+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+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 heer M. Kylsta en de heer M. Ladders (beiden afdeling Openbare Werken van de gemeente Wijk bij Duurstede) voor hun medewerking aan het onderzoek. Daarnaast heeft Peter Sengers (student Technische Bestuurskunde, TU Delft) in het kader van zijn opleiding telefonische enquêtes uitgevoerd, waarmee hij ons tijdintensief werk uit handen heeft genomen. Tevens willen wij bij deze allen bedanken die Peter te woord hebben gestaan en de enquête hebben beantwoord.

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 tot erftoegangsweg, hadden deze wegen veelal een 80km/uur-regime. In deze gebieden komen echter 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 een tiental 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 Wijk bij Duurstede. 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 de 60km/uur-maatregel in de gemeente Wijk bij Duurstede is gebruikgemaakt van diverse bronnen: een interview met een vertegenwoordiger van de ambtelijke organisatie in de gemeente, schriftelijke documenten (*Bijlage 1*), een enquête onder betrokken actoren (*Bijlage 2*) en een analyse van de uitvoering van het beleid met de door de SWOV ontwikkelde Duurzaam Veilig-meter. Met behulp van deze bronnen is een beeld verkregen van de vormen van samenwerking die hebben plaatsgevonden en van de beleidsresultaten. De bevindingen hiervan worden besproken in *Hoofdstuk 3* (actoren en netwerkanalyse), *Hoofdstuk 4* (resultaten) en *Hoofdstuk 5* (conditionerende omstandigheden). Alvorens de analyses te bespreken wordt een beeld geschets van de onderzochte gemeente. Dit rapport eindigt met een aantal conclusies op basis van het onderzoek in de gemeente Wijk bij Duurstede.

2. Situatieschets gemeente Wijk bij Duurstede

In dit hoofdstuk wordt een kort beeld geschetst van Wijk bij Duurstede. Aan bod komen een algemeen beeld van de gemeente, de verkeersveiligheids-situatie en het verkeersveiligheidsbeleid in de gemeente.

2.1. Kennismaking met de gemeente

De gemeente Wijk bij Duurstede is gelegen in het zuiden van de provincie Utrecht, waar de Neder-Rijn het Amsterdam-Rijnkanaal kruist, en overgaat in de Lek. Zowel Neder-Rijn en Lek, als het Amsterdam-Rijnkanaal lopen door de gemeente. De gemeente bestrijkt een gebied van 50 km² en omvat de kernen Wijk bij Duurstede, Cothen en Langbroek. In totaal wonen in de gemeente ruim 23.000 inwoners. Binnen de gemeente ligt 189 kilometer weglengte. Hiervan is 175 km in beheer van de gemeente zelf. Van deze wegen in beheer van de gemeente omvat het buitengebied circa 68 km 60km/uur-wegen. *Tabel 2.1* geeft een samenvatting van kenmerken van de gemeente Wijk bij Duurstede.

Kenmerk	Situatie anno 2003
Aantal inwoners	23.330 ¹
Oppervlakte	5.030 ha ¹
Buurgemeenten	Houten, Bunnik, Driebergen-Rijsenburg, Doorn, Leersum, Amerongen, Maurik (Gld), Culemborg (Gld)
Lengte wegen in beheer	175 km ¹

Tabel 2.1. *Enkele gegevens over de gemeente Wijk bij Duurstede.*

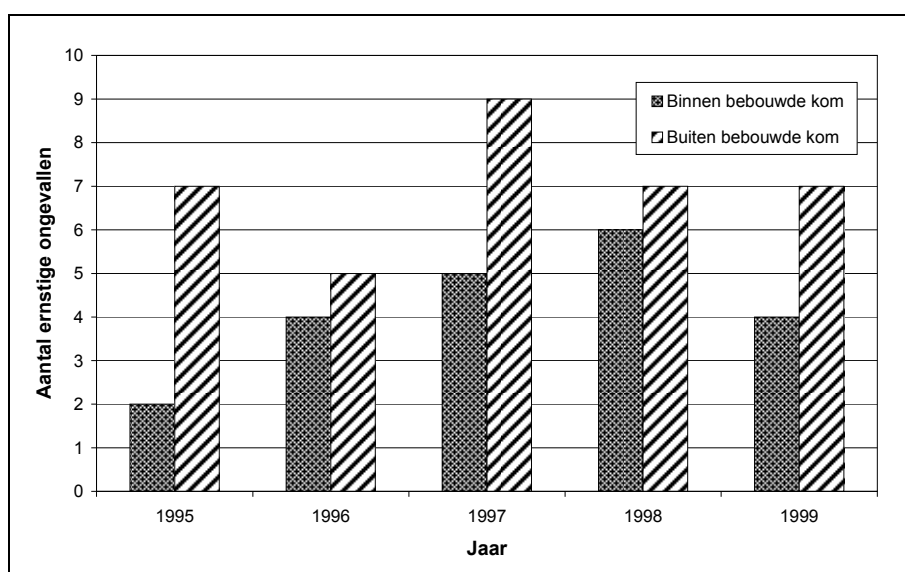
Afbeelding 4.2 (zie pagina 33) geeft een overzicht van het buitengebied van de gemeente Wijk bij Duurstede. Er zijn hierin vier Zones 60 te onderscheiden:

1. Het gebied ten noorden van de N229 en ten oosten van de N227 en de kern Langbroek, met hierin de buurtschappen Stenenbrug en Overlangbroek. Dit gebied grenst aan de gemeenten Amerongen, Leersum en Doorn. Dit gebied komt overeen met de door de gemeente gehanteerde werktitel Kwadrant I: Langbroekerwetering.
2. Het gebied ten zuiden van de centrumkern Wijk bij Duurstede langs de rivier. Dit gebied wordt begrensd door de Neder-Rijn en Lek en de gemeenten Amerongen (oosten) en Houten (westen).
3. Het gebied ten zuiden van de N229 tot aan het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit gebied grenst aan de buurgemeenten Bunnik en Houten.
4. Het gebied ten noorden van de N229 en ten westen van de N227 en de kern Langbroek. Dit gebied grenst aan de gemeenten Doorn en Driebergen-Rijsenburg.

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

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 Wijk bij Duurstede. Het betreft in totaal 56 ongevallen waarvan 6 met dodelijke afloop. In totaal vielen bij de ongevallen 6 doden en 50 ziekenhuisgewonden. Gedurende de vijfjaarsperiode 1995-1999 vond gemiddeld 63% van de ongevallen in de gemeente Wijk bij Duurstede plaats buiten de bebouwde kom. *Afbeelding 2.1* toont voor het jaar 1997 een kleine piek in ongevallen buiten de bebouwde kom. De ongevallen binnen de bebouwde kom vertonen de eerste vier jaar een opgaande lijn. Van alle ongevallen had 88% plaats op een weg in beheer van de gemeente. Het aantal ongevallen per jaar, zeker wanneer alleen naar ongevallen met dodelijke afloop wordt gekeken, is zeer gering. De kleine aantallen hangen nauw samen met de afbakening van één gemeente als onderzoeksobject.



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

De periode januari 1995 t/m september 1999 is tevens door de gemeente Wijk bij Duurstede zelf onderzocht. Dat onderzoek vermeldt dat in die periode in totaal 6 doden en 55 ziekenhuisgewonden vielen. 81% van de slachtoffers waren te betreuren op wegen in beheer van de gemeente. Het onderzoek van de gemeente toont dat Wijk bij Duurstede gunstig afsteekt bij andere Nederlandse gemeenten van vergelijkbare omvang, als het gaat om het aantal slachtoffers per 1000 inwoners². In het rapport wordt een tweetal mogelijke verklaringen genoemd: ten eerste de infrastructurele maatregelen die de gemeente reeds heeft genomen en ten tweede de beschutte ligging bij de kruising van de Neder-Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal.

De stimuleringsubsidie uit het *Startprogramma Duurzaam Veilig* (1998) is het startpunt voor de categorisering geweest. In 2000 is de categorisering en

² Dit komt overeen met de selectie voor dit onderzoek, waarbij gemeente Wijk bij Duurstede is ingedeeld bij de groep gemeenten met relatief lage ongevallencijfers.

de invoering van 30 en 60km/uur-gebieden opgenomen in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) en het gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan (VVP) (beide oktober 2000; Kwantes, 2000a; 2000b). Behalve op de knelpunten in haar netwerk en op de verkeerseducatie, wil de gemeente Wijk bij Duurstede zich richten op het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers, met name langs verkeersaders en bij oversteekplaatsen. Een ander punt is het tegengaan van sluijverkeer, bijvoorbeeld door het buitengebied van Langbroekerwetering. Tot slot staat ook het inrichten van 60km/uur-gebieden expliciet als doelstelling in het VVP genoemd.

Kort na het GVVP en het VVP, is in april 2001 het rapport *Naar een Duurzaam Veilig buitengebied, inclusief Langbroekerwetering* gereedgekomen (Kwantes & Wattimena, 2001). Daarin heeft de gemeente om praktische redenen gekozen voor de indeling van haar grondgebied in vier kwadranten. Alhoewel de gemeente Wijk bij Duurstede initiatiefnemer van de studie is geweest, zijn alle in de provincie Utrecht gelegen buurgemeenten van Wijk bij Duurstede bij die studie betrokken geweest. Met de buurgemeenten in de provincie Gelderland heeft Wijk bij Duurstede een waterscheiding in de vorm van de rivier, waardoor afstemming over infrastructuur zich hoofdzakelijk beperkt tot de veerdienst. De afstemming voor het buitengebied, waar het rapport uit 2001 een resultante van is, is getrokken door het adviesbureau DHV. Het buitengebied is als verblijfsgebied redelijk besloten door water, de A12 en de N224.

De gemeente Wijk bij Duurstede heeft dit project geïnitieerd omdat zij graag 60km/uur-gebieden wilde aanleggen en daar bovendien financiering voor had. Zij hadden een aantal onderhoudskredieten aangevraagd (en gehonoreerd gekregen) in verband met achterstallig onderhoud van een deel van het buitengebied. Deze gelden kwamen uit de BRU (gebundelde doeluitkering – Bestuur Regio Utrecht; sinds 1 januari 2004 valt de gemeente voor subsidie onder de provincie Utrecht en maakt zij geen deel meer uit van het BRU). De gemeente wilde graag het onderhoud en de duurzaam veilige inrichting in één keer aanpakken. Een ander doel van dit project was om 'rare' overgangen tussen gemeenten bespreekbaar te maken en zo mogelijk aan te pakken³.

De keuze om het kwadrant I, Langbroekerwetering, als eerste duurzaam veilig te gaan inrichten, wordt behalve door de onderhoudsgelden, ook ingegeven door de initiatieven rond de "Langbroekerwetering gebiedsnota" (Kwantes, 2001). De ontwikkeling en verschijning van deze nota liepen parallel met het VVP en de Duurzaam Veilig-nota voor het buitengebied. De gebiedsnota richt zich op de ontwikkeling van het buitengebied tot een landbouw-, natuur- en recreatiegebied. Daarin is een mobiliteitsvisie opgenomen. Deze visie is vervolgens overgenomen in de verkeersplannen en verkeersveiligheidsplannen van de gemeente.

³ Als voorbeeld is genoemd: de dijk van Wijk bij Duurstede naar Nieuwegein. Je vindt asstrepen, dan weer suggestiestroken, dan weer asstrepen, enz. (Op uitvoeringsniveau moet dit nog worden afgestemd.)

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 nader geanalyseerd. 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 wordt in de *Paragrafen 3.2 en 3.3* de betrokken actoren en het netwerk van de gemeente Wijk bij Duurstede 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 Wijk bij Duurstede.

3.1. Dataverzameling

De analyse is gebaseerd op een interview gehouden op donderdag 14 april 2005 met de heer M. Kylsta en de heer M. Ladders (beiden afdeling Openbare Werken) van de gemeente Wijk bij Duurstede, een documentanalyse (zie *Bijlage 1*) en een in mei en juni telefonisch afgenomen vragenlijst onder zeventien betrokken actoren (zie *Bijlage 2*).

De documentanalyse heeft tot doel om achtergronden te verschaffen bij de onderwerpen die waren besproken in het interview. Het interview geeft allereerst een beeld van de werkwijze van de gemeente Wijk bij Duurstede 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. Dertien van de zeventien verzoeken voor een telefonische enquête werden positief beantwoord. Daarmee is de respons van de enquête met 76% hoog. Bij drie actoren kon geen betrokkene worden gevonden wegens personele wisselingen. Een vierde actor gaf aan slechts één keer contact te hebben gehad en vond daarmee deelname aan de enquête niet nuttig. Van de 13 actoren die de enquête hebben beantwoord gaven twee actoren aan niet betrokken te zijn geweest bij de besluitvorming over 60km/uur-wegen in de gemeente Wijk bij Duurstede. 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 één 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 actor '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 Wijk bij Duurstede 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. 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.

Alle dertien respondenten geven een 'Betere verkeersveiligheid' aan als een van de belangen bij de maatregel 60 km/uur. Daarnaast is veelvuldig aangegeven: 'Minder sluipverkeer' (69%) en 'Behoud van het landelijke karakter van de omgeving' (61%). De belangen 'Lagere rijsnelheden' en 'Consistente aansluiting op wegen van buurgemeenten' werden met 43% door bijna de helft van de actoren onderkend.

De opstelling van actoren, aangegeven in de derde kolom van *Tabel 3.1*, geeft de mening weer van de respondenten die hebben aangegeven contact met betreffende actor te hebben gehad over de maatregelen 60 km/uur in de gemeente Wijk bij Duurstede. Het beperkte aantal respondenten in deze tabelkolom hangt nauw samen met het feit dat veel actoren hebben aangegeven maar met een klein aantal andere actoren contact te hebben gehad over de maatregel 60 km/uur in Wijk bij Duurstede (zie verder *Paragraaf 3.3*). De houding van de verschillende betrokken actoren wordt over het algemeen als redelijk constructief gewaardeerd. Opvallend is dat Wijk bij Duurstede, de onderzochte gemeente, positiever wordt gewaardeerd: 56% van de contacten gaf aan dat de houding van deze gemeente zeer constructief is geweest.

Actor	Belangen	Opstelling
Gemeente Wijk bij Duurstede	Betere verkeersveiligheid Fiets- en skeelervriendelijk inrichten Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregel Minder sluipverkeer Behoud van landelijk karakter omgeving	Weinig (1), redelijk (3) tot zeer (5) constructief (N=9)
Gemeente Amerongen	Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid Draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersbeleid Betere verkeersveiligheid Financiële verantwoordelijkheid	Weinig (1) tot redelijk (3) constructief (N=4)
Gemeente Leersum	Betere verkeersveiligheid Minder sluipverkeer Lagere rijsnelheden Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente Behoud van landelijk karakter omgeving	Weinig (1) tot redelijk (2) constructief (N=3)
Gemeente Doorn	Betere verkeersveiligheid Minder sluipverkeer Meewerken aan landelijk beleid Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid Behoud van landelijk karakter omgeving	Weinig (2), redelijk (3) tot zeer (1) constructief (N=6)
Gemeente Driebergen	Lagere rijsnelheden Minder sluipverkeer Behoud van landelijke karakter omgeving Betere verkeersveiligheid Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente	Weinig (1) tot redelijk (2) constructief (N=3)
Gemeente Bunnik	Geen respons	Weinig (1) tot redelijk (2) constructief (N=3)
Gemeente Houten	Geen respons	Redelijk (2) constructief (N=2)
Adviesbureau DHV	Betere verkeersveiligheid Lagere rijsnelheden Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid Draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersbeleid Behoud van landelijk karakter omgeving	Redelijk (2) constructief (N=2)
Provincie Utrecht	Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente Meewerken aan landelijk beleid Minder sluipverkeer Behoud van landelijk karakter omgeving Betere verkeersveiligheid	Weinig (1) tot redelijk (4) constructief (N=5)
Politie	Geen respons	Weinig (2), redelijk (1) tot zeer (2) constructief (N=5)
Brandweer	Goede aanrijtijden hulpdiensten Doorstroming en rijcomfort landbouw-/beroepsverkeer Betere verkeersveiligheid Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente Meewerken aan landelijk beleid	Weinig (2), redelijk (1) tot zeer (2) constructief (N=5)
Ambulancedienst	Goede aanrijtijden hulpdiensten Betere verkeersveiligheid Doorstroming en rijcomfort landbouw-/beroepsverkeer	Weinig (1) tot zeer (1) constructief (N=2)
Lokale Land- en Tuinbouworganisatie (GLTO)	Doorstroming en rijcomfort landbouw-/beroepsverkeer Minder sluipverkeer Betere verkeersveiligheid Behoud van landelijke karakter omgeving Lagere rijsnelheden	Redelijk (2) tot zeer (1) constructief (N=3)

Actor	Belangen	Opstelling
Gebiedscommissie Langbroekerwetering	Betere verkeersveiligheid Recreatie Minder sluipverkeer Lagere rijsnelheden	Helemaal niet (1), redelijk (3) tot zeer (1) constructief (N=5)
3VO	Betere verkeersveiligheid Lagere rijsnelheden Minder sluipverkeer Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid	Weinig (1) tot redelijk (4) constructief (N=5)
Fietzersbond	Geen respons	Weinig (1) tot redelijk (2) constructief (N=2)
Burgers	Meewerken aan landelijk beleid Betere verkeersveiligheid Behoud van landelijk karakter omgeving Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid Minder sluipverkeer	Weinig (1), redelijk (3) tot zeer (1) constructief (N=5)

Tabel 3.1. *Beleidsnetwerk van de gemeente Wijk bij Duurstede.*

3.3. Algemene beschrijving van het netwerk

Zoals in het vorige hoofdstuk reeds is aangegeven, heeft de gemeente Wijk bij Duurstede initiatief genomen om te komen tot een plan voor inrichting van het buitengebied in het zuidoosten van de provincie Utrecht. Het verblijfsgebied wordt omsloten door water, de A12 en de N224.

De buurgemeenten binnen de provincie, te weten Amerongen, Bunnik, Doorn, Driebergen, Leersum en Houten zijn benaderd tijdens de planvorming door het ingeschakelde adviesbureau. Het plan is gefundeerd op het bestaande beleid van de verschillende gemeenten, om zo recht te doen aan de autonomie van de verschillende gemeenten (elk verantwoordelijk als wegbeheerder). Er is ten tijde van de planvorming een projectgroep met de buurgemeenten geweest waarin de ambtenaren van bovengenoemde gemeenten zitting hadden. Deze projectgroep is in de periode 2000-2001 vier keer bij elkaar gekomen. Toen het plan bijna rond was, heeft eenmalig een bestuurlijk overleg plaatsgevonden waarbij de wethouders Verkeer waren afgevaardigd (1^e kwartaal 2001). Bestuurlijk overleg werd onder andere ingegeven door het feit dat Wijk bij Duurstede de financiering wel rond had, maar de buurgemeenten niet. Er was daarom een behoefte om de verdere uitwerking van de plannen met elkaar af te stemmen. Daartoe is een intentieverklaring opgesteld. Deze verklaring hield in dat gemeenten de intentie hebben om bij het uitvoeren van onderhoud de duurzaam veilige inrichting te realiseren. Van de zeven buurgemeenten hebben twee gemeenten (Bunnik en Amerongen) deze uiteindelijk ondertekend. Later, bij de detaillering van de inrichting per kwadrant is van een dergelijk overleg rond de uitvoering geen sprake meer geweest. De buurgemeenten hadden wel de mogelijkheid om de inspraakavond voor bewoners bij te wonen.

Ten behoeve van het plan voor het buitengebied inclusief Langbroekerwetering, zijn de initiatieven in grove lijnen besproken op een inspraakavond; er werd één avond per kwadrant georganiseerd, dus in totaal waren er vier. Op elke inspraakavond was er een plenaire discussie over het gehele plan. Doel van de avonden was om klachten en suggesties van bewoners te inventariseren. Daartoe werden deelnemers uitgenodigd om

knelpunten op kaartbeelden aan te geven en toe te lichten. Vervolgens werd gezamenlijk nagedacht over oplossingsrichtingen. Voor deze inspraak-avonden werden bewoners op individuele basis (adres), direct uitgenodigd. Ook politie, brandweer, de lokale Land- en Tuinbouworganisatie (GLTO), 3VO, de provincie en de Fietsersbond zijn hiervoor aangeschreven. Na gereedkomen, is het plan voor het buitengebied op wegniveau verder uitgewerkt. Op het moment dat dit gereed was, werden bewoners hierover opnieuw geïnformeerd (deze detaillering lag vervolgens ter visie bij de gemeente). Bewoners die eerder hadden aangegeven op de hoogte te willen blijven kregen hierover rechtstreeks, individueel informatie, naast informatie in de lokale krant.

Uit de telefonische enquête blijkt dat ruim de helft van de actoren in bijeenkomsten of vergaderingen contact heeft gehad met de gemeente Wijk bij Duurstede (zie *Tabel 3.2*). Daarnaast is telefonisch of schriftelijk (inclusief e-mail) contact door bijna een kwart van de respondenten genoemd.

Wijze van contact	Percentage ⁴
Vergaderen/bijeenkomsten	53,8%
Telefonisch	23,1%
E-mail/schriftelijk	23,1%

Tabel 3.2. Wijze van contact met de gemeente Wijk bij Duurstede (N= 10; 13 antwoorden).

Tijdens de enquêtes gaven tien van de dertien actoren aan dat de gemeente Wijk bij Duurstede een aanpak hanteerde waarbij andere actoren inbreng konden geven bij de aanleg van de 60km/uur-wegen. Geen van de actoren vond dat dit niet het geval was. Van deze tien gaven negen actoren aan ook daadwerkelijk inbreng te hebben gehad. *Tabel 3.3* geeft aan hoe deze actoren hun inbreng typeren. De inbreng betrof vooral een reactie of advies tijdens het opstellen van het conceptplan. Dit komt overeen met het feit dat de bijeenkomsten met buurgemeenten plaatsvonden tijdens de totstandkoming van dit plan.

Wijze van inbreng	Percentage
Geven van advies bij het opstellen van het conceptplan	77,8%
Geven van advies uitsluitend na de totstandkoming van het conceptplan	11,1%
Meebeslissen over het beleid met de gemeente over de invulling van 60km/uur-gebieden	11,1%
Gezamenlijk beslissen met de gemeente over gezamenlijk beleid	0%

Tabel 3.3. Wijze van inbreng bij de besluitvorming over 60km/uur-wegen in de gemeente Wijk bij Duurstede (N= 9).

Alle actoren geven aan dat hun inbreng op enigerlei wijze effect heeft gehad op het tot stand gekomen beleid. Bijna de helft van de actoren die een

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

inbreng hebben geleverd, geven aan dat deze in hoge mate is meegenomen (zie *Tabel 3.4*).

Effect inbreng	Percentage
Niet	0%
Een beetje	22,2%
Redelijk	33,3%
In hoge mate	44,4%

Tabel 3.4. *Effect van de inbreng (N= 9)*.

3.4. Het netwerk nader in beeld en geanalyseerd

In deze paragraaf zullen de onderlinge relaties in het netwerk nader in kaart worden gebracht en geanalyseerd. We onderscheiden hierbij relaties gebaseerd op contacten en kennis over elkaars standpunten.

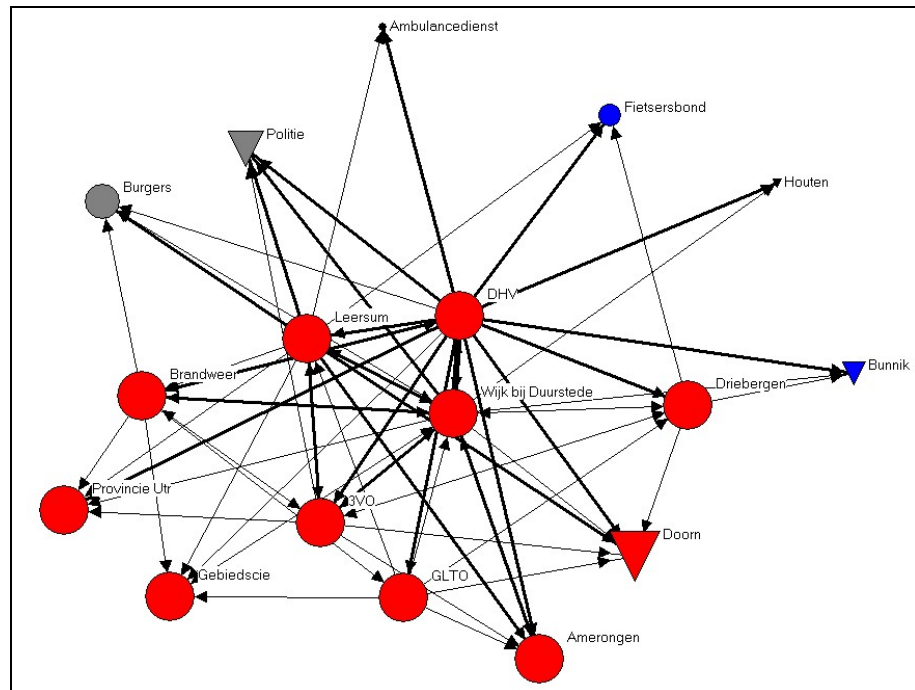
Contactennetwerk

Afbeelding 3.1 geeft een overzicht van de actoren en hun onderlinge relaties in het netwerk rond invoering van 60km/uur-zones in de gemeente Wijk bij Duurstede. De pijlen geven aan wie met wie contact zegt te hebben gehad. De verschillende actoren hoeven overigens niet altijd *elkaar* als contact genoemd te hebben: Provincie Utrecht heeft gemeente Wijk bij Duurstede bijvoorbeeld niet als contact genoemd (er is geen wederkerige of bilaterale relatie).

Voordat we in detail naar het netwerk kijken valt in *Afbeelding 3.1* 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. Wel is een groot aantal contacten vrij intensief van aard: maandelijks of wekelijks. Gemeente Wijk bij Duurstede is de meest centrale actor, in die zin dat de meeste contacten van en naar deze gemeente lopen⁵. De kern van het netwerk is echter relatief groot. Behalve Wijk bij Duurstede zijn er tien andere actoren die op basis van het aantal directe relaties tot de kern van het netwerk behoren: de plek met de meeste communicatieactiviteit. Indien we echter een laag ‘dieper’ naar deze contacten kijken, zien we dat enkele van deze centrale actoren hun positie ‘verdienen’ via een relatief groot aantal inkomende relaties, maar zelf geen of weinig initiatief tot contacten nemen (bijvoorbeeld de provincie, gebiedscommissie en Amerongen). Provincie Utrecht is object van vijf inkomende relaties en behoort daarmee ook tot de kern van het netwerk. Dit is opvallend, aangezien er geen inhoudelijke betrokkenheid van de provincie is gemeld en we daarom een meer perifere positie zouden mogen verwachten (bron: ambtenaar gemeente Wijk bij Duurstede). Er zijn slechts zes actoren die buiten de kern van centrale actoren vallen, waaronder ook drie non-respondenten die wellicht ‘hoger’ zouden scoren indien we hun ‘uitgaande relaties’ zouden weten. DHV onderhoudt overigens namens de gemeente ook contact met actoren, soms

⁵ 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 Wijk bij Duurstede.

zijn dit dezelfde als met wie de gemeente contact heeft – en zijn deze contacten vanuit de netwerkanalyse redundant - in andere gevallen betreft het nieuwe contacten zoals met de ambulancedienst.

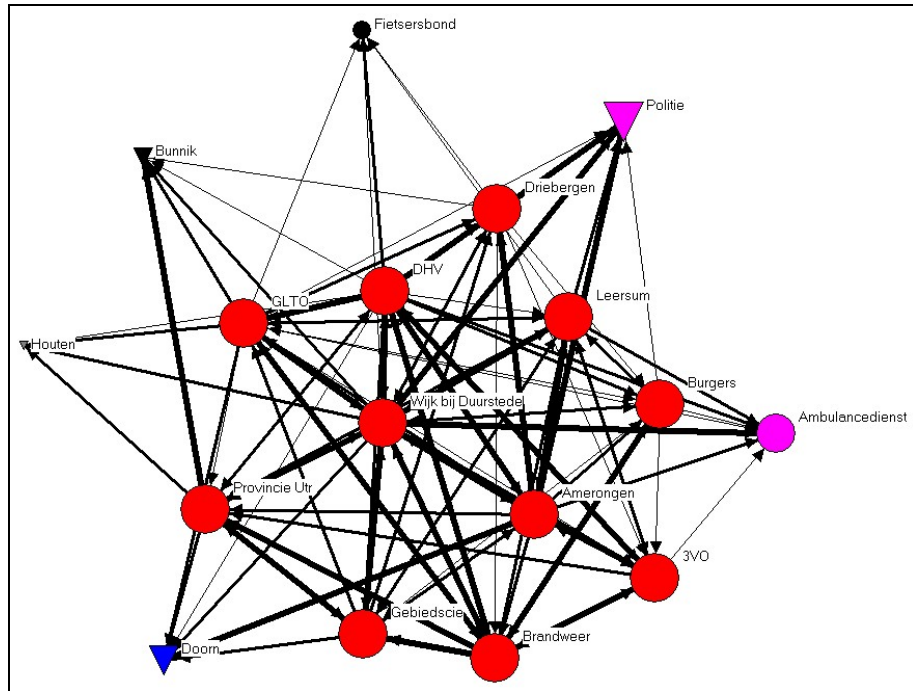


Afbeelding 3.1. Contactennetwerk (dikke pijl = wekelijks contact, gewone pijl = maandelijks contact, dunne pijl = jaarlijks contact). Grootte en kleur van de cirkels: groepen actoren in de kern of op de meer perifere posities binnen het netwerk, gebaseerd op het (minimale) aantal directe contacten dat zij onderhouden⁶. (Non-respondenten zijn daarnaast met een driehoek weergegeven.)

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).

⁶ 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).



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.)

Wederom zien we een grote kern met daarbinnen veel intensieve kennisrelaties. De kennisrelaties zijn doorgaans intensiever dan de contacten uit Afbeelding 3.1: indien actoren melden kennis te hebben van standpunten, zijn ze daarvan vaak redelijk goed of zelfs zeer goed op de hoogte. Ook lijkt het aantal kennisrelaties wat hoger dan het aantal contacten. In algemene zijn wijkt het netwerk verder niet veel af van het contactennetwerk, wel zijn burgers nu 'opgeschoven' naar de kern van het netwerk. Ook neemt de ambulancedienst een centralere positie in.

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 3.5 geven we daaraan een vervolg.

	Asymmetrisch		Symmetrisch	
	Contacten-netwerk	Standpunten-netwerk	Contacten-netwerk	Standpunten-netwerk
Dichtheid	25%	41%	42%	63%

Tabel 3.5. Dichtheid van de netwerken.

De *dichtheid* een netwerk geeft de verhouding weer tussen het *maximaal* aantal mogelijke relaties en het *feitelijk* aantal relaties in het netwerk. De maatstaf geeft zowel een indicatie van de '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 om netwerken van verschillende grootte met elkaar te vergelijken. De dichtheid van het contactennetwerk bedraagt 42% 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 in *Afbeelding 3.1* – de pijlen of richting van de relaties. Indien we wel – zoals in *Afbeelding 3.1* – 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 zijn 25% van alle mogelijke in- en uitgaande contacten ook daadwerkelijk aanwezig.

De dichtheid van het standpuntennetwerk is aanzienlijk groter, overall zijn zelfs 63% van alle mogelijke kennisrelaties ook daadwerkelijk aanwezig. Asymmetrisch bedraagt de dichtheid 41%. Dit betekent tevens dat iedere actor de standpunten van gemiddeld 41% van de andere actoren zegt te kennen.

Positie en prominentie van actoren in het netwerk

Tabel 3.6 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.

Actor	Contactennetwerk			Standpuntennetwerk		
	Asymmetrisch		Symmetrisch	Asymmetrisch		Symmetrisch
	Uitgraad %	Ingraad %	Centraliteit %	Uitgraad %	Ingraad %	Centraliteit %
Gemeente Wijk bij Duurstede	81	56	88	100	63	100
Gemeente Amerongen	6	31	31	75	38	81
Gemeente Leersum	69	25	81	69	44	75
Gemeente Doorn	0*	38	38	0*	38	38
Gemeente Driebergen	31	25	44	44	31	69
Gemeente Bunnik	0*	19	19	0*	31	31
Gemeente Houten	0*	13	13	0*	25	25
Adviesbureau DHV	100	13	100	100	31	100
Provincie Utrecht	0	31	31	38	50	69
Politie	0*	25	25	0*	44	44
Brandweer	44	25	50	44	50	63
Ambulancedienst	0	13	13	0	44	44
GLTO	38	13	50	88	38	100
Gebiedsctie Langbroekerwetering	6	31	31	44	44	63
3VO	50	31	56	44	50	63
Fietsersbond	0	19	19	0	31	31
Burgers	6	25	25	50	44	69
Gemiddelde voor het gehele netwerk, tevens netwerkdichtheid	25	25	42	41	41	63
Standaarddeviatie	32	11	26	35	9	24

Tabel 3.6. *Netwerkdichtheid (vetgedrukte rij) en centraliteitsmaatstaven per actor uit het beleidsnetwerk van de gemeente Wijk bij Duurstede voor zowel het contacten- als standpuntennetwerk⁷. (* Non-respondenten scoren 0 op de uitgraad.)*

We zien dat gemeente Wijk bij Duurstede en het door haar ingehuurde bureau DHV overall de meest centrale actoren zijn (respectievelijk 88 en zelfs 100%; kolom 4). In tegenstelling tot de gemeente Wijk bij Duurstede verwerft DHV haar positie met name op de uitgaande relaties. Ook zien we dat er een relatief klein aantal actieve zenders is in het contactennetwerk, te weten DHV, Wijk bij Duurstede, Leersum, 3VO, de brandweer, GLTO en Driebergen; als gevolg daarvan is de standaarddeviatie van deze kolom dan ook hoog. Wijk bij Duurstede heeft de hoogste ingraad (56%) terwijl er tussen de andere actoren minder grote verschillen zijn (zie ook de relatief lage standaarddeviatie voor kolom 3).

Van de belangengroepen onderhoudt 3VO met 50% van de andere actoren contacten en de GLTO met 38%, terwijl eveneens 50% van de actoren het standpunt van 3VO zegt te kennen (en 38% dat van de GLTO).

De ambulancedienst valt op door het gebrek aan zowel contacten alsook kennis van andermans standpunten. Desondanks kent 44% van de overige

⁷ Deze maatstaven zijn geïntroduceerd door Linton Freeman (1979). De gemiddelden zijn afgerond op hele getallen.

actoren het standpunt van de ambulancedienst inzake de aanleg van 60km/uur-gebieden.

Aan de centraliteiten van het contacten- en standpuntennetwerk (zie *Tabel 3.6*) valt op dat deze een gelijke trend hebben. Over het algemeen scoren actoren die een hoge centraliteit hebben in het contactennetwerk ook hoog in het standpuntennetwerk. Hetzelfde geldt voor actoren die lager scoren op de centraliteit, zowel in het standpunten- als het contactennetwerk. Een dergelijk verband is ook niet verwonderlijk, aangezien het hebben van contact veelal samenhangt met geïnformeerd zijn over de standpunten van actoren waarmee contact wordt onderhouden.

3.5. Wijzen van samenwerken in het netwerk

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

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

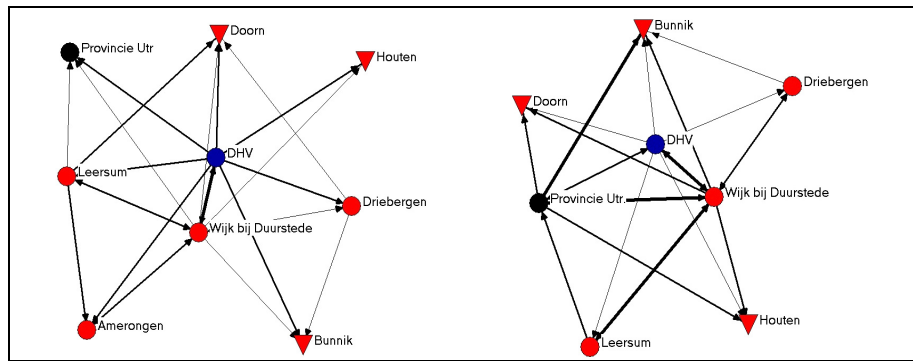
Het netwerk dat optimaal is voor de aanpak van deze deelonderwerpen kan variëren, zowel wat het aantal en de typen betrokken actoren betreft, als de aard van de relaties tussen die actoren. Veelal kan worden volstaan met relaties tussen deelgroepen van de betrokken actoren, waarmee de efficiëntie en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

3.5.1. *Afstemming over de detailinrichting met buurgemeenten*

De gemeente Wijk bij Duurstede heeft voor de afstemming van de inrichting van haar buitengebied te maken met zes buurgemeenten, die allemaal in de provincie Utrecht liggen. Ten tijde van de planfase van de inrichting van het buitengebied zijn alle gemeenten benaderd. Voor de detailinrichting kiest de

gemeente Wijk bij Duurstede een aanpak waarbij ze per weg de 60km/uur-inrichting realiseert. Hierdoor kan in principe per grensovergang worden afgestemd. Anders gezegd, bilateraal contact met de wegbeheerder waaraan een in te richten 60km/uur-weg grenst is voldoende voorwaarde om tot een daadwerkelijk afgestemde situatie te komen. Dit is ook de aanpak die de gemeente voor ogen heeft. Deze aanpak zou moeten resulteren in een sternetwerk met de gemeente Wijk bij Duurstede als centrale actor, en met tweezijdige contacten naar elk van de buurgemeenten. *Afbeelding 3.3* bevat een deelweergave van het totale beleidsnetwerk.



Afbeelding 3.3. Contactennetwerk (links) en standpuntennetwerk (rechts) tussen Wijk van Duurstede en buurgemeenten. Ter informatie is ook de provincie opgenomen. Het ingehuurde bureau DHV is blauw gekleurd en feitelijk een verlengstuk van Wijk bij Duurstede. Non-respondenten zijn met een driehoek weergegeven. (Deelweergaven van respectievelijk Afbeelding 3.1 en 3.2)

We zien dat Wijk bij Duurstede – en DHV namens haar – met alle zes gemeenten minimaal een unilateraal contact onderhoudt en met drie van de zes ook een bilateraal contact (Driebergen, Leersum en Amerongen). De gemeente geeft aan dat in ieder geval verkeersbesluiten worden verzonden aan relevante buurgemeenten.

De relatief hoge non-respons onder de gemeenten (drie van de zes) hindert ons overigens bij het vaststellen van bilaterale contacten. Aangezien de drie andere gemeenten expliciet een relatie tot Wijk bij Duurstede melden veronderstellen we – ondanks het bewijs uit de netwerkdata – dat dit in ieder geval ook voor Bunnik en Doorn geldt. Andere data ondersteunen deze veronderstelling:

- Met Bunnik is vooral contact over de Caspargauw.
- Doorn heeft de spitsafsluiting van het gehele buitengebied afgewezen (bron: ambtenaar gemeente Wijk bij Duurstede).

Over de Lekdijk meldt dezelfde ambtenaar van de gemeente overigens dat afstemming (nog) moet plaatsvinden met – in ieder geval – Houten, Bunnik en Driebergen:

“Overigens had hier bij markeringsonderhoud doorgegeven kunnen worden dat suggestiestroken gemarkeerd moeten worden. Door hierover niet te communiceren wordt blindelings de bestaande markering opnieuw uitgevoerd. Hoewel de Lekdijk in iedere gemeente anders is, is het gebied inmiddels wel bijna een aaneengesloten 60km/uur-gebied.”

Met Driebergen is overleg over de Langbroekerdijk. Driebergen geeft daarbij aan zich te zijner tijd – bij voldoende beschikbare financiën – volgend op te

stellen bij de keuze voor een inrichting door Wijk bij Duurstede (bron: ambtenaar gemeente Wijk bij Duurstede).

Gemeente Wijk bij Duurstede onderschrijft het belang van afstemming met buurgemeenten ook als volgt: “Degene die het laatste de 60km/uur-zone heeft aangelegd wordt bij een rare overgang in het buitengebied meestal aangekeken op: ‘hoe hebben ze dat kunnen doen?’” (bron: ambtenaar Wijk bij Duurstede).

De betrokkenheid van de provincie kan mede worden verklaard doordat de N229 het gebied doorkruist en door de functie van de N229 als ontsluiting van het buitengebied. Overigens bestond tijdens de *planvorming* een ambtelijke projectgroep met de zeven gemeenten en vond ook eenmalig bestuurlijk overleg plaats over de verdere uitwerking van de plannen (bron: ambtenaar gemeente Wijk bij Duurstede). Deze afstemming had geen betrekking op de detailinrichting van grenswegen.

Conclusie

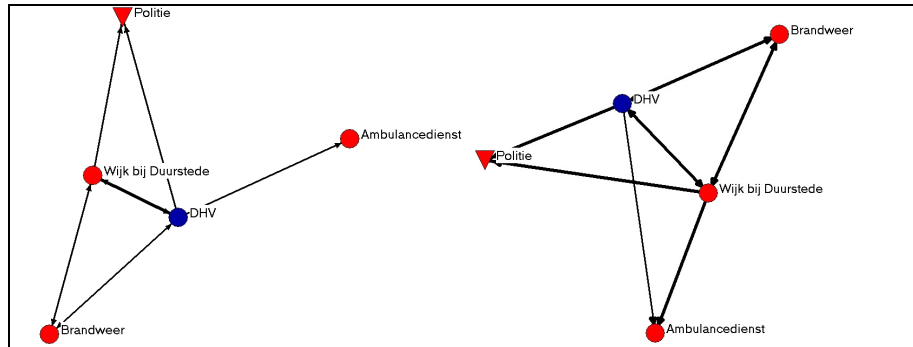
Op basis van de enquête en interviewgegevens concluderen we (ondanks de non-respons) dat Wijk bij Duurstede met vijf van de zes gemeenten bilaterale contacten onderhoudt en voorts de gemeente Houten informeert (unilateraal contact). Wijk bij Duurstede geeft aan dat de contacten met Houten aangehaald moeten worden voor nadere afstemming rond de Lekdijk. Overall kunnen we concluderen dat de afstemming voor de deelopgave ‘afstemming over detailinrichting met buurgemeenten’ redelijk goed tot stand is gekomen.

3.5.2. *Afstemming met politie en hulpdiensten*

De tweede beleidsopgave voor de gemeente Wijk bij Duurstede betreft de afstemming van de gekozen inrichting voor de 60km/uur-wegen met politie en hulpdiensten. Deze actoren verzorgen publieke diensten die mogelijk hinder kunnen ondervinden van de gekozen inrichting. Wijk bij Duurstede zal contact moeten onderhouden met de politie, brandweer en ambulance-diensten over de inrichting die zij voor ogen heeft.⁸

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

⁸ In enkele gemeenten betrekken we ook het openbaar vervoer, maar er zijn geen lijndiensten door het buitengebied van Wijk bij Duurstede.



Afbeelding 3.4. Contactennetwerk (links) en standpuntennetwerk (rechts) tussen Wijk bij Duurstede en hulpdiensten. Het ingehuurd bureau DHV is blauw gekleurd en feitelijk een verlengstuk van Wijk bij Duurstede. Non-respondenten zijn met een driehoek weergegeven. (Deelweergaven van respectievelijk Afbeelding 3.1 en 3.2.)

Het contact met de brandweer is bilateraal. De politie is een non-respondent in dit onderzoek, maar uit het interview blijkt dat wel degelijk sprake is van bilaterale contacten:

“De politie wordt altijd uitgenodigd op inspraakavonden en is daarbij ook aanwezig. [...] Sinds de politie naast het gemeentehuis is gehuisvest, is het contact makkelijker geworden, omdat je zelfs kunt zien dat iemand beschikbaar is voor een bilateraal gesprek. Contact met brandweer is eenvoudig aangezien ze dichtbij zitten, daardoor wordt over de uitvoering nogal eens bilateraal gesproken” (ambtenaar gemeente Wijk bij Duurstede).

DHV heeft de ambulancedienst geïnformeerd (unilateraal contact) en de gemeente nodigt deze hulpdienst niet uit voor inspraakbijeenkomsten vanuit de veronderstelling dat adviezen van de brandweer en de ambulancedienst identiek zijn (bron: ambtenaar gemeente Wijk bij Duurstede). Bovendien geeft de gemeente aan gebruik te maken van de CROW-richtlijn voor hulpdiensten en maatregelen bij de inrichting van haar wegen. De gemeente geeft er daarnaast blijk van goed op de hoogte te zijn van de standpunten van de ambulancedienst: “Rond fysieke afsluitingen hebben ambulance-diensten aangegeven niet meer met grote sleutelbossen op stap te willen, maar accepteren ze alleen nog paaltjes met een universele driekantsleutel”.

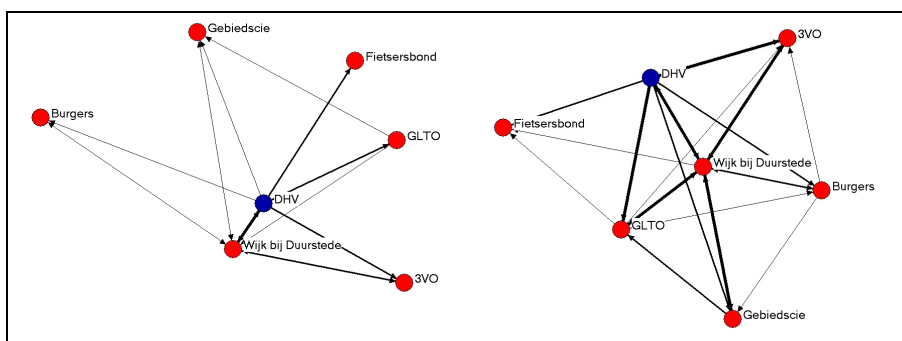
Conclusie

Op basis van de enquête- en interviewgegevens concluderen we voor deze deelopgave dat er een goede afstemming is met de hulpdiensten. De contacten met de politie en brandweer zijn bilateraal. Met de ambulancedienst onderhoudt Wijk bij Duurstede geen contact, maar het adviesbureau DHV wel. Daarbij geeft de gemeente er blijk van goede kennis over de standpunten van de hulpdiensten te hebben.

3.5.3. Afstemming met belangenorganisaties, bewoners en ondernemers

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

Evenals bij de vorige deelopgave – afstemming met hulpdiensten – worden unilaterale contacten vanuit de gemeente Wijk bij Duurstede 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’⁹.



Afbeelding 3.5. Contactennetwerk (links) en standpuntennetwerk (rechts) tussen Wijk bij Duurstede en overige belanghebbenden. Het ingehuurd bureau DHV is blauw gekleurd en feitelijk een verlengstuk van Wijk bij Duurstede. (Deelweergaven van respectievelijk Afbeelding 3.1 en 3.2.)

De gemeente heeft nadat de verkeers- en verkeersveiligheidsplannen waren opgesteld, deze plannen zowel in grote lijnen alsook op het niveau van de uitvoering op wegniveau besproken tijdens vier inspraakbijeenkomsten. Hiervoor waren bewoners, politie, brandweer, GLTO, 3VO, Fietserbond en de provincie Utrecht uitgenodigd. Een voorbeeld betreft de situatie rond de Gooyerdijk:

“Hier is bezwaar geweest tegen de ideeën rond afsluitingen. Er zijn verschillende opties geweest: volledig afsluiten voor doorgaand verkeer, fietspad realiseren met enkel bestemmingsverkeer, splitsafsluiting autoverkeer (in verband met schoolfietsverkeer Wijk bij Duurstede richting Doorn). Bewoners langs de weg en uit dit buitengebied voorzagen problemen met bevoorrading en bezoekers. Uiteindelijk is voor de spitsafsluiting gekozen.” (bron: ambtenaar gemeente Wijk bij Duurstede).

Gemeente Wijk bij Duurstede geeft diverse andere voorbeelden waarin niet alleen sprake is van een formele inspraak- en informatieplicht, maar ook van wederzijds leren:

- “De ‘importbewoner’ in het buitengebied wil het landelijk gebied behouden. Ze willen bijvoorbeeld geen ‘rode fietspaden’ want dat is zo stedelijk. Daarom is in de uitvoering gekozen voor ‘Oud-Hollands bruine’ fietspaden.
- Je grijpt in het buitengebied in, in het werkgebied van de landbouwer die ook bewoner is. We hebben besloten tot het toepassen van landbouwvriendelijke drempels in verband met de kostbare verliezen van kisten appels” (bron: ambtenaar gemeente Wijk bij Duurstede).

⁹ 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).

Een tweede voorbeeld waaruit blijkt dat de gemeente niet alleen haar bewoners informeert maar ook handelt naar aanleiding van de reacties van bewoners uit het gebied, betreft de wijzigingen in de originele plannen nabij de Steenbrug (locatie waar de Wijkerweg over gaat in de Bovenwijkerweg). De gemeente had oorspronkelijk de intentie om een 30km/uur-kern in te stellen en daarbij een inrichting met onder andere trottoirs te realiseren om zo de relatie verkeer-wonen te verstreken. Bewoners hadden hier bezwaren tegen. Hierop is een 60km/uur-inrichting gerealiseerd.

De gemeente meldt verder dat met de GLTO ook aparte – zowel ambtelijke als bestuurlijke – overleggen zijn geweest buiten de inspraakavonden om. Bewoners uit de kern van Wijk bij Duurstede worden door de gemeente formeel niet als belanghebbende beschouwd en zijn dus niet uitgenodigd voor de inspraakavonden. Bezwaarschriften van 'kernbewoners' worden door de gemeente vanwege deze reden eveneens niet ontvankelijk verklaard. Jegens deze deelgroep van inwoners – in het interview getypeerd als "sluipers" – opereert de gemeente bewust autonoom en heeft niet de intentie om met hen vervolgens alsnog tot afstemming te komen.

Conclusie

In het licht van de veronderstellingen uit het begin van deze paragraaf constateren we dat er sprake is van een goed ontwikkeld contactennetwerk met lokale belanghebbenden. Er zijn minimaal unilaterale, maar ook enkele bilaterale relaties met belanghebbenden. Daarnaast blijkt ook uit enkele voorbeelden dat de gemeente ook daadwerkelijk rekening houdt met de diverse belangen – met uitzondering van die van bewoners uit de kern van Wijk bij Duurstede.

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 Wijk bij Duurstede) gevraagd naar hun oordeel. In deze paragraaf bespreken we wat de belangrijkste gevolgen van samenwerking met de gemeente Wijk bij Duurstede zijn geweest volgens de respondenten, alsmede hun (subjectieve) oordeel over de gerealiseerde maatregel en hun beleving van het beleidsproces.

Het initiatief van Wijk bij Duurstede om tot een gezamenlijk plan voor het buitengebied te komen (de vier kwadranten) blijkt duidelijk uit de gevolgen die de samenwerking volgens de geënquêteerde actoren heeft gehad (zie *Tabel 4.1*). Van de actoren geeft 70% aan dat samenwerking via een gemeenschappelijk plan een van de gevolgen is geweest. Bijna alle actoren (90%) geven daarnaast aan dat onderlinge informatie-uitwisseling plaatsvond rond de maatregel 60 km/uur in de gemeente Wijk bij Duurstede. Geen van de actoren geeft aan dat de samenwerking averechtse gevolgen heeft gehad.

Samenwerking	Percentage van actoren ¹⁰
Averechtse gevolgen voor de samenwerking	0%
Geen gevolgen	10%
Onderlinge informatie-uitwisseling	90%
Voorkomen hinder of tegenwerking	10%
Voorkomen van onnodig dubbelwerk	10%
Versterking activiteiten zonder gemeenschappelijk plan	20%
Samenwerking via gemeenschappelijk plan/beleid	70%

Tabel 4.1. *Intensiteit van samenwerking tussen actoren in het beleidsnetwerk (N= 10; 21 antwoorden).*

Het merendeel van de respondenten oordeelt positief over de effectiviteit en de efficiëntie van de maatregel (zie *Tabel 4.2*). Een kwart van de respondenten geeft aan dat beide factoren *sterk* zijn toegenomen, daarentegen geeft 37,5% aan dat de effectiviteit en de efficiëntie iets zijn afgenomen. Echter, over het ambitieniveau van de maatregel en de snelheid van het

¹⁰ De gevolgen van de samenwerking telt op tot meer dan 100% omdat respondenten meer dan één antwoordcategorie hebben aangeven

proces geeft de meerderheid van de respondenten een negatief oordeel. Bij zowel het ambitieniveau als de snelheid is er één actor die aangeeft dat deze sterk zijn afgenomen. Het betreft hier overigens twee verschillende actoren.

	Sterk afgenomen	Iets afgenomen	Iets toegenomen	Sterk toegenomen
Effectiviteit van de maatregel	0,0%	37,5%	37,5%	25,0%
Efficiëntie van de maatregel	0,0%	37,5%	37,5%	25,0%
Ambitieniveau inzake de maatregel	12,5%	62,5%	25,0%	0,0%
Snelheid van het proces (inclusief realisatie)	12,5%	50,0%	37,5%	0,0%

Tabel 4.2. *Oordeel over de gerealiseerde 60km/uur-wegen door actoren uit het beleidsnetwerk (N=8).*

Ook is aan respondenten gevraagd of men tevreden is over de informatievoorziening vanuit de gemeente Wijk bij Duurstede (zie Tabel 4.2). Het merendeel van de respondenten geeft aan redelijk tevreden te zijn, zowel over het moment van informeren als over de informatie zelf. Overigens geven twee actoren aan niet tevreden te zijn over de timing, waarvan er één tevens niet tevreden is over de adequaatheid van de informatie.

	Niet tevreden	Een beetje tevreden	Redelijk tevreden	Zeerv tevreden
Tijdigheid	22,2%	11,1%	66,7%	0,0%
Adequaathheid	11,1%	11,1%	77,8%	0,0%

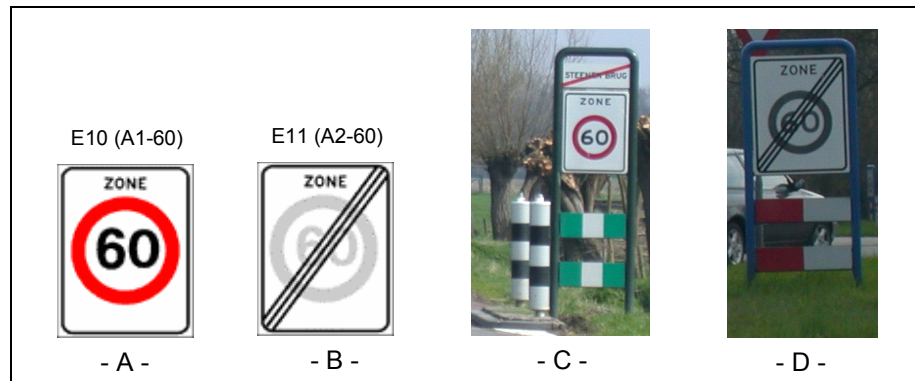
Tabel 4.3. *Oordeel over de informatievoorziening in het beleidsproces rond 60km/uur-wegen door actoren uit het beleidsnetwerk (N=9).*

4.2. Inventarisatie Zones 60

Op 31 maart 2005 zijn de wegkenmerken van de wegen in het buitengebied van de gemeente Wijk bij Duurstede geïnventariseerd. Uitgangspunt van de inventarisatie vormde de informatie van de gemeente Wijk bij Duurstede over de instelling van Zones 60 (Kwantes, 2000a; 2000b; Kwantes & Wattimena, 2001). Het betreft de wegen die zijn gelegen in een verblijfsgebied buiten de bebouwde kom en waarvan de gemeente wegbeheerder is. Het merendeel van de wegen en kruisingen zijn visueel beoordeeld en van elk wegvak en kruispunt is ten minste één foto gemaakt. De geïnventariseerde wegen hebben een totale weglengte van 68 km, verdeeld over 36 verschillende straten, bestaande uit 97 wegvakken. Deze wegen kruisen elkaar op 40 kruispunten.

De verblijfsgebieden worden ontsloten door de N229 en N227. Deze gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom zijn in beheer bij de provincie Utrecht. De Amerongerwetering ligt momenteel in een Zone 60 en is in beheer bij de gemeente. Op termijn wordt deze weg echter ingericht als gebiedsontsluitingsweg met een limiet van 80 km/uur (GOW80). Aan alle

andere gemeentelijke wegen buiten de kom is een verblijfsfunctie toegekend. Dit betekent dat naar aanleiding van een verkeersbesluit deze wegen ingericht dienen te worden als erftoegangswegen binnen een 60km/uur-zone (ETW60 in Zone 60). De verkeersborden met de code E10 (A1-60) en E11(A2-60) geven de zoneovergang aan (zie *Afbeelding 4.1*). Deze zoneovergang dient duidelijk herkenbaar te zijn en wordt in dat geval ook wel aangeduid met de term *zonepoort*.

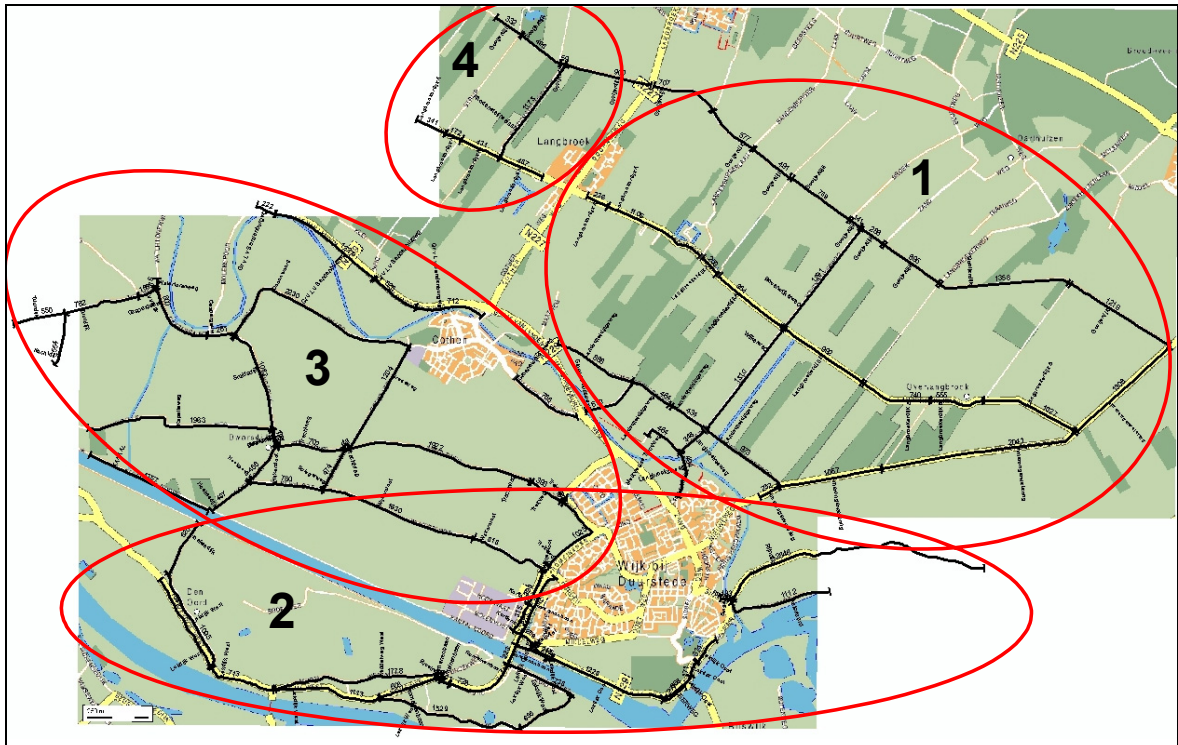


Afbeelding 4.1. Zone 60-overgangen worden aangegeven door verkeersborden met de code E10 (A1-60) [zie A & C] en E11(A2-60) [zie B & D].

Het buitengebied van de gemeente Wijk bij Duurstede is weliswaar aangewezen als Zone 60 en voorzien van Zone 60-borden, maar over het algemeen nog niet als zodanig ingericht. Wel is een aantal wegen voorzien van kantstroken of suggestiestroken en kruispuntplateaus. Recent is de Wijkerweg, Bovenwijkerweg en een stukje Gooijerdijk ingericht als ETW60 met brede rode suggestiestroken en duidelijke plateaus op de kruisingen. Deze wegen dienen als voorbeeld voor de inrichting van de rest van het buitengebied, met name daar waar veel fietsverkeer aanwezig is. De brede Lekdijk West en Oost, Molendijk, Kortland en de Amerongerwetering zijn nog volledig voorzien van oude asmarkering en voorrangregelingen op de kruisingen.

Het buitengebied van Wijk bij Duurstede kan in vier delen gesplitst worden (zie *Afbeelding 4.2*). Deze deelgebieden vormen elk een samenhangende Zone 60, met uitzondering van deelgebied 2. Deelgebied 2 wordt namelijk onderbroken door de komgrenzen van de centrumkern Wijk bij Duurstede en het Amsterdam-Rijnkanaal.

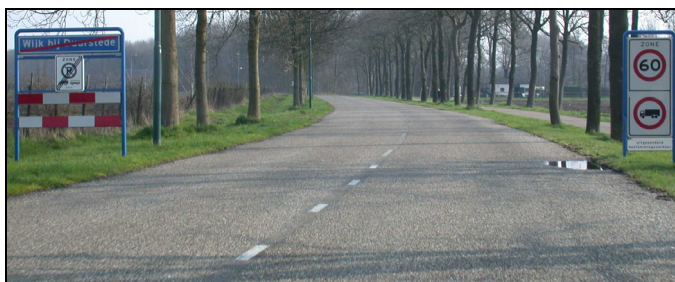
Hieronder volgt een korte kwalitatieve beschouwing van de inrichting van de wegen in de vier deelgebieden. In de volgende paragraaf wordt deze verder uitgewerkt en onderbouwd met een kwantitatieve analyse.



Afbeelding 4.2. Het buitengebied van gemeente Wijk bij Duurstede kan globaal in vier delen verdeeld worden.

Gebied 1

Dit gebied is gelegen ten noorden van de N229 en ten oosten van de N227 en de kern Langbroek. In dit gebied liggen de buurtschappen Stenenbrug en Overlangbroek. Het hele gebied is voorzien van redelijk sobere Zone 60-poorten. De Wijkerweg, Bovenwijkerweg en een stukje Gooijerdijk zijn ingericht als ETW60 met brede rode suggestiestroken (1,5 m) en duidelijke kruispuntplateaus. Alleen de Amerongerwetering heeft nog oude asmarkering en voorrangskruisingen (zie *Afbeelding 4.3*). De relatief smalle Gooijerdijk is voorzien van doorgetrokken, soms slecht zichtbare, kantmarkering en passeerplaatsen. Hier en daar staan in het gebied nog oude borden met een 60km/uur-limiet, die na de instelling van een Zone 60 overbodig en zelfs verwarrend zijn geworden. Het gebied grenst aan de buurgemeenten Amerongen, Leersum en Doorn, maar heeft alleen met de laatste twee gemeenten grensoverschrijdende wegen (vier resp. één grensovergang).



Afbeelding 4.3. De Amerongerwetering is niet juist ingericht: wel een Zone 60-poort maar asmarkering i.p.v. kantmarkering. De poort is te breed en bovendien is het wegprofiel voor en na de poort hetzelfde.

Gebied 2

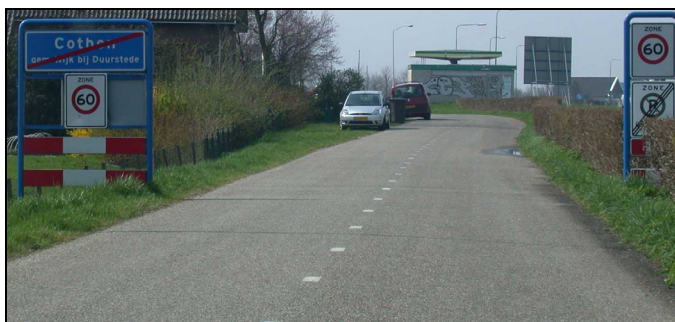
Dit betreft het gebied ten zuiden van de centrumkern Wijk bij Duurstede langs de rivier de Lek. Dit gebied is wel voorzien van 60km/uur-borden, maar de brede Lekdijk West en Oost en Kortland zijn nog volledig voorzien van de oude asmarkering en voorrangskruisingen. De Rijndijk is wel voorzien van een brede Zone 60-poort en kantstroken (zie Afbeelding 4.4). Het gebied grenst aan de Lek en in het oosten aan de buurgemeenten Amerongen en in het westen aan Houten. De Rijndijk resp. Lekdijk overschrijden hier de gemeentegrens.



Afbeelding 4.4. Zone 60-poort na kruispuntplateau op Rijndijk.

Gebied 3

Dit gebied ligt ten zuiden van de N229 tot aan het Amsterdam-Rijnkanaal. Ook dit gebied is voorzien van Zone 60-poorten en een aantal wegen is daadwerkelijk van een kantstrook voorzien. De poorten zijn echter vrij breed en markeren geen duidelijke overgang. De kruisingen zijn gelijkwaardig, maar over het algemeen niet voorzien van plateaus. Alleen de Trechtweg en Parallelweg Sandenburgweg hebben nog oude asmarkering (zie Afbeelding 4.5). Het gebied grenst aan de buurgemeenten Bunnik en Houten en heeft met beide gemeenten vier grensovergangen.



Afbeelding 4.5. *Parallelweg Sandenburgweg is nog niet juist ingericht: wel een Zone 60-poort maar asmarkering i.p.v. kantmarkering. De poort is te breed en bovendien is het wegprofiel voor en na de poort hetzelfde.*

Gebied 4

Dit betreft het gebied ten noorden van de N229 en ten westen van de N227 en de kern Langbroek. De Langbroekerdijk A is hier voorzien van kantstroken en de smalle Gooijerdijk van doorgetrokken kantmarkering (zie Afbeelding 4.6). De verbindende Rhodensteijnselaan heeft ondanks voldoende breedte in het geheel geen kantmarkering. Het gebied grenst aan de buurgemeenten Doorn en Driebergen-Rijsenburg, maar heeft alleen met de laatste gemeente twee grensoverschrijdende wegen.



Afbeelding 4.6. *Brede Zone 60-poort en doorgetrokken kantmarkering op Gooijerdijk na kruispunt met gebieds-ontsluitende weg N227.*

Over het algemeen is het buitengebied in Wijk bij Duurstede nog niet naar behoren ingericht als Zone 60. Een aantal wegen is reeds voorzien van een kantstrook of een smalle rijloper met brede rode suggestiestrook. De poorten zijn vaak te sober uitgevoerd. Helaas ontbreken nog op de meeste kruispunten snelheidsverlagende maatregelen zoals een plateau.

4.3. De Duurzaam Veilig-test

Bij de inventarisatie is gekeken naar de aanwezigheid van bebording en naar de inrichting van de weg en de aanwezige kruispunten. Voor de inventarisatie van de wegkenmerken en kwantitatieve beoordeling ervan 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 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 Wijk bij Duurstede geeft de DV-meter een indicatie van de mate waarin de wegen Duurzaam Veilig zijn en bovendien op welke onderdelen (wegkenmerken) niet.

In totaal zijn de in Wijk bij Duurstede geïnspecteerde wegen op 21 kenmerken beoordeeld (Van der Kooi & Dijkstra, 2000). Hiervan zijn er 13 bruikbaar om het DV-gehalte van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom aan af te meten. De DV-meter gebruikt vijf kenmerken ter beoordeling van de kruispunten. De belangrijkste vragen die hierbij centraal staan betreffen de voorrangsregeling en of er snelheidsreducerende maatregelen aanwezig zijn. De kwaliteit van (de wegen in) een Zone 60 wordt bovendien bepaald door de vormgeving van de zoneovergangen. In de beoordeling van deze zogeheten '*poorten*' voorziet de DV-meter echter niet. In totaal zijn er veertien Zone 60-poorten geïnspecteerd. In het kader van dit onderzoek zijn ook de plaatsen waar de weg de gemeentegrens kruist van belang. De gemeentegrens van Wijk bij Duurstede wordt 25 keer gekruist vanuit een Zone 60. In totaal zijn 23 van deze '*grensovergangen*' geïnspecteerd. 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*

In totaal zijn 97 wegvakken met een weglengte van 68 km daadwerkelijk geïnspecteerd. Deze wegen zijn beoordeeld aan de hand van de dertien wegkenmerken (indicatoren) in *Tabel 4.4*. De tabel toont ook per kenmerk de bijbehorende DV-eis en de gemiddelde DV-score, plus het DV-gehalte van alle erftoegangswegen gelegen in een Zone 60 samen¹¹. Het totale DV-gehalte van de geïnventariseerde gemeentelijke wegen in een Zone 60 in Wijk bij Duurstede bedraagt 88%. *Bijlage 3* geeft in *Tabel B.1* een overzicht van alle geïnventariseerde wegvakken in Wijk bij Duurstede.

¹¹ 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	85%
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	57%
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	100%
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*	97 wegvakken, 68 km weglengte	88%
*Zone 60: 36 straten bestaande uit 97 wegvakken met een totale lengte van 68 km		

Tabel 4.4. *Wegkenmerken en Duurzaam Veilig-gehalte van wegvakken van erftoegangswegen in een Zone 60 in Wijk bij Duurstede.*

Bij de beoordeling per wegkenmerk 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 bleek dat vaak bomen of sloten binnen vier meter van het wegvak te vinden waren. Gezien de vele smalle weggetjes met veel slootjes en bomen of de typische op een stijl dijklichaam gelegen dijkwegen is het niet eenvoudig om in Wijk bij Duurstede de obstakelvrije afstand volgens de eisen van Duurzaam Veilig in te richten. Alleen een deel van de Ossenwaard blijkt aan deze strenge eis te voldoen. In het *Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen* (CROW, 2002) en het *Handboek Bermen* (CROW, 2004) wordt bij een snelheid van 60 km/uur een obstakelvrije zone van tenminste 1,5 m vanaf de binnenzijde van de kantmarkering geadviseerd. Slechts tien wegvakken (ca. 10%) zijn ingericht als rijloper met kant- of suggestiestroken en voldoen aan deze minder strenge voorwaarden. Even buiten de 1,5 m staan echter veel dikke bomen (diameter > 8 cm) die een groot gevaar vormen. Vasthoudend aan de oorspronkelijke DV-eis van 4 m betekent dit dat ook deze wegen op dit punt niet 'duurzaam veilig' scoren. Hierdoor zal het DV-gehalte op alle deze wegen ten hoogste 92% zijn.

Volgens Duurzaam Veilig is op smalle wegen geen kantmarkering vereist (zie bijvoorbeeld *Afbeelding 4.8*, foto 12). Op bredere wegen (> 4,5 m) wordt een onderbroken kantmarkering voorgeschreven. Onderzoek heeft aangetoond dat deze 'stippellijn' bijna net zo goed het verkeer geleidt als een doorgetrokken lijn (belangrijk bij duisternis en slecht zicht). Als de kantmarkering op enkele decimeters van de rand van de wegverharding wordt aangebracht ontstaat een kantstrook (*Afbeelding 4.7* foto 1). De rijbaan wordt hierdoor optische versmald met het doel de snelheid te verlagen¹². 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: 1-3¹³). Bij voldoende breedte (> 5,5 m) heeft het echter de voorkeur om te kiezen voor kantstroken van minimaal 1,25 m, suggestiestroken genoemd (kantmarkering: 1-1), zodat er voldoende ruimte is voor fietsers of voetgangers (*Afbeelding 4.7*, foto 2). Ter verhoging van de herkenbaarheid en attentiewaarde werd – tot op heden – deze suggestiestrook soms extra geaccentueerd ten opzichte van de rijloper door de strook van een rode kleur te voorzien (*Afbeelding 4.7*, foto 3). In de *Ontwerpwijzer fietsverkeer* (CROW, 2006) wordt deze rode kleur echter voorbehouden aan de fietsstrook. Fietsstroken¹⁴ onderscheiden zich verder van suggestiestroken door een fietssymbool dat om de circa 500 m en na elke kruising op het wegdek is aangebracht.

In Wijk bij Duurstede was in de Zones 60 30% van de wegen nog voorzien van (oude) asmarkering en was bij slechts 47% het wel of niet toepassen van kantmarkering juist uitgevoerd.

¹² 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.

¹³ 1-3 staat voor een witte streep van 1 meter lang met tussenruimte van 3 meter.

¹⁴ 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 4.7. Voorbeelden van een juiste markering (foto's 1-3) en onjuist uitgevoerde markering (foto's 4-6) van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom in Wijk bij Duurstede.

4.3.2. Het Duurzaam Veilig-gehalte van kruispunten

Binnen de Zones 60 in de gemeente Wijk bij Duurstede zijn veertig kruispunten geïnteriseerd. Deze kruispunten zijn op de volgende vijf kenmerken beoordeeld: type kruising, soort voorrangregeling, wel of geen verkeerslichten, bewegwijzering en snelheidsreductie. *Tabel 4.5* toont deze kenmerken samen met de DV-eis ten aanzien van een kruising tussen ETW60's onderling en de DV-score per kenmerk. Een overzicht van de DV-scores per kruising is te zien in *Tabel B.2* van *Bijlage 3*.

Kenmerk kruising	DV-eis ETW60-kruispunten	DV-score kruispunten
1. Kruispunttype	4-taks- of T-kruising toegestaan	100%
2. Voorrangregeling	Gelijkwaardige kruising verplicht	65%
3. Verkeerslichten	Mogen niet aanwezig zijn	100%
4. Bewegwijzering	Mag alleen klein aanwezig zijn	100%
5. Snelheidsreductie	Bij voorkeur aanwezig	20%
DV-gehalte (gemiddelde van 40 kruisingen*)		77%
* in Zone 60: 36 straten die kruisen op 40 punten		

Tabel 4.5. DV-score per kenmerk als gemiddelde van kruisingen binnen een Zone 60 in Wijk bij Duurstede.

Het gemiddelde DV-gehalte van de kruisingen in een Zone 60 in Wijk bij Duurstede is 77%. De zeer slechte score op het onderdeel snelheidsreductie valt daarbij op. Volgens de Duurzaam Veilig-eisen dient een kruispunt op een erftoegangsweg geen voorrangregeling te hebben en bovendien 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 80% van de kruispunten in het buitengebied van Wijk bij Duurstede geen snelheidsreducerende maatregelen te zijn genomen (*Afbeelding 4.8*, foto's 7 en 10-12). Op slechts acht kruisingen is gekozen voor snelheidsreductie door een plateau (*Afbeelding 4.8*, foto's 8-9).

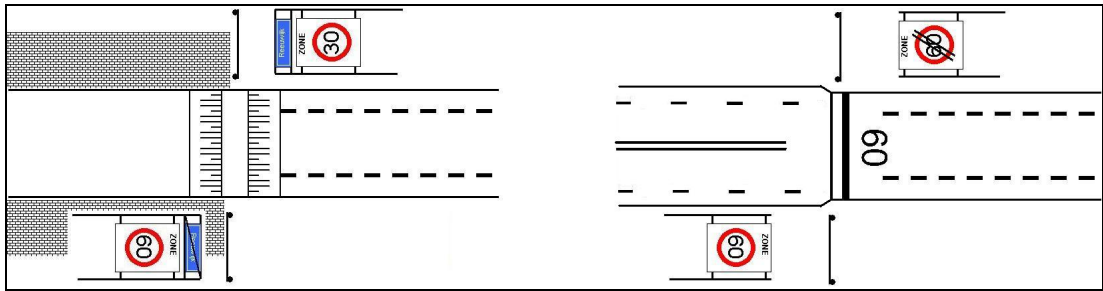
Op 26 kruispunten (65%) was er een gelijkwaardige voorrangssituatie zoals Duurzaam Veilig voorschrijft. (*Afbeelding 4.8*, foto's 7-9). De overige veertien kruispunten hebben een voorangsregeling (*Afbeelding 4.8*, foto's 11-12). Op één kruising staat een wegwijzer, wat in principe niet overeenkomt met de DV-eis dat het verblijfsgebied niet doorsneden mag worden door een bewegwijzerde doorgaande route. Aangezien het hier een enkele relatief kleine wegwijzer en niet een doorgaande route betreft, is dit punt niet in mindering gebracht (*Afbeelding 4.8*, foto 12). Het resultaat is dat uiteindelijk slechts zeven kruispunten 100% duurzaam veilig scoren (zie *Bijlage 3*).



Afbeelding 4.8. Voorbeelden van kruispunten binnen Zone 60 in Wijk bij Duurstede (boven foto 7: voorrang gelijkwaardig maar geen snelheidsreductie bij overzichtelijke T-kruising; foto 8-9: plateaus; onder foto 10: geen snelheidsreductie bij onoverzichtelijke kruising in bocht en foto's 11-12: voorangsregeling)

4.3.3. Zoneovergangen of poorten

De functie van een poort is om de bestuurder te attenderen op een overgang naar een andere wegcategory 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 (Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, 1998). *Afbeelding 4.9* toont hoe een poort minimaal zou moeten zijn vormgegeven.



Afbeelding 4.9. Voorbeelden van een sobere uitvoering van een wegvakpoort bij een overgang van Zone 30 naar Zone 60 (links) en een overgang 80 km/uur naar Zone 60 (rechts) (zie ook Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, 1998).

De meeste overgangen naar Zones 60 in Wijk bij Duurstede zijn voorzien van portalen met borden (zie Afbeelding 4.10). De foto's 13 en 15 tonen sober ingerichte poorten. In 7 van de 27 gevallen is het goed gelukt er een echte poortfunctie van te maken (foto 14). Het gebruik van perrons met paaltjes heeft een optisch versmallend effect.

Op de Rijndijk ligt de poort net na een kruispuntplateau (Afbeelding 4.10, foto 13). Zes zoneovergangen hebben perrons met paaltjes (Afbeelding 4.10, foto's 14-15). Het is opvallend dat bij geen enkele poort dwarsstrepen of drempels worden toegepast. De foto's 16-18 in Afbeelding 4.10 tonen zoneovergangen waarbij de weg gewoon doorloopt en er geen enkel verschil is in de vormgeving en dimensionering van de weg voor en na de poort. Een aantal zoneovergangen is te breed of heeft slechts aan één kant een portaal (Afbeelding 4.10, foto's 17-18). Een dergelijke vormgeving komt de poortfunctie niet ten goede. Tabel B.3 in Bijlage 3 geeft een overzicht van de (geïnspecteerde) zoneovergangen.



Afbeelding 4.10. Voorbeelden van een juiste (boven) en onjuiste (onder) uitvoering van een poort bij een Zone 60-overgang in Wijk bij Duurstede. Foto's 13-15: sober en redelijk uniform ingerichte poorten; foto's 16-18: geen verschil in wegkenmerken voor en na de poort (foto's 17-18 bovendien te breed en onjuiste asmarkering.)

4.3.4. Gemeentegrensovergangen

Bij de overgang van een weg naar een andere gemeente verandert idealiter alleen de wegbeheerder. Zeker wanneer de Zone 60 niet ophoudt bij de gemeentegrens, zou een gemeentegrens geen invloed mogen hebben op de vormgeving van de infrastructuur. Immers, het gedrag van de bestuurder hoeft niet te veranderen. Enkel een herhalingsbord, eventueel gecombineerd met een 'welkomstbord' van de buurgemeente, zou toegestaan kunnen zijn (*Afbeelding 4.11*, foto's 21 en 23). 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 Wijk bij Duurstede heeft in de Zones 60 negentien overgangen naar zeven van de acht buurgemeenten. *Tabel B.4* in *Bijlage 3* toont de gemeentegrensovergangen, waarvan er 15 daadwerkelijk geïnspecteerd zijn. De twee overgangen naar de buurgemeente Buren zijn uitzonderlijke gevallen, namelijk de toerit naar de veerdienst over de rivier de Lek, die in beheer is bij Buren.

Op de gemeentegrens van Wijk bij Duurstede is slechts bij twee overgangen een kleine discontinuïteit in de wegkenmerken te zien (*Afbeelding 4.11*, foto's 23-24). Voor de grensovergang is geen kantmarkering toegepast terwijl in de buurgemeente wel de juiste kantmarkering toegepast is. Bij de grensovergang op de Gooijerdijk en Langbroekerdijk A is de vormgeving bewust op de buurgemeente Driebergen afgestemd (foto 20 en 22).



Afbeelding 4.11. Voorbeelden van gemeentegrensovergangen aan de rand van een Zone 60 in Wijk bij Duurstede. Foto's 19-22: geen discontinuïteit. Foto's 23-24 tonen een kleine discontinuïteit: na de grensovergang is wel juiste kantmarkering toegepast.

4.3.5. Conclusie

De DV-gehalten van de geïnspecteerde wegen en kruisingen in het buitengebied van Wijk bij Duurstede zijn redelijk resp. matig. Het DV-gehalte

van de wegen in een Zone 60 is 88%. Op de kenmerken *kantmarkering en rijrichtingscheiding* en met name *obstakelvrije zone* wordt slecht gescoord. Het DV-gehalte van kruisingen tussen erftoegangswegen met een 60km/uur-limiet is 77%. Het nog voorkomen van een *voorrangsregeling* op relatief veel kruisingen, 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 met name de kruisingen in Wijk bij Duurstede is hiermee nog niet volgens de eisen van Duurzaam Veilig. Daarnaast is slechts een minderheid van de zoneovergangen redelijk tot goed als *poort* ingericht. Tot slot kan geconcludeerd worden dat de grensoverschrijdende 60km/uur-wegen op een enkele uitzondering na geen *discontinuïteit* vertonen.

5. Conditionerende omstandigheden

De totstandkoming van beleid wordt door andere omstandigheden beïnvloed dan alleen 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.

Tijdens het interview is een aantal beperkingen naar voren gekomen, die verband houden met beschikbare budgetten en toegekende subsidies. Allereerst kan de gemeente Wijk bij Duurstede de inrichting van 60km/uur-gebieden alleen financieren door de uitvoering te koppelen aan noodzakelijk onderhoud. Hierdoor kunnen onderhoudskredieten worden benut. Daarnaast is per kwadrant subsidie verkregen voor het aanwijzen tot 60km/uur-gebied. Een accountant constateerde bij controle dat geen borden waren geplaatst in sommige gebieden waarvoor wel al subsidie was verleend. Daarop heeft de gemeente in de verschillende kwadranten alsnog 60 km/uur-borden geplaatst.

Een andere conditie voor de gemeente was de beschermde status van het gebied Langbroekerwetering, waarin autoverkeer wordt teruggedrongen en recreatief verkeer (fiets- en wandelverkeer) naast verkeer met agrarische bestemming wordt bevorderd. Daarom heeft Wijk bij Duurstede gekozen voor fietssuggestiestroken met een minimale breedte van 1,25 meter (liefst 1,5). Daarnaast is – om het landelijke karakter te accentueren – gekozen voor een 'Oud-Hollands' bruine kleur van deze fietssuggestiestroken, in plaats van het rode asfalt dat in het stedelijk gebied wordt gehanteerd. Bovendien heeft de gemeente op smalle 60km/uur-wegen toch een belijning toegepast, ondanks de richtlijn uit het handboek om dit niet te doen. De gemeente heeft dit gedaan omdat fietsers zich 's nachts anders niet of nauwelijks zouden kunnen oriënteren, met name als hen een auto met verlichting tegemoetkomt.

6. Conclusies

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

Het netwerk van de gemeente Wijk bij Duurstede bestaat uit zeventien relevante actoren die uiteenlopen van buurgemeenten en publieke instanties als politie en hulpdiensten, tot belangenvereniging en bewoners. Van de zeventien actoren zijn in totaal acht bestuurlijke actoren betrokken. Naast de gemeente zelf zijn dit zes buurgemeenten en de provincie Utrecht.

Er zijn twee typen netwerk te onderscheiden: het contacten- en het standpuntennetwerk. Voor de gemeente Wijk bij Duurstede blijkt het contactennetwerk (asymmetrisch) een dichtheid van 25% te hebben, wat betekent dat een kwart van het maximum aantal mogelijke relaties feitelijk is opgetreden. Het standpuntennetwerk kent een dichtheid van 41%. Opvallend is dat in het contactennetwerk niet de casusgemeente Wijk bij Duurstede, maar het ingehuurd adviesbureau de hoogste centraliteit heeft (de centraliteit geeft aan met hoeveel andere actoren door een actor directe contacten worden onderhouden). De gemeente zelf volgt als tweede centrale actor. Er zijn in dit netwerk relatief weinig actoren die een actieve zenderfunctie hebben, anders gezegd: de groep actoren die het contact zoekt is relatief laag. In het standpuntennetwerk heeft de GLTO, naast het adviesbureau en de gemeente Wijk bij Duurstede, een centrale rol.

Behalve naar het totale netwerk is gekeken of de gemeente Wijk bij Duurstede voor de belangrijkste deelopgaven een adequate wijze van samenwerken heeft gekozen. Wat de afstemming met buurgemeenten betreft heeft de gemeente met op een na al haar buurgemeenten bilateraal contact over de inrichting van het buitengebied. Afstemming over de details geschiedt hoofdzakelijk per weg.

Bij de tweede deelopgave, afstemming met politie en hulpdiensten, is de afstemming met politie en brandweer bilateraal. De ambulancedienst wordt niet door de gemeente zelf geïnformeerd, maar het adviesbureau heeft namens de gemeente wel contact met deze actor gehad.

Voor de derde deelopgave, afstemming met belangenorganisaties en bewoners, heeft de gemeente een goed ontwikkeld contactennetwerk met belanghebbenden, waaronder de gebiedscommissie Langbroekerwetering, GLTO, 3VO en individuele burgers. Uit een aantal voorbeelden blijkt de gemeente rekening te houden met aangegeven belangen. Uitzondering hierop vormen bezwaren van bewoners uit de kern Wijk bij Duurstede.

De resultante van het besluitvormingsproces, de gerealiseerde 60km/uur-wegen in het buitengebied, zijn met behulp van een specifieke invulling van de Duurzaam Veilig-meter getoetst. Hieruit blijkt dat het DV-gehalte van de 60km/uur-wegen in het buitengebied van de gemeente Wijk bij Duurstede voor de wegvakken redelijk is, terwijl de kruispunten matig scoren. Wegvakken scoorden negatief op met name de obstakelvrije zone, en

daarnaast op kantmarkering en rijrichtingscheiding. Voor de kruisingen is de score negatief beïnvloed doordat snelheidsreducerende maatregelen ontbreken op het merendeel van de kruisingen in het buitengebied en daarnaast doordat enkele kruisingen een voorrangregeling hebben. Slechts een minderheid van de zoneovergangen zijn redelijk tot goed als poort ingericht. Wel vertonen de grensoverschrijdende 60km/uur-wegen zelden discontinuïteiten in de vormgeving. Hieruit blijkt de afstemming met buurgemeenten redelijk te hebben gefunctioneerd.

Over het algemeen kan worden gesteld dat de geïnventariseerde wegen en daarbij met name de kruispunten in de gemeente Wijk bij Duurstede nog niet afdoende volgens de eisen van Duurzaam Veilig zijn vormgegeven.

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

Literatuur

Bax, C.A., Litjens, B.P.E.A., Goldenbeld, Ch. & Pröpper, I.M.A.M. (2003). *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: erftoegangswegen. Publicatie 164d*. C.R.O.W kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, Ede.

CROW (2004a). *Handboek veilige inrichting van bermen: niet-autosnelwegen buiten de bebouwde kom*. Publicatie 202. C.R.O.W kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, Ede.

CROW (2004b). *Richtlijn essentiële herkenbaarheidkenmerken van weginfrastructuur: wegwijzer voor implementatie*. Publicatie 203. C.R.O.W kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, Ede.

CROW (2006). *Ontwerpwijzer fietsverkeer*. Publicatie 230. C.R.O.W kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, Ede.

Freeman, L.C. (1979). *Centrality in Social Networks: I. Conceptual Clarification*. In: *Social Networks*, nr. 1, p. 215-239.

Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer (1998). *Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig. Deel III: voorbeeldmaatregelen*. Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, Ede.

Knoke, D. & Kuklinski, J.H. (1982). *Network analysis*. Sage Publications, Thousand Oaks, CA.

Kooi, R.M. van der & Dijkstra, A. (2000). *Ontwikkeling van een 'DV-gehaltemeter' voor het meten van het gehalte duurzame veiligheid; Het prototype meetinstrument beschreven aan de hand van indicatoren, criteria en een proefmeting in de praktijk*. R-2000-14. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Kooi, R.M. van der & A. Dijkstra (2003). *Enkele gedragseffecten van suggestiestroken op smalle rurale wegen; Evaluatie van de aanleg van*

rijlopers en suggestiestroken op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. R-2003-17. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Kwantes, C. (2000a). Integraal naar de toekomst; Verkeers- en Vervoersplan Wijk bij Duurstede. DHV Milieu en Infrastructuur, Amersfoort.

Kwantes, C. (2000b). Veilig naar de toekomst; Verkeersveiligheidsplan Wijk bij Duurstede. DHV Milieu en Infrastructuur, Amersfoort.

Kwantes C. & Wattimena, S. (2001). Naar een Duurzaam Veilig buitengebied, inclusief Langbroekerwetering. Inrichting 60km/uur-zones Langbroekerwetering e.o. DHV Milieu en Infrastructuur, Amersfoort.

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

Bijlage 1 t/m 3

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

Bijlage 1

Lijst met bestudeerde documenten

Kwantes, C. (2000a). *Integraal naar de toekomst; Verkeers- en Vervoersplan Wijk bij Duurstede*. DHV Milieu en Infrastructuur, Amersfoort.

Kwantes, C. (2000b). *Veilig naar de toekomst; Verkeersveiligheidsplan Wijk bij Duurstede*. DHV Milieu en Infrastructuur, Amersfoort.

Kwantes C. & Wattimena, S. (2001). *Naar een Duurzaam Veilig buitengebied, inclusief Langbroekerwetering. Inrichting 60km/uur-zones Langbroekerwetering e.o.* DHV Milieu en Infrastructuur, Amersfoort.

Bijlage 2

Verzendlijst enquête

De onderstaande actoren zijn telefonisch benaderd om deel te nemen aan de enquête:

- Gemeente Amerongen – dhr. Medema
- Gemeente Leersum – dhr. Overhul
- Gemeente Doorn – dhr. Corsel
- Gemeente Driebergen – dhr. Vlug
- Gemeente Bunnik – dhr. van Beusekom
- Gemeente Houten – dhr. Tiemens
- Adviesbureau DHV – dhr. Prins
- Provincie Utrecht – dhr. van 't Zand
- Politie – dhr. Voght
- Brandweer – dhr. van den Dikkenberg
- Ambulancedienst – dhr. Bakker
- GLTO – dhr. van Rooyen
- Gebiedscommissie Langbroekerwetering – dhr. de Boer
- 3VO – dhr. Nagelhout
- Fietzersbond – dhr. van der Horst
- Een tweetal burgers

Bijlage 3

DV-metingen per wegvak en kruispunt

Nr.	Wegvaknr.	Straatnaam	Weglengte (km)	DV-score
1	w16	Amerongerwetering	0,2	77%
2	w17	Amerongerwetering	1,1	85%
3	w18	Amerongerwetering	2,0	85%
4	w20	Amerongerwetering	1,3	85%
5	w49	Bovenwijkerweg	1,0	92%
6	w54	Bredeweg	0,9	92%
7	w80	Broekweg	0,1	92%
8	w61	Caspargauw	0,3	85%
9	w62	Caspargauw	0,8	85%
10	w73	Dwarsdijk	0,2	85%
11	w21	Gooijerdijk	1,2	85%
12	w22	Gooijerdijk	1,4	85%
13	w23	Gooijerdijk	0,7	85%
14	w24	Gooijerdijk	0,3	92%
15	w25	Gooijerdijk	0,1	85%
16	w26	Gooijerdijk	0,7	85%
17	w27	Gooijerdijk	0,5	85%
18	w28	Gooijerdijk	0,6	85%
19	w29	Gooijerdijk	0,7	85%
20	w30	Gooijerdijk	0,9	85%
21	w31	Gooijerdijk	0,1	85%
22	w32	Gooijerdijk	0,5	85%
23	w33	Gooijerdijk	0,3	85%
24	w98	Gr v L v Sandenburgwg	0,3	77%
25	w99	Gr v L v Sandenburgwg	0,5	77%
26	w100	Gr v L v Sandenburgwg	1,2	77%
27	w101	Gr v L v Sandenburgwg	0,2	77%
28	w39	Groenewoudseweg	0,6	92%
29	w97	Groenewoudseweg	0,8	77%
30	w69	Hoeksedijk	0,5	85%
31	w70	Hoeksedijk	0,5	92%
32	w86	Hoeksedijk	0,6	92%
33	w68	Kanaal	1,4	92%
34	w72	Kapelleweg	2,0	92%
35	w2	Kortland	0,4	77%
36	w3	Kortland	0,3	77%
37	w40	Landscheidingsweg	0,9	92%

Nr.	Wegvaknr.	Straatnaam	Weglengte (km)	DV-score
38	w41	Landscheidingsweg	0,5	92%
39	w42	Landscheidingsweg	0,4	92%
40	w46	Landscheidingsweg	1,0	92%
41	w35	Langbroekerdijk A	0,4	92%
42	w36	Langbroekerdijk A	0,2	92%
43	w37	Langbroekerdijk A	0,3	92%
44	w38	Langbroekerdijk A	0,5	92%
45	w50	Langbroekerdijk A	0,9	92%
46	w51	Langbroekerdijk A	0,3	92%
47	w52	Langbroekerdijk A	1,1	77%
48	w53	Langbroekerdijk A	0,2	77%
49	w19	Langbroekerdijk B	1,0	92%
50	w47	Langbroekerdijk B	1,0	92%
51	w48	Langbroekerdijk B	0,7	92%
52	w43	Langbroekseweg	0,3	92%
53	w44	Langbroekseweg	0,5	92%
54	w7	Lekdijk Oost	1,2	77%
55	w9	Lekdijk Oost	0,4	77%
56	w10	Lekdijk Oost	0,2	77%
57	w95	Lekdijk Oost	0,3	77%
58	w96	Lekdijk Oost	0,1	77%
59	w81	Lekdijk West	1,1	85%
60	w84	Lekdijk West	0,7	85%
61	w85	Lekdijk West	1,1	85%
62	w87	Lekdijk West	1,1	92%
63	w88	Lekdijk West	1,5	92%
64	w89	Lekdijk West	0,6	77%
65	w90	Lekdijk West	0,7	77%
66	w83	Middelweg West	1,8	92%
67	w4	Molenvliet	0,3	77%
68	w5	Molenvliet	0,03	77%
69	w6	Molenvliet	0,2	77%
70	w67	Nachtdijk	0,6	85%
71	w60	Ossenwaard	2,2	96%
72	w34	Rhodensteijnselaan	1,2	85%
73	w15	Rijndijk	2,8	92%
74	w82	Romeinenbaan	0,6	85%
75	w91	Romeinenbaan	0,7	85%
76	w92	Romeinenbaan	0,1	92%
77	w93	Romeinenbaan	0,2	92%

Nr.	Wegvaknr.	Straatnaam	Weglengte (km)	DV-score
78	w94	Romeinenbaan	0,8	85%
79	w58	Smidsdijk	0,2	92%
80	w59	Smidsdijk	1,1	92%
81	w74	Spiegelweg	0,5	85%
82	w55	Trechtweg	1,9	92%
83	w56	Trechtweg	0,05	77%
84	w57	Trechtweg	0,7	77%
85	w77	Trekweg	0,1	77%
86	w78	Trekweg	1,0	92%
87	w79	Trekweg	0,4	92%
88	w64	Tuurdijk	0,2	85%
89	w65	Tuurdijk	0,8	85%
90	w66	Tuurdijk	0,6	92%
91	w8	Veerweg	0,3	77%
92	w63	Watertorenweg	0,1	92%
93	w1	Wijkersloot	0,05	77%
94	w71	Wijkersloot	0,8	92%
95	w75	Wijkersloot	1,6	92%
96	w76	Wijkersloot	0,8	92%
97	w45	Wijkerweg	1,0	92%
Totaal voor de wegvakken in Zone 60		Aantal	Weglengte	DV-gehalte
		97	68,1	88%

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

Nr.	Kruisingnr.	Straatnamen	DV-score
1	k8	Amerongerwetering-Gooijerdijk	80%
2	k6	Amerongerwetering-Landscheidingsweg	60%
3	k7	Amerongerwetering-Langbroekerdijk B	60%
4	k19	Bredeweg-Trechtweg	80%
5	k23A	Caspargauw-Bunnik	80%
6	k24	Caspargauw-Tuurdijk-Watertorenweg	80%
7	k11	Gooijerdijk-Bovenwijkerweg	100%
8	k12	Gooijerdijk-Broekweg	100%
9	k9	Gooijerdijk-Langbroekerweg	80%
10	k14	Gooijerdijk-Rhodensteijnselaan	80%
11	k13	Gooijerdijk-Sandenburgerlaan	100%
12	k10	Gooijerdijk-Zandweg	100%
13	k16	Groenewoudseweg-Landscheidingsweg	100%
14	k28	Hoeksedijk-Dwarsdijk	80%
15	k36	Hoeksedijk-Lekdijk W parallelweg	80%
16	k26	Hoeksedijk-Wijkersloot	80%
17	k27	Kappelleweg-Dwarsdijk	80%
18	k1A	Kortland-Hoge Maat	60%
19	k2	Kortland-Molenvliet	60%
20	k15	Langbroekerdijk A-Rhodensteijnselaan	80%
21	k17	Langbroekseweg-Landscheidingsweg	100%
22	k18	Langbroekseweg-Melkwegse Tiendweg	80%
23	k4	Lekdijk Oost-Veerweg	60%
24	k35	Lekdijk West-Hoeksedijk	60%
25	k32	Lekdijk West-Middelweg West	60%
26	k34	Lekdijk West-parallelweg	60%
27	k31	Lekdijk West-Romeinenbaan	60%
28	k33	Lekdijk West-veerpont	60%
29	k3	Molenvliet-Lekdijk Oost	100%
30	k38	Romeinenbaan-Lekdijk Oost	60%
31	k37	Romeinenbaan-Lekdijk West	60%
32	k22	Smidsdijk-Kappelleweg	80%
33	k23	Smidsdijk-Ossenwaard	80%
34	k21	Trechtweg-Smidsdijk	80%
35	k20	Trechtweg-Spiegelweg	80%
36	k30	Trekweg	80%
37	k24A	Tuurdijk-Hollandewagenweg	80%
38	k25	Tuurdijk-Nachtdijk	80%
39	k1	Wijkersloot-Kortland	60%
40	k29	Wijkersloot-Spiegelweg	80%
Totaal voor de kruisingen in Zone 60		Aantal	DV-gehalte
		40	77%

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

Nr.	Straat met zoneovergang	Soort overgang	Kenmerk
1	Wijkersloot	60	Breed, geen dwarsstrepen
2	Lekdijk Oost	50-60	Breed, geen dwarsstrepen, wegprofiel loopt door
3	Rijndijk	50-60	Na kruispuntplateau
4	Amerongerwetering	50-60	Zeer breed, geen dwarsstreep, wegprofiel doorlopend
5	Gooijerdijk	60-80	Geen dwarsstrepen o.i.d.
6	Gooijerdijk	60-80	Geen dwarsstrepen o.i.d.
7	Langbroekerdijk A west	30-60	Versmalling met perrons en paaltjes
8	Langbroekerdijk A oost	30-60	Versmalling met perrons en paaltjes
9	Groenewoudseweg	60-80	Kantmarkeing begint al voor de poort
10*	Langbroekseweg	60-80	Niet geïnspecteerd
11	Wijkerweg	30-60	Versmalling met perrons en paaltjes
12	Langbroekerdijk B	30-60	Versmalling met perrons en paaltjes
13	Bovenwijkerweg	30-60	Versmalling met perrons en paaltjes
14	Langbroekerdijk A	30-60	Versmalling met perrons en paaltjes
15*	Langbroekerdijk B (Overlangbroek west)**	30-60	Niet geïnspecteerd
16*	Langbroekerdijk B (Overlangbroek oost)**	30-60	Niet geïnspecteerd
17	Bredeweg	50-60	Bij snelheidsreducerende slalom/versmalling
18*	Ossenwaard	50-60	Niet geïnspecteerd
19	Romeinenbaan***	60	Alleen 60-bord
19A*	Broekweg	60	Niet geïnspecteerd
20*	Romeinenbaan	60	Niet geïnspecteerd
20A	Trekweg	60	Breed, geen dwarsstrepen
21	Groenewoudseweg***	60-80	Alleen 60-bord
22	Groenewoudseweg	30-60	Breed, geen dwarsstrepen, wegprofiel loopt door
23	Gr v L v Sandenburgwg	50-60	Breed, geen dwarsstrepen, wegprofiel loopt door
24	Veerkade****	60	Breed, enkel Zone 60-portaal rechts
25*	Veerpont bij Lekdijk West****	-	Niet geïnspecteerd
<p>* 7 van de 27 zoneovergangen van en naar Zone 60 niet geïnspecteerd; ** Overlangbroek gepland in tweede helft 2005, niet geïnspecteerd; *** Géén poort, alleen een bord met limiet 60 km/uur; **** Uitzonderlijke situatie i.v.m. overgang naar veerdienst over de rivier de Lek</p>			

Tabel B.3. Zone 60-overgangen in de gemeente Wijk bij Duurstede.

Nr.	Straat met grensovergang	Buurgemeente	Discontinuïteit	Beoordeling
1*	Rijndijk	Amerongen	Geen?	Voldoende (goed)
2	Amerongerwetering-Gooijerdijk	Leersum	Geen (bord voorrangsweg)	Voldoende (goed)
3	Gooijerdijk-Langbroekerweg	Leersum	Geen	Voldoende (goed)
4	Gooijerdijk-Zandweg	Leersum	Geen	Voldoende (goed)
5	Gooijerdijk-Broekweg	Leersum	Geen	Voldoende (goed)
6	Gooijerdijk-Sandenburgerlaan	Doorn	Geen	Voldoende (goed)
7	Gooijerdijk	Driebergen	Geen	Voldoende (goed)
8	Langbroekerdijk A	Driebergen	Geen	Voldoende (goed)
9	Gr v L v Sandenburgwg	Bunnik	Geen	Voldoende (goed)
10	Caspargauw-Bunnik	Bunnik	Geen	Voldoende (goed)
11	Watertorenweg	Bunnik	Geen	Voldoende (goed)
12	Tuurdijk-Hollandewagenweg	Bunnik	Geen	Voldoende (goed)
13*	Tuurdijk	Houten	Geen?	Voldoende (goed)
14	Nachtdijk	Houten	Geen markering - > kantstroken	Onvoldoende (fout)
15*	Kappelleweg	Houten	Geen?	Voldoende (goed)
16	Kanaal	Houten	Geen**	Voldoende (goed)
17	Lekdijk West	Houten	Asmarkering -> kantstroken**	Onvoldoende (fout)
18	Veerkade***	Buren	Enkel Zone 60-portaal	Voldoende (goed)
19*	Veerpont bij Lekdijk West***	Buren	Idem?	Voldoende (goed)
<p>* 4 van de in totaal 19 grensovergangen in Zone 60 zijn niet geïnspecteerd; ** Herhalingsbord Zone 60!; *** Uitzonderlijke situatie i.v.m. overgang naar veerdienst over de rivier de Lek, toerit is in beheer bij buurgemeente Buren.</p>				

Tabel B.4. Gemeentegrensovergangen in een Zone 60 vanuit Wijk bij Duurstede naar een buurgemeente.