

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

N.C. Henkens & ir. A.L. van Gent

D-2008-12

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

Verslag van een casus



Transumo

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	D-2008-12
Titel:	Samenwerking bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden in de gemeente Ommen (Overijssel)
Ondertitel:	Verslag van een casus
Auteur(s):	N.C. Henkens & ir. A.L. van Gent
Projectleider:	Mr. P. Wesemann
Projectnummer SWOV:	69.612
Trefwoord(en):	Administration, local authority, decision process, safety, policy, interview, sustainable safety, Netherlands.
Projectinhoud:	Het is om uiteenlopende redenen wenselijk dat gemeenten bij de aanleg van 60km/uur-gebieden samenwerken met andere partijen. In dit onderzoek hebben we gekeken wat deze samenwerking betekent voor de effectiviteit van het beleid, dat wil zeggen de veiligheid van de weg. Het onderzoek is uitgevoerd in veertien gemeenten. Dit rapport bevat de dataverzameling voor het onderzoek in de gemeente Ommen.
Aantal pagina's:	60 + 18
Prijs:	€ 16,50
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2008

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 enzovoort. 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 Ommen. In het onderzoek zijn twee zaken gemeten. Ten eerste is de samenwerking tussen de verschillende actoren 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 interviews met de betrokken gemeenteambtenaar en een enquête onder de actoren 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 zijn de contacten met burgers, bedrijven en belangenorganisaties bestudeerd.

Voor het meten van de effectiviteit van het beleid hebben we de uitkomst van de besluitvorming geoperationaliseerd als het Duurzaam Veilig-gehalte van de 60km/uur-wegen. Alle 60km/uur-wegen en -kruispunten zijn visueel geïnspecteerd en beoordeeld met 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 actoren waarmee overlegd moest worden. Zo zijn de overgangen van de gemeentelijke wegen naar buurgemeenten of wegen van andere wegbeheerders beoordeeld en is het aantal maatregelen bepaald dat hinder kon veroorzaken of juist vriendelijk was voor hulpdiensten en ov-maatschappijen.

In Ommen blijkt de afstemming met de andere wegbeheerders verschillend te verlopen. Met twee buurgemeenten was intensief overleg en afstemming in een Regionaal Uitvoeringsprogramma. Ook de Provincie Overijssel en Rijkswaterstaat waren daarbij aanwezig. Met de drie buurgemeenten die daar niet bij aanwezig waren was duidelijk minder intensief contact. Overleg met de hulpdiensten en ov-maatschappijen was intensief. Met de ambulancedienst is echter geen overleg geweest. De afstemming met burgers, bedrijven en belangengroeperingen verliep gedeeltelijk via zogenoemde klankbordgroepen en via de wettelijke inspraak procedure. Door de klankbordgroepen was er met veel partijen een intensief contact.

De resultante van het besluitvormingsproces, de gerealiseerde 60km/uur-wegen in het buitengebied, is met de Duurzaam Veilig-meter getoetst. Hieruit blijkt dat het DV-gehalte van de 60km/uur-wegen in het buitengebied van de gemeente Ommen voor de wegvakken 92% is, terwijl de kruispunten 74% scoren. Wegvakken scoorden negatief op het kenmerk obstakelvrije afstand. Voor de kruisingen werd de score negatief beïnvloed door de aanwezigheid van voorrangregelingen en de afwezigheid van snelheidsremmende maatregelen. De gemeentegrenzen waar de Zone 60 doorloopt zijn over het algemeen uitgevoerd zonder ongewenste discontinuïteiten in het wegbeeld. Slechts 3 van de in totaal 43 grensovergangen vanuit een Zone 60 zijn beoordeeld als onvoldoende. Tot slot is de ov- en hulpdienst-vriendelijkheid van de Zones 60 in Ommen beoordeeld als voldoende. De geïnventariseerde wegen en met name de kruisingen in Ommen zijn hiermee nog niet geheel volgens de eisen van Duurzaam Veilig vormgegeven.

Summary

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

This study investigated the cooperation between municipalities and other parties in the construction of 60 km/h zones. For various reasons it is advisable that municipalities cooperate with for example road authorities and road users like citizens, companies, emergency services, public transport companies et cetera. In the study we examine the effect of this cooperation for the road's safety.

The study poses the following question:

To which extent did the organization of the cooperation between the parties involved contribute to the policy's effectiveness in the first phase of Sustainable Safety (more concretely the construction of 60 km/h zones by municipalities) and, based on the findings, what can be said about the second phase of Sustainable Safety in a prescriptive sense?

This report presents the data that was collected for the study in the municipality of Ommen. The study measured two things. Firstly, the cooperation between the parties involved in the decision-making about the construction of 60 km/h zones was measured. Secondly, the effectiveness of the policy was measured.

To measure the cooperation we made an inventory of who maintained contact with each other and the frequency of that contact. This was done in interviews with the municipal employee and a survey among the parties with who contact had taken place or should have taken place. The data was translated into a graphic representation: a diagram of the network. We specifically looked at the cooperation with three groups. In the first place we looked at the cooperation with neighbouring municipalities and other road authorities with whom the municipality shares 60 km/h roads with adjoining boundaries. Secondly, the cooperation was investigated with emergency services (police, fire brigade, ambulance) and public transport companies (for as far as their routes make use of the 60 km/h roads). Finally, the contacts with citizens, companies, and interest groups were studied.

To measure the effectiveness of the policy we operationalized the results of the decision-making process as the Sustainable Safety level of the 60km/h roads. All 60 km/h roads and intersections were inspected visually and rated with the Sustainable Safety Indicator. This instrument was used to measure certain road features such as edge markings, centre line markings, and direction separators for road sections, and priority arrangements and physical speed reduction measures for intersections. Based on these measurements the Sustainable Safety rating for the 60 km/h zone was determined. Next the roads were assessed on specific characteristics that are connected with the parties that were involved in the consultations. This approach was used to rate the transitions of municipal roads to neighbouring municipalities and the number of measures that are 'friendly' for emergency services and transport companies.

In Ommen the cooperation with other road authorities differs considerably. With two neighbouring municipalities intensive consultations took place in a Regional Implementation Programme. These consultations were also attended by the Province Overijssel and the Directorate-General for Public Works and Water Management. Cooperation with the three neighbouring municipalities that did not attend clearly was less close. There was intensive cooperation with emergency services and public transport companies. However, no consultations were held with the ambulance service. Communication with citizens, companies and interest groups partly took place in feedback groups and by the official possibilities for (public) comment. Through the feedback groups there were many intensive contacts with many parties.

The result of the decision-making process, the rural 60 km/h roads that have been realized, has been rated with the Sustainable Safety Indicator. This resulted in a Sustainable Safety level of rural 60km/h roads in the municipality of Ommen of 92% for road sections, while the intersections scored 74%. Road sections had a negative score on the characteristic 'obstacle-free zone'. The scores for intersections were negatively affected by the presence of a priority regulations and the absence of physical speed reduction measures. Generally, the transitions between municipalities within the Zones 60 did not have undesirable discontinuities in the road image. Only 3 of the total of 43 transitions from a Zone 60 were rated 'insufficient'. Finally, the 'emergency service and public transport friendliness' of the Zones 60 in Ommen was rated 'sufficient'. Generally it can be concluded that in Ommen the roads that were included in the inventory, and particularly the intersections, do not yet entirely meet the Sustainable Safety requirements.

Inhoud

Voorwoord	9	
1. Inleiding	11	
1.1. Aanpak	11	
1.2. Methode van onderzoek	12	
2. Situatieschets gemeente Ommen	13	
2.1. Kennismaking met de gemeente	13	
2.2. Verkeersonveiligheid en verkeersveiligheidsbeleid in gemeente Ommen	14	
3. Actoren en netwerkanalyse	16	
3.1. Dataverzameling	16	
3.2. Betrokken actoren	17	
3.3. Algemene beschrijving van het netwerk	20	
3.3.1. Interview	20	
3.3.2. Enquête	21	
3.4. Het netwerk nader in beeld en geanalyseerd	22	
3.5. Wijzen van samenwerken in het netwerk	27	
3.5.1. Afstemming over de detailinrichting met buurgemeenten	28	
3.5.2. Afstemming met politie, hulpdiensten en ov-maatschappijen	29	
3.5.3. Afstemming met belangenorganisaties, bewoners en ondernemers	31	
4. Resultaten van de samenwerking	33	
4.1. Beleving vanuit het netwerk	33	
4.2. Inventarisaties Zones 60	34	
4.3. De Duurzaam Veilig-test	41	
4.3.1. Het Duurzaam Veilig-gehalte van wegvakken	42	
4.3.2. Het Duurzaam Veilig-gehalte van kruispunten	45	
4.3.3. Zoneovergangen	47	
4.3.4. Gemeentegrensovergangen	49	
4.3.5. Hulpdienst- en ov-vriendelijkheid van de infrastructuur	53	
4.3.6. Conclusie	54	
5. Conditionerende omstandigheden	55	
6. Conclusies	56	
Literatuur	58	
Bijlage 1 t/m 5	61	
Bijlage 1	Lijst met bestudeerde documenten	63
Bijlage 2	Verzendlijst enquête	65
Bijlage 3	DV metingen per wegvak en kruispunt	67

Bijlage 4	Beoordeling zoneovergangen en gemeentegrensovergangen	75
Bijlage 5	Hulpdienst- en ov-vriendelijkheid van snelheidsremmers	77

Voorwoord

Dit document beschrijft de resultaten van een casusonderzoek naar de samenwerking rond de aanleg van 60km/uur-wegen in de gemeente Ommen. Het betreft een van veertien casusstudies voor het SWOV-onderzoeksproject *Samenwerken bij het aanleggen van 60km/uur-wegen*. Na bestudering van deze casussen heeft de SWOV in samenwerking met bureau Partners+Pröpper meer algemene conclusies kunnen trekken over de mate waarin samenwerking tussen verschillende actoren kan leiden tot een effectief beleid inzake 60km/uur-gebieden (Bax et al., 2008). De netwerkanalyses voor deze casus zijn uitgevoerd door Bart Litjens (bureau Partners+Pröpper).

Dit 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 Zoric (afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling) voor de medewerking aan het onderzoek. Tevens willen wij bij deze allen bedanken die ons tijdens de telefonische enquêtes 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 recreatief gebruik. In Nederland betreft dit een groot gedeelte van de weglengte buiten de bebouwde kom. Voor toewijzing tot erftoegangsweg, hadden deze wegen veelal een 80km/uur-regime. Hier komen vaak onacceptabele snelheidsverschillen tussen verkeersdeelnemers voor. Zowel in het Startprogramma als in de Tweede Fase is daarom afgesproken 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* is onderzocht in veertien gemeenten. Gemeenten die zijn geselecteerd voor het onderzoek hebben elk 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 60km/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 Ommen. 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 Bax et al., 2003) waarover in een eindverslag is gerapporteerd (Bax et al., 2008). De uitkomsten van het onderzoek dienen bij te dragen aan een betere

uitvoering van Duurzaam Veilig (tweede fase) door een optimale afstemming tussen instanties die verantwoordelijk zijn voor het wegbeheer en andere actoren die belangen hebben bij de uitvoering van Duurzaam Veilig.

1.2. **Methode van onderzoek**

Voor het onderzoek naar de besluitvorming over 60km/uut-maatregel in de gemeente Ommen 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 deze bronnen is een beeld verkregen van de vormen van samenwerking en 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 (zie *Hoofdstuk 2*). Dit rapport eindigt met een aantal conclusies (*Hoofdstuk 6*) op basis van het onderzoek in de gemeente Ommen.

2. Situatieschets gemeente Ommen

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

2.1. Kennismaking met de gemeente

Ommen ligt in het midden van de provincie Overijssel, ten oosten van Zwolle en ten noordwesten van Twente. De gemeente heeft een oppervlakte van bijna 182 km² en bevat naast de kernen Ommen, Beerzerveld, Lemele en Vilsteren nog twaalf buurtschappen. In totaal wonen er in de gemeente rond de 17.000 mensen. In totaal ligt er in de gemeente 538 km weglengte, waarvan 484 km in beheer is van de gemeente zelf, grotendeels buiten de bebouwde kom (410 km). De gemeente wordt doorkruist door een paar grotere 80- en 100km/uur-wegen, waaronder de N34 (van oost naar west) en de N48/N348 (van noord naar zuid). Van deze wegen bestaat ongeveer 231 km uit 60km/uur-wegen. *Tabel 2.1* geeft een samenvatting van enkele kenmerken waarop de gemeente Ommen binnen het onderzoek samenwerken bij aanleg van 60km/uur-wegen is geselecteerd.

Kenmerk	Situatie anno 2003
Aantal inwoners	16.966 ¹
Oppervlakte	18.198 ¹
Buurgemeenten	Hardenberg, Dalfsen, Twenterand, Hellendoorn en Raalte
Lengte wegen in beheer	484 km, waarvan 410 km buiten de bebouwde kom (inclusief enkele onverharde of niet-toegankelijke wegen, in 2003; bron: NWB, AVV)

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

Het als Zone 60 ingerichte buitengebied van Ommen kan grofweg in vier delen gesplitst worden. Gebied 1 is gelegen ten oosten van Ommen en wordt in het noorden begrensd door de Overijsselse Vecht. In het zuiden vormen de gemeentegrenzen met Twenterand en de N341 de begrenzing van het gebied. Gebied 1 wordt doorkruist door de spoorlijn Zwolle-Mariëberg en de N36, een autoweg in het beheer van Rijkswaterstaat. Onder andere de dorpskernen van Beerzerveld, Beerze, Beerzerhaar en Junne vallen in Gebied 1. Een groot deel van de oppervlakte bestaat uit bos.

Gebied 2 betreft het gebied ten noordoosten van Ommen, begrensd door de Balkerweg, de grens met Hardenberg, de Overijsselse Vecht en de bebouwde kom van Ommen. Gebied 2 wordt doorkruist door twee rijkswegen, de N48 en de N34 (Coevorderweg).

Gebied 3 ligt ten noordwesten van Ommen, en ligt tussen de Varsenerdijk (N340), de gemeentegrenzen met Dalfsen en Hardenberg, de Balkerweg en de Deventerweg (N348).

Gebied 4 ligt ten zuiden van Ommen, tussen de Lemelerweg (N347), de Hellendoornseweg (N797), de gemeentegrenzen met Hellendoorn, Raalte

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

en Dalfsen en de Varsenerdijk (N340). De Deventerweg, een provinciale stroomweg, doorsnijdt het gebied. Een groot deel van dit gebied is in bos gelegen.

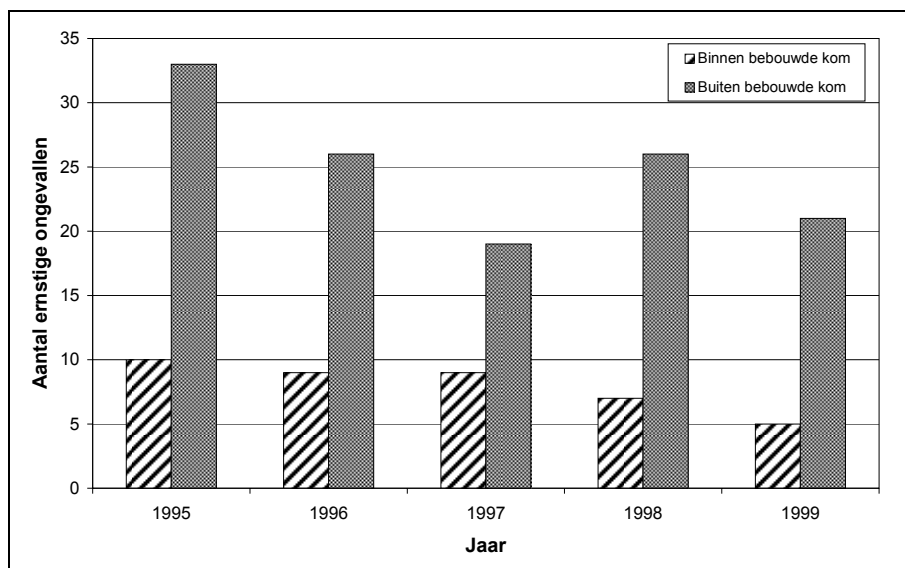
Tabel 2.2 hieronder geeft een overzicht van de andere wegbeheerders waarmee er overgangen zijn vanuit het 60km/uur-gebied van de gemeente Ommen en hoeveel van deze overgangen er zijn.

Wegbeheerder	Aantal grensovergangen via 60km/uur-weg
Gemeente Hellendoorn	4
Gemeente Twenterand	4
Gemeente Hardenberg	18
Gemeente Dalfsen	16
Gemeente Raalte	1

Tabel 2.2 *Overzicht grensovergangen.*

2.2. Verkeersonveiligheid en verkeersveiligheidsbeleid in gemeente Ommen

Afbeelding 2.1 schetst de ontwikkeling van ernstige verkeersongevallen (resultierend in dodelijk letsel of ziekenhuisopname) over de periode 1995-1999 in de gemeente Ommen. Gedurende de vijfjaarsperiode 1995-1999 vond 76% van de ongevallen in de gemeente Ommen plaats op wegen buiten de bebouwde kom. Het totaal aantal ongevallen fluctueert sterk door de jaren. *Afbeelding 2.1* laat een maximum van 43 ongevallen zien in 1995, en een minimum van 26 in 1999. Duidelijk te zien is hoe het aantal ernstige ongevallen buiten de bebouwde kom telkens minstens twee keer zo groot is als het aantal ernstige ongevallen binnen de bebouwde kom. In 1997 was het percentage ongevallen buiten de bebouwde kom het laagst met 68%, door een relatief kleiner aantal ongevallen buiten de bebouwde kom en een gelijkblijvend aantal binnen de bebouwde kom. De overige jaren fluctueert het percentage tussen de 74 en 81%. Van alle ongevallen buiten de bebouwde kom had 43% plaats op een weg in beheer van de gemeente Ommen. Het aantal ongevallen per jaar is in vergelijking met de landelijke cijfers niet groot.



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

De gemeente Ommen is in 2001 begonnen met de besluitvorming rondom 60km/uur-gebieden. Dit gebeurde naar aanleiding van de invoering van de maatregel 'Fietzers voorrang van rechts'. Aan het adviesbureau BVA werd gevraagd om een inventarisatie te maken van de knelpunten en benodigde maatregelen voor de voorrang voor fietsers van rechts. Hieruit werd destijds geconcludeerd dat het zinvoller was om meteen over te gaan tot de invoering van 3-0 en 60km/uur-gebieden en de categorisering af te ronden. Hieruit ontstond het document *Duurzaam veilig Ommen; uitwerking naar 30 en 60km/uur-gebieden*.

Ommen heeft vervolgens besloten om, in tegenstelling tot naburige gemeenten (met name Dalfsen), in eerste instantie de 30- en 60km/uur-gebieden aan te wijzen en de bijbehorende borden, poorten en dwarsbelijning (bij de poorten) te plaatsen. Mede gezien het grote budget dat hiermee gemoeid is, is besloten om pas in de loop van de tijd daarna infrastructurele maatregelen te treffen, op basis van knelpunten. Deze knelpunten zijn vervolgens ad hoc bepaald op basis van verkeersongevallenconcentraties, en tevens is er een structureel plan gemaakt, een herziening van het gemeentelijk verkeersveiligheidsplan uit 1996. Dit plan loopt voor de periode van 2004-2008. Bij de aanpak van knelpunten in de 60km/uur-gebieden volgt de gemeente nu de prioritering zoals die is aangegeven in het verkeersveiligheidsplan. Voor de verschillende 60km/uur-gebieden en wegen in de gemeente is in dit plan weergegeven hoe onveilig ze nu zijn. De gevaarlijkste gebieden worden zo als eerste aangepakt. Daarnaast speelt echter ook subjectieve verkeersonveiligheid een rol. Als er signalen vanuit de kernen komen over subjectieve onveiligheid dan kan dat ook een reden zijn om een weg aan te pakken.

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 uitgedrukt. Daarbij wordt zowel gekeken naar de contacten tussen actoren als de kennis over de standpunten van de betrokken actoren.

Allereerst moet hier nog opgemerkt worden dat de gemeente Ommen een buurgemeente is van de gemeente Hellendoorn, waarbij een vergelijkbaar onderzoek is uitgevoerd. In Bax et al. (2003) werd aangegeven dat bij de selectie van casusgemeenten een van de randvoorwaarden was dat gemeenten niet onderdeel mochten uitmaken van hetzelfde regionale netwerk. Bij de selectie van de casussen is er toch voor gekozen om beide buurgemeenten te onderzoeken, omdat ze onderling geen grensoverschrijdende 60km/uur-wegen hebben en er op dit punt dan ook geen overlap tussen beide onderzoeken is.

Dit hoofdstuk bevat een nadere analyse van de verschillende actoren en de gerealiseerde wijze van samenwerken. Deze analyse is gebaseerd op een interview gehouden met een betrokken ambtenaar van de gemeente Ommen, een 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 Ommen 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 voor de besluitvorming over de aanleg van 60km/uur-wegen in de gemeente Ommen.

3.1. Dataverzameling

De resultaten zijn gebaseerd op een interview gehouden op 7 juni 2006 met de heer Zoric van de gemeente Ommen, een documentanalyse (zie *Bijlage 1*) en een in juni en juli telefonisch afgenomen vragenlijst onder twintig betrokken actoren (zie *Bijlage 2*).

De documentanalyse heeft tot doel om achtergronden te verschaffen bij onderwerpen besproken in het interview. Het interview geeft allereerst een beeld van de werkwijze van de gemeente Ommen en haar doelstellingen ten aanzien van de aanpak en inrichting van het buitengebied. Daarnaast is het interview de basis voor 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.

Van de 23 verzoeken voor een telefonische enquête, ook aan de gemeente Ommen zelf, werden er 20 positief beantwoord. Daarmee is de respons van de enquête met 87% hoog. Bij één actor kon geen betrokkene worden bereikt, terwijl een andere actor te kennen gaf niet genegen te zijn mee te werken. De derde actor gaf aan niet betrokken te zijn geweest bij het proces en vond het daarom niet nuttig mee te werken aan de enquête. Van de 20 actoren die de enquête hebben beantwoord gaven vier actoren aan niet betrokken te zijn geweest bij de besluitvorming over 60km/uur-wegen in de gemeente Ommen. Bij één actor was er niemand meer aanwezig die bij de besluitvorming betrokken was geweest, waardoor slechts enkele vragen beantwoord konden worden. 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 daarom 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. Er zijn bij de enquête geen individuele burgers benaderd, enkel bewonersverenigingen. Er is wel een individueel bedrijf benaderd, maar dit leverde geen respons op.

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 voor de aanleg van 60km/uur-gebieden in de gemeente Ommen gericht op informatie-uitwisseling en overleg via mondeling, elektronisch, telefonisch of schriftelijk verkeer. Daarnaast zijn de actoren ook gevraagd 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, hun belang en opstelling bij de invoering van 60km/uur-gebieden in de gemeente. Wat de belangen betreft, konden de actoren aangeven welke belangen voor hen centraal staan bij besluiten over 60km/uur-wegen; zij konden er maximaal vijf kiezen uit een lijst van dertien.

De opstelling geeft weer hoe constructief deze actor zich heeft opgesteld in de ogen van andere actoren in het netwerk; het is de mening van de actoren die hebben aangegeven contact te hebben gehad met de betreffende actor over de 60-km/uur-maatregelen in de gemeente Ommen.

De genoemde actoren in deze tabel vormen tegelijkertijd de afbakening van het beleidsnetwerk.

Actor	Belangen	Opstelling
Gemeente Ommen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betere verkeersveiligheid 2. Meewerken aan landelijk beleid 3. Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid 4. Minder sluijverkeer 	Weinig (2), redelijk (6) tot zeer (5) constructief (N=13)
Gemeente Hardenberg	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betere verkeersveiligheid 2. Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente 3. Minder sluijverkeer 4. Draagvlak bij zowel burgers als politiek 5. Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregelen 	Weinig (1), redelijk (3) tot zeer (3) constructief (N=7)
Gemeente Dalfsen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betere verkeersveiligheid 2. Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente 3. Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid 4. Draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersbeleid 5. Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregelen 	Weinig (2), redelijk (2) tot zeer (3) constructief (N=7)
Gemeente Twenterand	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betere verkeersveiligheid 2. Meewerken aan landelijk beleid 3. Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregelen 4. Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer 5. Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente 	Redelijk (1) constructief (N=1)
Gemeente Hellendoorn	<ol style="list-style-type: none"> 1. Minder sluijverkeer 2. Betere verkeersveiligheid 3. Behoud van landelijk karakter omgeving 4. Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente 5. Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid 	Redelijk (1) tot zeer (1) constructief (N=2)
Gemeente Raalte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betere verkeersveiligheid 2. Minder sluijverkeer 3. Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid 4. Draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersbeleid 5. Lagere rijsnelheden 	Zeër constructief (N=1)
Provincie Overijssel	<ol style="list-style-type: none"> 1. Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente 2. Betere verkeersveiligheid 3. Meewerken aan landelijk beleid 4. Lagere rijsnelheden 5. Draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersbeleid 	Weinig (1), redelijk (2) tot zeer (3) constructief (N=6)
Rijkswaterstaat	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betere verkeersveiligheid 2. Lagere rijsnelheden 3. Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente 4. Meewerken aan landelijk beleid 	Weinig (1), redelijk (2) tot zeer (3) constructief (N=6)
Openbaar Ministerie	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betere verkeersveiligheid 2. Lagere rijsnelheden 	Weinig (2), redelijk (1) tot zeer (2) constructief (N=5)
Politie Team Ommen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betere verkeersveiligheid 2. Lagere rijsnelheden 3. Meewerken aan landelijk beleid 4. Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente 5. Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid 	Weinig (2), redelijk (3) tot zeer (3) constructief (N=8)
Politie Adviesdienst Verkeersveiligheid	<ol style="list-style-type: none"> 1. Een goede uitvoering van de Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken volgens de BABW 2. Betere verkeersveiligheid 3. Lagere rijsnelheden 4. Meewerken aan landelijk beleid 5. Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente 	Zeër (5) constructief (N=5)

Actor	Belangen	Opstelling
Brandweer	<ol style="list-style-type: none"> 1. Goede aanrijtijden hulpdiensten 2. Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer 3. Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid 4. Meewerken aan landelijk beleid 	Weinig (1), redelijk (3) tot zeer (1) constructief (N=5)
Ambulancedienst	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betere verkeersveiligheid 2. Lagere rijsnelheden 	Redelijk (2) tot zeer (1) constructief (N=3)
Adviesbureau BVA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betere verkeersveiligheid 2. Minder sluipverkeer 3. Draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersbeleid 4. Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente 5. Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid 	Zeër (3) constructief (N=3)
3VO	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betere verkeersveiligheid 2. Lagere rijsnelheden 	Helemaal niet (1), weinig (3), redelijk (3) tot zeer (3) constructief (N=10)
Lokale Land- en Tuinbouworganisatie (GLTO)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betere verkeersveiligheid 2. Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer 3. Minder sluipverkeer 4. Goede aanrijtijden hulpdiensten 5. Behoud van landelijk karakter omgeving 	Weinig (2) tot redelijk (1) constructief (N=3)
Arriva	<ol style="list-style-type: none"> 1. Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer 2. Financiële verantwoording 	Weinig (2), redelijk (3) tot zeer (1) constructief
Connexxion	Geen response	Weinig (2), redelijk (5) tot zeer (1) constructief (N=8)
Plaatselijk Belang Beerzerveld-Marienberg	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betere verkeersveiligheid 2. Lagere rijsnelheden 3. Minder sluipverkeer 4. Behoud van landelijk karakter omgeving 5. Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente 	Weinig (2) tot redelijk (2) constructief (N=4)
Plaatselijk Belang Lemelerveld/Dalmsholte	Geen respons	Helemaal niet (1), weinig (2) tot redelijk (2) constructief (N=5)
Buurtvereniging Witharen e.o.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer 2. Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid 3. Minder sluipverkeer 4. Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente 5. Betere verkeersveiligheid 	Weinig (3), redelijk (2) tot zeer (1) constructief (N=6)
Motorrijders Actie Groep (MAG)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Het belangrijkste is dat je als weggebruiker (en zeker als motorrijder) duidelijk is wat voor verkeerssituaties je kunt verwachten. 2. Zorgen dat wegbeheerders niet altijd vanuit de automobilist kijken, maar ook vanuit de motorrijder. 	Helemaal niet (1) tot weinig (2) constructief (N=3)
Individuele bedrijven, in het bijzonder Manege Laarbrug	Geen respons	Weinig (2) tot redelijk (1) constructief (N=3)

Tabel 3.1. *Beleidsnetwerk van de gemeente Ommen*².

² In het vervolg van dit onderzoek zijn de twee plaatselijke belangen en de buurtvereniging samengevoegd tot één actor. Dit geldt ook voor de twee busdiensten.

Een betere verkeersveiligheid wordt door bijna alle (17 van de 20) actoren genoemd als een van de belangen rondom de maatregel 60 km/uur. Een Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente wordt met 55% ook vaak genoemd. Andere belangen die vaker werden genoemd zijn Lagere rijsnelheden (45%), Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid (40%), Minder sluisverkeer (40%) en Meewerken aan landelijk beleid (35%).

Over de opstelling van de meeste actoren hebben slechts weinig respondenten hun mening gegeven. Dit hangt nauw samen met het feit dat veel actoren aan hebben gegeven maar met een klein aantal andere actoren contact te hebben gehad over de maatregel 60 km/uur in Ommen (zie verder *Paragraaf 3.3*). De houding van de verschillende betrokken actoren wordt over het algemeen als redelijk constructief beoordeeld. De opstelling van Ommen, de onderzochte gemeente, werd door de meeste actoren als redelijk (46%) tot zeer (38%) constructief beoordeeld.

3.3. Algemene beschrijving van het netwerk

Bij de besluitvorming over 60km/uur-gebieden zijn verschillende vormen van algemeen overleg van belang. Deze paragraaf beschrijft de kenmerken van het netwerk, ten eerste gebaseerd op het interview met de gemeente-ambtenaar van Ommen, en ten tweede op de enquête onder (mogelijk) betrokken actoren.

3.3.1. Interview

De gemeente Ommen is op verschillende manieren met andere partijen betrokken bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden. Er wordt onder andere in een tweetal reguliere overlegstructuren over gesproken, het Regionaal Uitvoeringsprogramma (RUP) Vechtdal en de Werkgroep Verkeer. Daarnaast wordt er bij specifieke projecten ook overlegd met buurtbewoners en belanghebbenden in een klankbordgroep en tijdens inspraakavonden.

In het Regionaal Uitvoeringsprogramma (RUP) Vechtdal zitten de gemeenten Dalfsen, Ommen en Hardenberg, alsmede 3VO, politie, Rijkswaterstaat (voor de parallelwegen die ook deel zijn van het 60km/uur-gebied) en vanuit de provincie ook mensen van ROVO (Regionaal Overleg Verkeersveiligheid Overijssel). De provincie is tevens trekker van het RUP. In het RUP wordt er gezorgd voor een goede afstemming tussen de verschillende gemeenten. Deze goede afstemming gebeurt ook via het project Versnelde uniforme weginrichting van de provincie. Vanuit het RUP is er onder andere een project aangepakt voor een gebied rondom de grens tussen Ommen en Dalfsen. Daarbij is er samen met Dalfsen op locatie gekeken wat er aangepast en op elkaar afgestemd moest worden, en op welke manier.

Met de gemeenten Twenterand, Hellendoorn en Raalte is een minder intensief contact. Met Twenterand is het een en ander vooral telefonisch op elkaar afgestemd. Met de gemeente Hellendoorn is er zijdelings gesproken over de plannen omtrent 60km/uur-gebieden. Met de gemeente Raalte is wel regelmatig contact, maar over 60km/uur-gebieden is er slechts een keer per mail contact geweest.

Op gemeentelijk niveau heeft de gemeente Ommen ook nog om de zes weken overleg in de Werkgroep Verkeer. In deze werkgroep zitten naast de afdelingen Ruimtelijke Ontwikkeling en Openbare Werken van de gemeente Ommen ook de politie, brandweer en de plaatselijke afdeling van 3VO. Hierbij wordt er ook over plannen rondom 60km/uur-gebieden gesproken indien dat op dat moment speelt.

Bij overleg over de specifieke inrichting van een bepaalde weg of gebied wordt er doorgaans een klankbordgroep gevormd door de gemeente. Hierin komen de verschillende belanghebbenden samen, waaronder een vertegenwoordiging van de bewoners, maar indien relevant ook andere betrokkenen zoals de brandweer, ov-maatschappijen, GLTO en andere mensen of bedrijven die een belang hebben bij de inrichting van het gebied. De gemeente geeft hierbij dan een presentatie van de problemen en geeft een aanwijzing voor de mogelijke oplossing. In een aantal sessies wordt dan vervolgens gepoogd met alle betrokkenen tot een oplossing te komen waar alle partijen zich in kunnen vinden. Voor een bepaald plan komt zo'n klankbordgroep meestal zo'n drie à vier keer samen. Na elke bijeenkomst worden de uitkomsten schriftelijk weer teruggekoppeld naar de deelnemers.

Naast de klankbordgroep zijn er ook nog inspraakavonden. Via de plaatselijke krant wordt iedereen uitgenodigd voor zo'n inspraakavond, en bewonersverenigingen, bedrijven en eventuele betrokken instanties worden schriftelijk ook nog op de hoogte gesteld. De inspraakavonden zijn een goede plek voor de mensen om hun mening of bezwaar te geven en worden vaak druk bezocht. Zo kwamen bij een inspraakavond over het mogelijk afsluiten van oversteekplaatsen van de N35 zo'n 500 mensen.

3.3.2. Enquête

Uit de telefonische enquête blijkt dat ruim driekwart (77%) van de actoren in bijeenkomsten of vergaderingen contact heeft gehad met de gemeente Ommen (zie *Tabel 3.2*). Daarnaast is e-mail of schriftelijk contact door bijna een kwart van de respondenten genoemd.

Wijze van contact	%*
Vergaderen	77
Telefonisch	15
E-mail/schriftelijk	23
Anders	0
Niet	8
* De wijze van contact telt op tot meer dan 100% omdat respondenten meer dan één antwoordcategorie hebben aangegeven.	

Tabel 3.2. Wijze van contact met de gemeente Ommen (N=13; 16 antwoorden).

Tijdens de enquêtes gaven elf van de dertien actoren aan dat de gemeente Ommen bij de aanleg van de 60km/uur-wegen een aanpak hanteerde waarbij andere actoren inbreng konden geven. Slechts twee actoren vonden dat dit niet het geval was. Van deze elf gaven tien actoren aan ook daadwerkelijk inbreng te hebben gehad. *Tabel 3.3* geeft aan hoe deze actoren

hun inbreng typeren. 40% van de actoren gaf aan dat hun inbreng vooral bestond uit het geven van advies bij het opstellen van het conceptplan, 20% gaf advies na het tot stand komen van het conceptplan en de rest was verdeeld over het meebeslissen met de gemeente en het gezamenlijk beslissen met de gemeente over gezamenlijk beleid.

Wijze van inbreng	%
Geven van advies bij het opstellen van het conceptplan	40
Geven van advies uitsluitend na de totstandkoming van het conceptplan	20
Meebeslissen over het beleid met de gemeente over de invulling van 60km/uur-gebieden	20
Gezamenlijk beslissen met de gemeente over gezamenlijk beleid	20

Tabel 3.3. *Inbreng besluitvorming over 60km/uur-wegen in de gemeente Ommen (N=10).*

De actoren die inbreng hebben geleverd, geven allen aan dat hun inbreng in zekere mate effect heeft gehad. Bijna allen vinden daarbij ook nog dat hun inbreng in redelijke tot hoge mate tot uiting is gekomen in het uiteindelijke beleid (zie Tabel 3.4).

Effect inbreng	%
Niet	0
Een beetje	10
Redelijk	40
In hoge mate	50

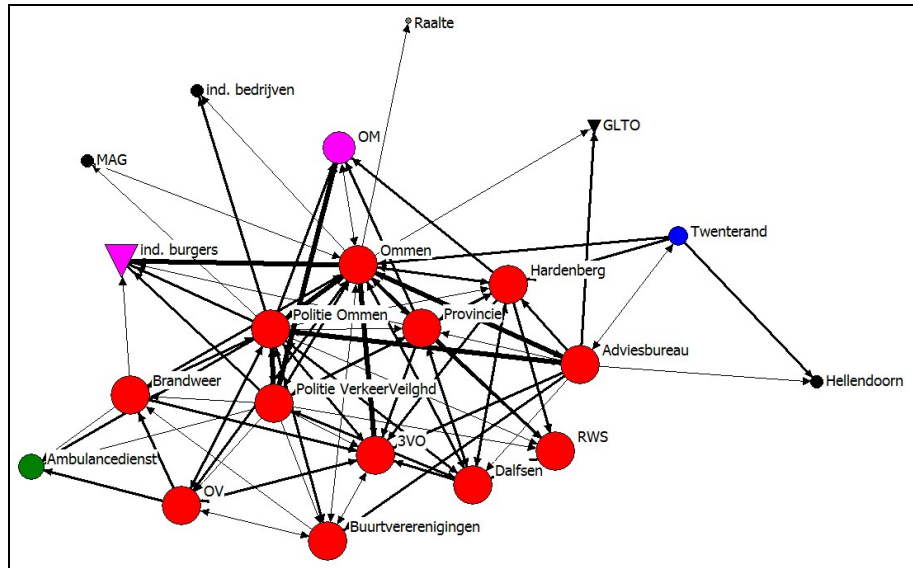
Tabel 3.4. *Effect van de inbreng (N=10).*

3.4. Het netwerk nader in beeld en geanalyseerd

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

Contactennetwerk

Afbeelding 3.1 geeft een overzicht van de partijen en hun onderlinge relaties in het netwerk rond de invoering van 60km/uur-zones in de gemeente Ommen. 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. Gemeente Hardenberg heeft het Openbaar Ministerie (OM) bijvoorbeeld als contact genoemd, maar het OM noemt geen contact met gemeente Hardenberg. Er is met andere woorden geen wederkerige of bilaterale relatie, maar van een unilaterale.



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 (groot) of op de meer perifere posities (kleiner) binnen het netwerk, gebaseerd op het (minimale) aantal directe contacten dat zij onderhouden³. (Non-respondenten zijn met een driehoek weergegeven.)

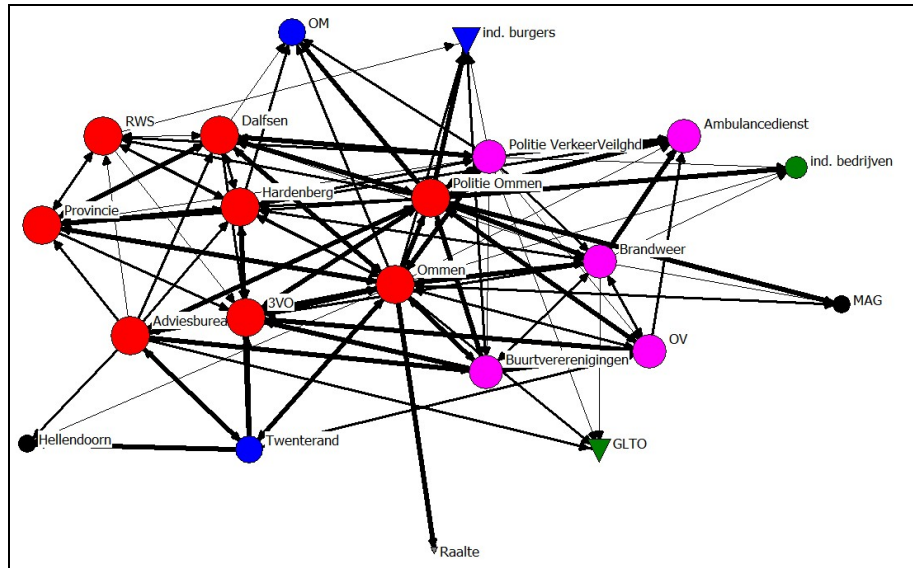
Voordat we in detail naar het netwerk kijken valt in de figuur op voorhand al een aantal zaken op. Er is sprake van een relatief groot netwerk met een grote kern. Niet ieder mogelijk contact tussen actoren is daadwerkelijk gelegd – we zien ‘lichte vlekken’ in het netwerk – en niet alle actoren zijn op gelijk niveau verbonden in het netwerk. Zo zijn de gemeenten Hellendoorn, Twenterand en Raalte nauwelijks verbonden en bevinden zij zich in de periferie van het netwerk. Vooral gemeente Ommen, provincie Overijssel en de twee politiediensten vormen de ‘harde kern’ van het contactennetwerk. Zij zijn goed in het netwerk ingebed. Het Openbaar Ministerie is redelijk goed vertegenwoordigd bij dit onderwerp in gemeente Ommen, ook al bevindt deze actor zich niet in de kern van het netwerk.

Naast gemeente Ommen speelt de provincie Overijssel een actieve bovenlokale rol in het netwerk. Zo maakt de provincie zich sterk voor een versnelde uniforme weginrichting in de grensgebieden tussen de gemeenten (bron: interview met gemeente Ommen).

Standpuntennetwerk

We introduceren ook een tweede netwerk: 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).

³ De figuur is vervaardigd met 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 (groot) of op de meer perifere posities (kleiner) binnen het netwerk, gebaseerd op het (minimale) aantal directe kennisrelaties dat zij onderhouden. (Non-respondenten zijn met een driehoek weergegeven.)

In het standpuntennetwerk zijn er meer en intensievere relaties dan in het contactennetwerk van Afbeelding 3.1. De actoren zijn in algemene zin erg goed op de hoogte van elkaars standpunten. Gemeente Hellendoorn, het Openbaar Ministerie en de ambulancedienst blijken niet op de hoogte van andere standpunten in het netwerk te zijn.

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	29	36	42

Tabel 3.5. Dichtheid van de netwerken.

De *dichtheid* van 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 'completeitheid' 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 diverse netwerken – van verschillende grootte – met elkaar te vergelijken.

De dichtheid van het contactennetwerk bedraagt 36% indien we *geen* rekening houden met de *richting* van de contacten (zie ook de vetgedrukte rij in *Tabel 3.6*). 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. In totaal zijn daarmee ruim minder dan de helft van alle *mogelijke* relaties tussen de actoren ook daadwerkelijk aanwezig. Dat is een relatief lage score.

Indien we wel naar de richting van de contacten kijken, neemt de dichtheid in vergelijking tot het symmetrische netwerk af omdat er veel meer relaties mogelijk zijn. In dit geval zijn 25% van alle mogelijke in- en uitgaande contacten ook daadwerkelijk aanwezig (zie wederom de vetgedrukte rij van *Tabel 3.6*).

De dichtheid van het standpuntennetwerk is aanzienlijk groter, overall zijn 42% van alle mogelijke kennisrelaties ook daadwerkelijk aanwezig (symmetrisch). Asymmetrisch bedraagt de dichtheid 29%. Dit betekent tevens dat iedere actor de standpunten van gemiddeld 29 % van de andere actoren zegt te kennen.

Er bestaat ook een sterk statistisch verband (grote correlatie) tussen het contacten- en het standpuntennetwerk.⁴ Dit betekent dat wanneer er een contact tussen twee actoren is gemeld (contactennetwerk, *Afbeelding 3.1*), de kans eveneens groot is dat deze actoren – afhankelijk van de richting van het contact – kennis over elkaars standpunt hebben (standpuntennetwerk, *Afbeelding 3.2*). Omgekeerd is de kans groot dat kennis over standpunten gepaard gaat met het onderhouden van contacten.

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 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 attent te maken 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.

De gemiddelde in- of uitgraad van de actoren beschrijft tevens de dichtheid van het asymmetrische netwerk: het aantal aanwezige relaties in relatie tot het theoretisch aantal mogelijke relaties. De maatstaf varieert tussen 0 en 100%.

⁴ De QAP - Goodman-Kruskal gamma correlatie-coëfficiënt is zelfs maximaal en bedraagt 0.98 en $p = 0,00$. Vanwege data op zowel interval (netwerk 1) als ordinaal (netwerk 2) niveau kiezen we voor gamma r via het QAP algoritme (zie: Borgatti, Everett, Freeman, 2002). Ook bij QAP betekent een proportie (p) van $< 0,05$ dat de gevonden relatie niet op toeval berust.

Actor	Contactennetwerk			Standpuntennetwerk		
	Asymmetrisch		Symmetrisch	Asymmetrisch		Symmetrisch
	Uitgraad %	Ingraad %	Centraliteit %	Uitgraad %	Ingraad %	Centraliteit %
Gemeente Ommen	85	70	90	100	65	100
Gemeente Hardenberg	35	35	50	45	45	60
Gemeente Dalfsen	35	30	40	40	40	50
Gemeente Twenterand	20	5	20	30	10	30
Gemeente Hellendoorn	0	10	10	0	15	15
Gemeente Raalte	0	5	5	0*	5	5
Provincie Overijssel	40	30	50	25	35	40
Rijkswaterstaat	5	30	30	35	35	45
Openbaar Ministerie	10	25	25	0	25	25
Politie Team Ommen	80	40	80	80	40	80
Politie Adviesdienst Verkeersveiligheid	65	30	65	70	25	70
Brandweer	25	25	40	55	30	60
Ambulancedienst	0	20	20	0	30	30
Adviesbureau	50	15	50	55	15	55
3VO	20	50	50	15	55	55
Lokale Land- en Tuinbouworganisatie (GLTO)	0*	10	10	0*	20	20
Ov-(bus)bedrijven	30	25	35	25	35	40
Buurtverenigingen.	25	30	35	30	25	40
Motorrijders Actie Groep (MAG)	5	10	10	5	15	15
Individuele bedrijven	0	10	10	0	20	20
Individuele burgers	0*	25	25	0*	25	25
Gemiddelde voor het gehele netwerk, tevens <i>netwerkdichtheid</i>	25	25	36	29	29	42
Standaarddeviatie	26	15	23	29	14	23

* Non-respondenten scoren 0 op de uitgraad.

Tabel 3.6. *Netwerkdichtheid (vetgedrukte rij) en centraliteitsmaatstaven per actor uit het beleidsnetwerk van de gemeente Ommen voor zowel het contacten- als standpuntennetwerk*⁵.

- Centraliteit: het percentage actoren waarmee actor X directe contacten onderhoudt, ongeacht de richting ('in of uit') van deze contacten. 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.

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

De gemiddelde centraliteit beschrijft tevens de dichtheid van het symmetrische netwerk: het aantal aanwezige relaties ten opzichte van het theoretische aantal mogelijke relaties (waarde tussen 0 en 100%).

In kolom 2 is duidelijk zichtbaar dat gemeente Ommen en het politieteam Ommen zeer actieve zenders zijn in het netwerk met een uitgraad van respectievelijk 85 en 80%. Dit geldt ook voor het andere politieteam (65%) en in wat mindere mate de provincie Overijssel (40%). 3VO is meer object van relaties dan een actieve zender. Belangenorganisaties zijn doorgaans actieve zenders. Overigens blijkt uit kolom 6 dat wel 55% van de actoren op de hoogte is van de standpunten van 3VO. Gemeente Ommen geeft overigens aan dat 3VO een sterke partner is die structureel is betrokken bij de plaatselijke Werkgroep Verkeer en in het Regionaal Uitvoeringsprogramma (RUP) Vechtdal (bron: interview met gemeente). De ambulancedienst is nauwelijks in het netwerk ingebed en daarnaast niet op de hoogte van andere standpunten.

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 infrastructuur inventarisatie (zie *Hoofdstuk 4*) de totale beleidsopgave voor invoering van de 60km/uur-gebieden in enkele logische (deel)opgaven. Voor de gemeente Ommen zijn de volgende deelopgaven gedestilleerd:

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

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

In de volgende subparagrafen 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 Ommen heeft voor de afstemming van de inrichting van haar buitengebied te maken met diverse wegbeheerders. Het betreft vijf buurgemeenten, de provincie en de rijksoverheid. Met twee van de vijf buurgemeenten (Hardenberg en Dalfsen), de provincie Overijssel en Rijkswaterstaat vindt structureel overleg plaats in het Regionaal Uitvoeringsprogramma (RUP) Vechtdal. Vanuit het RUP is er regelmatig overleg over de uitvoering en inrichting van 60km/uur-gebieden. Naast dit structurele overleg vindt afstemming ook ad hoc plaats, zoals met gemeente Hardenberg. Daarbij gaat het in totaal om veertien grenswegen.

Met de gemeenten Twenterand, Hellendoorn en Raalte is minder contact geweest over de aanleg van 60km/uur-gebieden. Met de gemeente Twenterand is vooral telefonisch contact geweest en met de gemeente Hellendoorn is zijdelings over de aanleg van 60km/uur-gebieden gesproken. Gemeente Hellendoorn geeft zelf overigens aan dat geen contact heeft plaatsgevonden. Met de gemeente Raalte is alleen er per e-mail contact gezocht over de detailinrichting van een grensoverschrijdende weg (het betrof de Maanweg). Dit contact leidde niet tot de gewenste afstemming van de markering van de grensweg.

Het meest intensief is de relatie tussen Ommen en Dalfsen. Beide gemeenten delen vijftien grenswegen in 60km/uur-zones. De visie op en aanleg van 60km/uur-zones verschilt echter tussen beide gemeenten. Gemeente Ommen wijst 60km/uur-wegen aan en neemt daarbij genoeg met borden en een aanpassing van de markering.

“Het wordt steeds moeilijker om infrastructurele maatregelen zoals plateaus of drempels aan te leggen. Er is zowel vanuit de bewoners als vanuit de raad weinig draagvlak voor.”
(bron: interview gemeente Ommen).

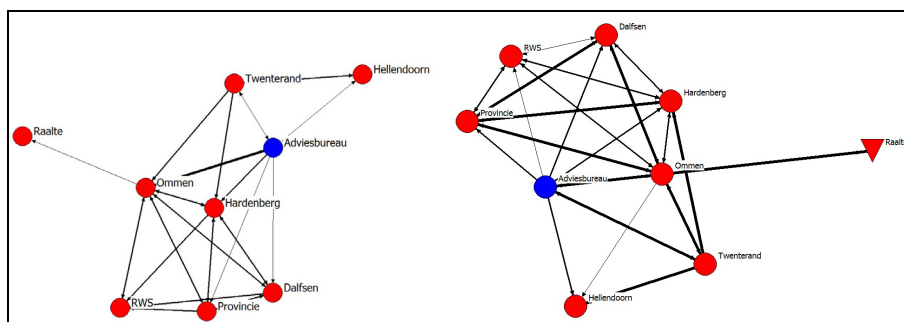
Gemeente Dalfsen – en overigens ook gemeente Twenterand – wijst een weg aan *nadat* fysieke aanpassingen zijn gerealiseerd die in overeenstemming zijn met de gewenste snelheidslimiet (bron: interview gemeente Ommen). Het Verkeersveiligheidsteam van de politie deelt deze visie van gemeente Dalfsen (bron: enquête). Ook wil gemeente Dalfsen de voorrangregeling in het grensgebied op kruispunten afschaffen en plateaus aanbrengen.

De provincie pakt hier een rol op door te pleiten voor een versnelde uniforme weginrichting in de grensgebieden tussen gemeenten. De opstelling van de provincie heeft gemeente Ommen er mede toe bewogen om enkele grenswegen rond de Kolonieweg in overeenstemming met de visie van Dalfsen uniform in te gaan richten. Hierbij wordt de inrichting en de vormgeving van de maatregelen op elkaar afgestemd. Zo worden op diverse kruispunten plateaus aangelegd en visuele maatregelen getroffen zodat hier de voorrangregeling kan worden opgeheven.

Met de gemeente Twenterand is vooral telefonisch contact. Telkens wanneer de gemeente Twenterand een gebied aan de grens met Ommen heeft ingericht vindt contact plaats. De 60km/uur-borden worden dan verplaatst naar het begin van het nieuwe gebied zodat een aaneengesloten zone ontstaat.

De vooronderstelling is dat er minimaal bilateraal contact nodig is tussen de gemeente en de andere wegbeheerders om tot daadwerkelijk afgestemde aansluitingen van 60km/uur-wegen te komen. Als deze contacten er ook daadwerkelijk zijn, zal het netwerk een stervorm vertonen met centraal de gemeente Ommen en tweezijdige contacten naar elk van de buurgemeenten.

Afbeelding 3.3 bevat het deelnetwerk (contacten plus standpunten) met de wegbeheerders, een deelweergave van het gehele beleidsnetwerk.



Afbeelding 3.3. Contactennetwerk (links) en standpuntennetwerk (rechts) tussen gemeente Ommen, buurgemeenten, provincie Overijssel en Rijkswaterstaat. Het ingehuurde adviesbureau is donker gekleurd en feitelijk een verlengstuk van Ommen. Non-respondenten zijn met een driehoek weergegeven. (Deelweergaven van respectievelijk Afbeelding 3.1 en 3.2.)

In Afbeelding 3.3 zien we dat gemeente Ommen en/of het door haar ingehuurde adviesbureau in de meeste gevallen tweezijdige relaties met de andere wegbeheerders onderhouden. De gemeente Raalte en Hellendoorn geven echter aan dat een tweezijdige relatie niet heeft plaatsgevonden. (bron: enquête). We noteren voor deze gemeenten een unilaterale, resp. autonome relatie. De gemeenten Twenterand en Hellendoorn onderhouden alleen *indirect* – via het adviesbureau – een (tweezijdige) relatie met de gemeente. Raalte en Hellendoorn geven tevens aan niet op de hoogte te zijn van de standpunten van gemeente Ommen.

Conclusie

In het licht van onze vooronderstellingen over effectieve afstemming concluderen we dat de organisatie van samenwerking redelijk goed tot stand is gekomen. Met vijf van de zeven wegbeheerders is conform onze vooronderstelling op een bilaterale wijze afgestemd. Daarmee is tevens een grote meerderheid van alle grenswegen gemoeid (zie Tabel 2.2).

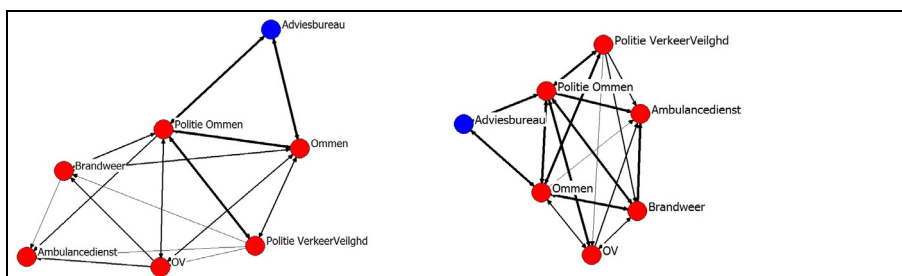
De structurele contacten met de wegbeheerders binnen het RUP blijken van doorslaggevende aard. De contacten met Raalte, Twenterand en Hellendoorn (buiten de RUP-samenwerking) zijn zichtbaar van een andere orde.

3.5.2. Afstemming met politie, hulpdiensten en ov-maatschappijen

De tweede beleidsopgave betreft de afstemming van gekozen inrichting voor de 60km/uur-wegen met hulpdiensten (politie, brandweer, ambulance) en het openbaar vervoer (busdiensten). Deze actoren verzorgen publieke diensten die mogelijk hinder kunnen ondervinden van de gekozen inrichting.

De gemeente Ommen zal contact moeten onderhouden met de politie, brandweer, ambulancediensten en ov-maatschappijen over de inrichting die zij voor ogen heeft.

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



Afbeelding 3.4. *Contactennetwerk (links) en standpuntenetwerk (rechts) tussen Ommen, hulpdiensten en ov. (Deelweergaven van respectievelijk Afbeelding 3.1 en Afbeelding 3.2.)*

De politie van Ommen en de brandweer zijn beide betrokken in de Werkgroep Verkeer, die zo om de zes weken samenkomt. Hierin wordt er ook gesproken over plannen voor 60km/uur-gebieden. We zien zodoende ook een tweezijdige relatie tussen deze actoren. Daarnaast is er in het RUP Vechtdal nog contact met de Verkeersadviseur van de politie. Met de ambulancedienst is geen direct contact. Zij ontvangen volgens de gemeente echter wel altijd een afschrift van alle plannen (bron: interview gemeente Ommen). Dit unilaterale contact wordt echter niet ondersteund door de feitelijke data uit de enquête die zowel door gemeente Ommen als de ambulancedienst is ingevuld.

De ov-maatschappijen worden minimaal geïnformeerd over gemeentelijke plannen. De betreffende maatschappij wordt ook altijd uitgenodigd voor overleg. Bij de plannen rondom de Balkerweg zijn er daarnaast bijvoorbeeld proefritten gemaakt om te onderzoeken of de drempels geschikt zijn voor een ov-route.

Conclusie

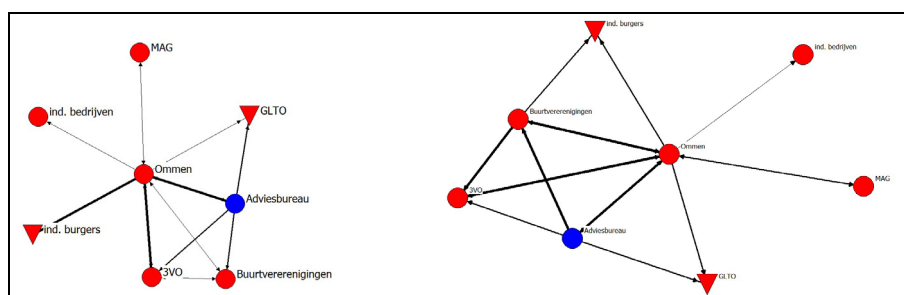
We concluderen dat het netwerk voor afstemming over de totale deelopgave redelijk goed tot stand is gekomen. Met het openbaar vervoer, de politie en de brandweer bestaan bilaterale contacten. Alleen met de ambulancedienst bestaat geen contact. Ook heeft de ambulance geen kennis van de

standpunten van gemeente Ommen. Dit is een belangrijk hiaat in het netwerk met mogelijke doorwerking op de aanrijtijden van ambulances.

3.5.3. Afstemming met belangenorganisaties, bewoners en ondernemers

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

Evenals bij de vorige beleidsopgave – afstemming met politie en hulpdiensten – zijn unilaterale contacten met elk van de belanghebbenden afzonderlijk afdoende. Dit contact zou moeten uitgaan van de gemeente Ommen. Een dergelijke unilaterale relatie is minimaal noodzakelijk gezien de plicht van een inspraakprocedure. Bij een bilaterale relatie heeft de gemeente wel een aangrijpingspunt om van elke individuele belanghebbende die heeft gereageerd een beeld te krijgen. Het staat een gemeente vrij om ambitieuzere wijzen voor samenwerking te kiezen met mogelijk multilaterale contacten waarin plaats is voor daadwerkelijk luisteren en wederzijds ‘leren’⁶.



Afbeelding 3.5. Contactennetwerk (links) en standpuntennetwerk (rechts) tussen Ommen en overige belanghebbenden. Het adviesbureau is wederom donker gekleurd. (Deelweergaven van respectievelijk Afbeelding 3.1 en Afbeelding 3.2.)

De gemeente Ommen kent vaste participatiestructuur met de zogeheten ‘plaatselijke belangen’ en buurtschappen. We noemen ze in dit rapport voor de ‘bewonersverenigingen’. De bewonersverenigingen worden actief benaderd indien zich plannen voordoen. Daarnaast stelt de gemeente tijdens het beleidsproces zogenoemde Klankbordgroepen in. Hierin zijn bewoners, de Land- en Tuinbouworganisatie (LTO) en zo nodig andere belangengroepen vertegenwoordigd die de gemeente adviseren. Een klankbordgroep komt meestal drie à vier keer bijeen voor een plan.

“Het verloopt echter vaak wat moeizaam met de bewoners. Er is vrij veel argwaan en wantrouwen tegenover plannen van de gemeente” (bron: interview gemeente Ommen).

⁶ 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 ij interactief beleid meer invloed afstaat (Pröpper & Steenbeek, 1999: 48-49).

Over de selectie van deelnemers aan de Klankbordgroep bestaan geen duidelijke afwegingscriteria. Zo blijft de Ondernemersvereniging bijvoorbeeld vaak buiten het beeld van de Klankbordgroep en ontvangt zij een mededeling over de plannen.

“Het gaat in deze gevallen vooral om het meedelen van de plannen. De ervaring leert dat als je dat niet doet het voor problemen kan zorgen, terwijl als je het wel doet er vaak geen negatieve reacties komen” (interview gemeent Ommen).

Tot slot stelt gemeente Ommen de uitvoeringsplannen open voor wettelijke inspraak. Dat betekent dat het beleid in concept gereed is en inwoners van de gemeente op een relatief laat moment tijdens de beleidscyclus mogen reageren op de plannen van de gemeente. Volgens de gemeente is overigens niet sprake van veel bezwaarschriften.

Er is bij bewoners weinig draagvlak voor plateaus en drempels. De gemeenteraad stelt zich bij zijn politieke keuze voor 'doorstroming versus verkeersveiligheid' aan de zijde van de inwoners. Volgens de ambtelijke organisatie hebben de fysieke maatregelen overigens wel degelijk effecten gesorteerd (bron: interview gemeente Ommen).

Conclusie

De participatie met burgers is in het licht van de vooronderstellingen goed tot stand gekomen. De gemeente voldoet aan de minimale, wettelijke vereisten van burgerparticipatie. Het conceptbeleid van de gemeente wordt opengesteld voor de wettelijke inspraakprocedure. Daarnaast biedt de gemeente inwoners en andere belanghebbenden via een Klankbordgroep in een vroeger stadium van het beleidsproces de mogelijkheid om met de gemeente van gedachten te wisselen over verkeersveiligheidsplannen. Het betreft daarbij een adviseursrol voor de betrokkenen.

In Ommen is doorgaans weinig steun uit de lokale samenleving voor drempels en plateaus. De gemeenteraad laat zich bij zijn keuze meestal leiden door dit geringe draagvlak, zodat het college en de ambtelijke organisatie binnen deze randvoorwaarde tot aanvaardbare voorstellen dienen te komen.

Eerder merkten we bij de samenwerking met buurgemeenten echter op dat de provincie inzet op versnelde uniformering van de grensgebieden en dat Ommen via deze weg toch meewerkt aan het aanpassen van de fysieke infrastructuur in lijn met die van buurgemeenten (zoals Dalftsen).

4. Resultaten van de samenwerking

In dit hoofdstuk bekijken we de feitelijke resultaten van de beleids-samenwerking in termen van de beleving vanuit het netwerk zelf en de feitelijke inrichting van 60km/uur-wegen. Behalve van informatie uit het eerdergenoemde interview, de documentanalyse en de enquêtes, wordt hierbij gebruik gemaakt 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 is de respondenten (met uitzondering van de centrale actor, hier de gemeente Ommen) gevraagd naar hun oordeel. In deze paragraaf bespreken we wat de belangrijkste gevolgen van samenwerking met de gemeente Ommen zijn geweest volgens de respondenten, alsmede hun (subjectieve) oordeel over de gerealiseerde maatregel en hun beleving van het beleidsproces.

De samenwerking van de gemeente Ommen met andere partijen in het RUP Vechtdal en de Werkgroep Verkeer, en de bijeenkomsten met klankbord-groepen en inspraakavonden lijken goede gevolgen gehad te hebben voor de informatie-uitwisseling, aangezien 77% van de respondenten dit als een van de belangrijkste gevolgen ziet (zie *Tabel 4.1*). Het voorkomen van hinder of tegenwerking en het samenwerken via een gemeenschappelijk plan scoren beide met 46% ook hoog als een belangrijk gevolg. Eén respondent vindt echter ook dat de samenwerking ook negatieve gevolgen heeft gehad.

Gevolgen van de samenwerking	Percentage van actoren*
Averechtse gevolgen voor de samenwerking	8
Geen gevolgen	0
Onderlinge informatie-uitwisseling	77
Voorkomen hinder of tegenwerking	46
Voorkomen van onnodig dubbelwerk	38
Versterking activiteiten zonder gemeenschappelijk plan	23
Samenwerking via gemeenschappelijk plan/beleid	46
* De gevolgen van de samenwerking tellen op tot meer dan 100% omdat respondenten meer dan één antwoordcategorie hebben aangeven.	

Tabel 4.1. *Gevolgen van de samenwerking volgens de actoren in het beleidsnetwerk (N=13; 31 antwoorden).*

Tabel 4.2 laat zien dat de meeste respondenten vinden dat door de samenwerking de effectiviteit van de maatregel 60km/uur-gebieden iets tot sterk is toegenomen, en ook de effectiviteit, het ambitieniveau en de snelheid van het proces zijn volgens het merendeel van de respondenten toegenomen als gevolg van de samenwerking. Eén respondent vindt dat alle vier de factoren iets tot sterk zijn afgenomen.

	Sterk afgenomen	Iets afgenomen	Iets toegenomen	Sterk toegenomen
Effectiviteit van de maatregel (N=9)	11%	22%	33%	33%
Efficiëntie van de maatregel (N=9)	11%	11%	67%	11%
Ambitieniveau inzake de maatregel (N=9)	11%	22%	44%	22%
Snelheid van het proces (inclusief realisatie) (N=10)	20%	10%	60%	10%

Tabel 4.2. Oordeel van de actoren uit het beleidsnetwerk over de gevolgen van de samenwerking voor de gerealiseerde 60km/uur-wegen.

De respondenten is tevens gevraagd naar hun mening over de informatievoorziening vanuit de gemeente (zie Tabel 4.3). Het merendeel van de respondenten zegt redelijk tot zeer tevreden te zijn over zowel de tijdigheid als de adequaatheid van de informatievoorziening vanuit de gemeente. Er zijn ook drie respondenten die aangeven niet tevreden te zijn over zowel de tijdigheid als de adequaatheid van de informatievoorziening.

	Niet tevreden	Een beetje tevreden	Redelijk tevreden	Zeer tevreden
Tijdigheid	23%	15%	38%	23%
Adequaatheden	23%	15%	38%	23%

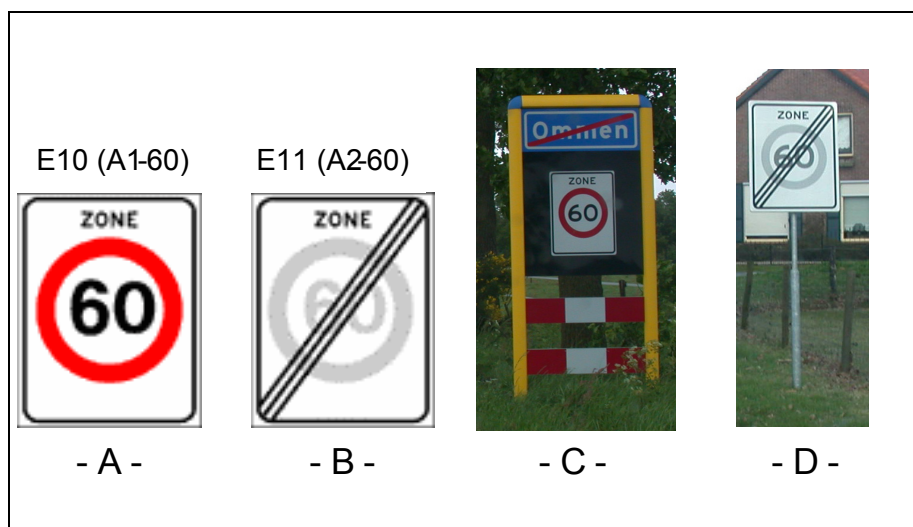
Tabel 4.3. Oordeel van de actoren uit het beleidsnetwerk over de informatievoorziening in het beleidsproces rond 60km/uur-wegen (N=13).

4.2. Inventarisaties Zones 60

Op 31 mei 2006 zijn de wegkenmerken van de wegen in het buitengebied van de gemeente Ommen geïnventariseerd. Uitgangspunt van de inventarisatie vormde de informatie van de gemeente Ommen omtrent de instelling van Zones 60 (BVA, 2003). Het betreft de wegen die zijn gelegen in een verblijfsgebied buiten de bebouwde kom en waarvan de gemeente wegbeheerder is. Een groot gedeelte van de wegen en kruisingen in deze gebieden is visueel beoordeeld en van de meeste wegvakken en kruispunten is ten minste één foto gemaakt. De geïnventariseerde wegen hebben een totale weglengte van 232 km, verdeeld over 114 verschillende straten, bestaande uit 118 wegvakken. Deze wegen kruisen elkaar op 146 kruispunten.

De verblijfsgebieden worden ontsloten door gemeentelijke en provinciale gebiedsontsluitingswegen en door drie nationale stroomwegen. Behalve aan deze ontsluitende wegen en stroomwegen, is aan alle andere gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom een verblijfsfunctie toegekend. Dit betekent dat naar aanleiding van een verkeersbesluit deze wegen ingericht dienen te worden als Erftoegangswegen binnen een Zone 60 (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*. Een klein deel van de gemeentelijke erftoegangswegen buiten de bebouwde kom is (nog) niet ingericht als Zone 60.

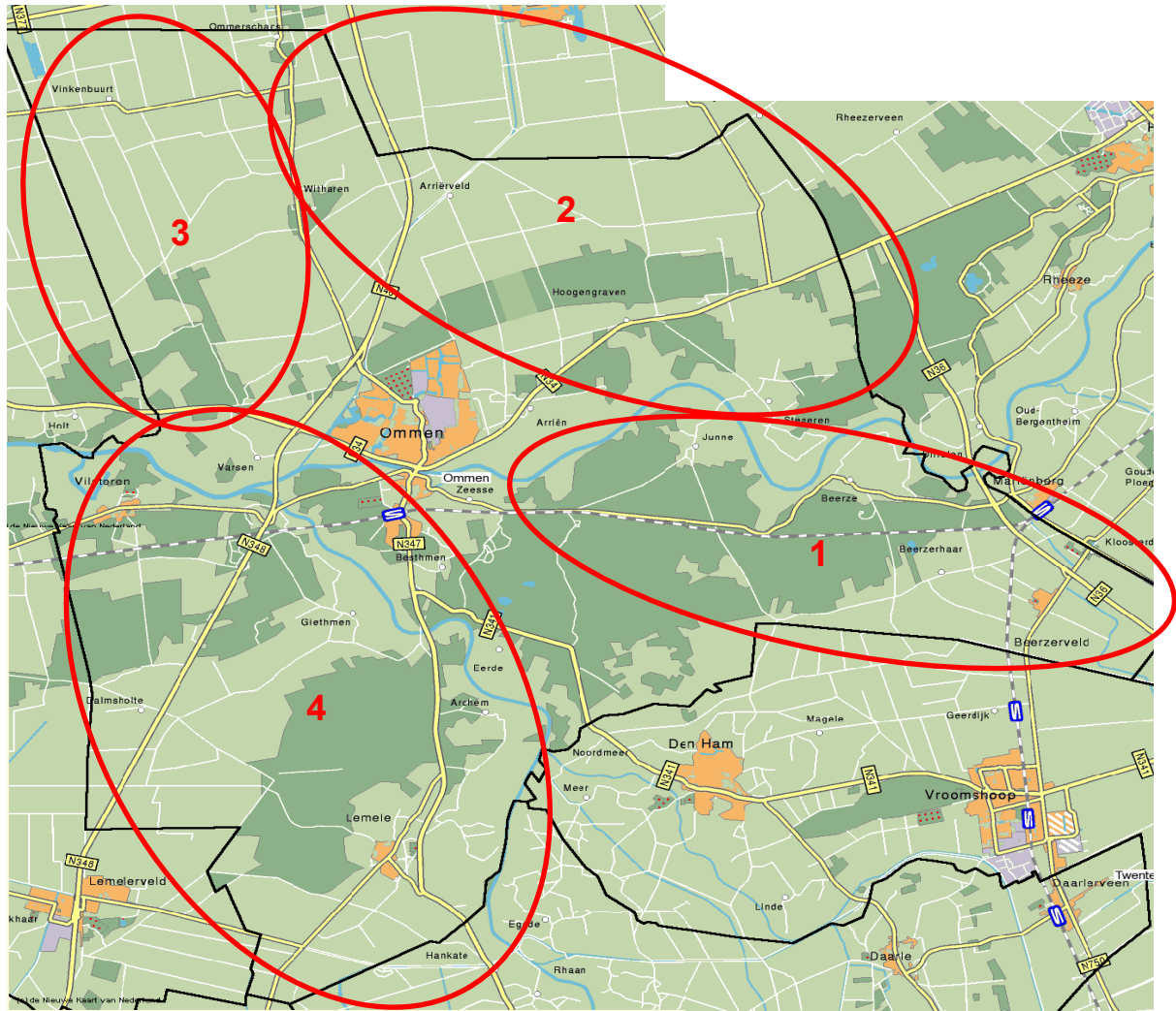


Afbeelding 4.1. Zone 60-overgangen worden aangegeven door verkeersborden met de code E10 (A1-60) [zie A & C] en E11 (A2-60) [zie B & D]

Het als Zone 60 ingerichte buitengebied van Ommen kan grofweg in vier delen gesplitst worden (zie *Afbeelding 4.2*). Deze deelgebieden vormen min of meer samenhangende Zones 60. Hieronder volgt een korte situatieschets van de inrichting van de vier deelgebieden en een kwalitatieve beschouwing. In de volgende paragraaf wordt deze verder uitgewerkt en onderbouwd met een kwantitatieve analyse.

Gebied 1

Gebied 1 is gelegen ten oosten van Ommen en wordt in het noorden begrensd door de Overijsselse Vecht. In het zuiden vormen de gemeentegrens met Twenterand en de N341 de begrenzing van het gebied. Gebied 1 wordt doorkruist door de spoorlijn Zwolle-Mariënberg en de N36, een autoweg in het beheer van Rijkswaterstaat. Onder andere de dorpskernen van Beerzerveld, Beerze, Beerzerhaar en Junne vallen in Gebied 1. Een groot deel van de oppervlakte bestaat uit bos. De Westerweg is voorzien van asmarkering en heeft een vrijliggend fietspad. Op de Nieuwe Hammerweg is naast de suggestiestroken ook nog de oude asmarkering in het midden van de weg te zien. Ook de Beerzerhaar en Beerzerweg zijn uitgerust met suggestiestroken. Laatstgenoemde heeft een vrijliggend fietspad. De Beerzerhaar en Beerzerweg zijn in de voorrang en daarom aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Het grootste deel van de overige kruispunten is gelijkwaardig. Op weinig kruispunten zijn snelheidsremmende maatregelen getroffen.



Afbeelding 4.2. Het buitengebied van gemeente Ommen kan globaal in vier delen verdeeld worden.

Gebied 1 grenst aan de buurgemeenten Twenterand en Hardenberg. Er zijn zeven grensoverschrijdende Zone 60-wegen. Bij twee van de vier grenzen met Twenterand loopt de Zone 60 door. Een daarvan toont geen discontinuïteit in het wegbeeld. Verder zijn er categorieovergangen met de bebouwde kom van Beerzerveld en Ommen en met de Twentseweg (N36). De directe aansluiting van de Zone 60 op de nationale stroomweg N36 is niet conform Duurzaam Veilig (Afbeelding 4.3). De categorieovergangen zijn over het algemeen ingericht met een dubbele Zone 60-poortconstructie, dubbele dwarsstreep en een veranderend wegbeeld, maar zonder snelheidsremmende maatregelen.



Afbeelding 4.3. De directe aansluiting van de Zone 60 op de nationale stroomweg N36 is opvallend, dit is niet conform Duurzaam Veilig.

Gebied 2

Dit betreft het gebied ten noordoosten van Ommen, begrensd door de Balkerweg, de grens met Hardenberg, de Overijsselse Vecht en de bebouwde kom van Ommen. Gebied 2 wordt doorkruist door twee rijkswegen, de N48 en de N34 (Coevorderweg). Behalve een deel van de parallelweg van de Coevorderweg zijn alle wegen die breder zijn dan 4,5 meter voorzien van kantmarkering. Dit zijn het Zwarte Pad, Ommerkanaal Oost en de Arriërveldsweg. Net als de Arriërflierweg heeft het Zwarte Pad een vrijliggend fietspad. De Arriërveldsweg en het Zwarte Pad zijn in de voorrang, net als de parallelweg van de Coevorderweg (N34) (Afbeelding 4.4). Hierdoor zijn ze aantrekkelijk voor doorgaand verkeer, wel zijn er snelheidsremmende maatregelen getroffen op de wegvakken (Arriërveldsweg) en kruispunten (parallelweg). Deze parallelweg is bovendien nog voorzien van asmarkering. Op de overgrote meerderheid van de kruispunten zijn geen snelheidsremmende maatregelen getroffen. Behalve de kruispunten op de bovengenoemde voorrangswegen, hebben de overige kruispunten geen voorrangsregeling. Opvallend is de 'steriele kruising' van een Zone 60 met de N34 bij buurtschap Arriën. Dit is een kruising met een gebiedsontsluitingsweg, zonder aansluiting. In de toekomst wordt de N34 misschien om Ommen heen geleid (Omleiding Ommen). Op vrijwel alle gemeentegrensovergangen met Hardenberg loopt de Zone 60 door zonder discontinuïteiten, op slechts één grens is er een discontinuïteit in de belijning. De overgangen met de bebouwde kom (Zone 30) zijn ingericht met Zone 30-borden, een veranderend wegbeeld en in enkele gevallen een plateau. De overgangen met de wegen met een limiet van 80 km/uur zijn over het algemeen ingericht met een dubbele poortconstructie met dubbele dwarsstrepen, maar zonder snelheidsremmende maatregelen, wel verandert het wegbeeld.



Afbeelding 4.4. De Arriërveldsweg en het Zwarte Pad zijn in de voorrang, net als de parallelweg van de Coevorderweg (N34). Op deze kruising tussen de parallelweg en het Zwarte Pad is de voorrang geregeld met stopborden.

Gebied 3

Dit gebied ligt ten noordwesten van Ommen, en ligt tussen de Varsenerdijk (N340), de gemeentegrenzen met Dalfsen en Hardenberg, de Balkerweg en de Deventerweg (N348). Een deel van de Balkerweg heeft nog zijn oude asmarkering en ononderbroken kantmarkering. De Balkerweg is apart, omdat deze gecategoriseerd is als erftoegangsweg, maar deels is ingericht als gebiedsontsluitingsweg. De Koloniedijk en Hessenweg West zijn voorzien van suggestiestroken. De Balkerweg en de Koloniedijk zijn in de voorrang. Alle overige wegvakken zijn ingericht conform de Duurzaam Veilig-criteria (behalve de obstakelvrije zone). Het merendeel van de kruispunten is gelijkwaardig en is niet voorzien van snelheidsremmende maatregelen. Op de Hessenweg West zijn alternatieve snelheidsremmende en attentieverhogende plateaus aangelegd op twee kruispunten (*Afbeelding 4.5*). De helling en markering daarvan is niet volgens de CROW-richtlijnen (CROW, 2007). Op de gemeentegrenzen met Hardenberg lopen de Zones 60 door, op de grenzen met Dalfsen houden de Zones 60 op. De grens met Hardenberg op de Balkerweg vertoont een discontinuïteit in de belijning, de overige grenzen vertonen geen ander wegbeeld na de gemeentegrens, ook niet als de Zone 60 er ophoudt. De categoriegrenzen met de Zone 30 van Vinkenbuurt zijn uitgevoerd met een Zone 30-bord en een drempel, maar het wegbeeld verandert niet wezenlijk. De grenzen met 80km/uur-wegen zijn beter ingericht. Met een dubbele poort en dwarsstreep en een ander wegbeeld is het duidelijk dat er een ander gedrag verwacht wordt. Er zijn echter geen snelheidsremmende maatregelen toegepast.



Afbeelding 4.5. Het merendeel van de kruispunten is gelijkwaardig en is niet voorzien van snelheidsremmende maatregelen. Op de Hessenweg West zijn op twee kruispunten alternatieve snelheidsremmende en attentieverhogende kruispuntplateaus aangelegd.

Gebied 4

Dit gebied ligt ten zuiden van Ommen, tussen de Lemelerweg (N347), de Hellendoornseweg (N797), de gemeentegrenzen met Hellendoorn, Raalte en Dalfsen en de Varsenerdijk (N340). De Deventerweg, een provinciale stroomweg, doorsnijdt het gebied. Een groot deel van dit gebied is in bos gelegen. De Zwolseweg en Vlisterenseweg hebben een zeer opvallend deel (*Afbeelding 4.6*). Vlak voor en na een bocht waar in het verleden veel ongevallen met motoren hebben plaatsgevonden heeft de gemeente ervoor gekozen dubbele asmarkering en reflectoren aan te brengen. Verder is er een vrijliggend fietspad en is het een voorrangsweg. Andere wegen met suggestiestroken zijn: de Lemelerweg, Maanweg (beide in de voorrang), Ommeweg, Hellendoornseweg en Korteveldeweg. Deze laatste is voorzien van rode suggestiestroken, bovendien zijn er snelheidsremmende maatregelen op de wegvakken en is er een vrijliggend fietspad. De Statumweg is met asmarkering en ononderbroken kantmarkering ingericht als een gebiedsontsluitingsweg. Ook de grote bewegwijzering op de kruispunten duidt op een gebiedsontsluitingsweg. De overige wegvakken voldoen aan alle criteria voor Zone 60-wegen, behalve aan de eis voor de obstakelvrije afstand. Behalve de kruispunten op eerdergenoemde voorrangswegen, zijn de overige kruispunten in Gebied 4 gelijkwaardig; een enkel kruispunt is voorzien van een plateau. Levensgevaarlijke kruispunten zijn er met de N348. Dit is een provinciale autoweg. Alhoewel er geen aansluiting is van de Zone 60 op deze weg, kruisen ze elkaar wel gelijkvloers. Dit betekent dat verkeer op erftoegangswegen kruist met verkeer dat met 100 km/uur over een stroomweg rijdt. Uit het oogpunt van Duurzaam Veilig is dit onacceptabel (*Afbeelding 4.7*). Op vier westelijke gelegen gemeentegrenzen met Dalfsen lopen de Zones 60 door, behalve een dubbele dwarsstreep op het wegdek zijn er geen discontinuïteiten in het wegbeeld. Op de overige gemeentegrenzen met Dalfsen, Hellendoorn en Raalte eindigen de Zones 60. Vaak wordt de grens wel aangegeven met een dubbele poortconstructie of dubbel Zone 60-bord en een dubbele dwarsstreep. Het wegbeeld verandert echter niet, waardoor de weggebruiker niet duidelijk gemaakt wordt dat er ander weggedrag van hem verwacht wordt.



Afbeelding 4.6. Op de Zwolseweg en Vlisterenseweg hebben in het verleden veel ongevallen met motoren plaatsgevonden. Daarom is heeft de gemeente ervoor gekozen dubbele asmarkering en reflectoren vlak voor en na een boch aan te brengen. Verder is er een vrijliggend fietspad en is het een voorrangsweg. Dit past niet bij een erftoegangsweg volgens Duurzaam Veilig.

De categoriegrenzen met de Zone 30 van Vlisteren zijn uitgevoerd met een enkel Zone 30-bord en een plateau. Bij de categoriegrens met de Zone 30 van Lemele verandert ook het wegbeeld. De grenzen met 80km/uur-wegen zijn ingericht met een dubbele poort en dwarsstreep en een ander wegbeeld. Er zijn geen snelheidsremmende maatregelen toegepast.



Afbeelding 4.7. De gelijkvloerse kruispunten met de provinciale autoweg N348 zijn levensgevaarlijk. Alhoewel er geen directe aansluiting is, wordt verkeer dat met 100 km/uur over een stroomweg rijdt, gelijkvloers gekruist. Dit is niet duurzaam veilig

Conclusie

Over het algemeen zijn de wegen in het buitengebied in Ommen nog niet geheel volgens Duurzaam Veilig ingericht als Zone 60; sommige wegvakken maar met name de kruispunten laten nog te wensen over. De meeste wegen zijn smal genoeg om geen kantmarkering te hoeven. Op een aantal bredere wegen zijn suggestiestroken geplaatst. De Balkerweg en Statumweg zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg, maar ingericht als een gebieds-ontsluitingsweg. Er is een aantal voorrangswegen en het grootste gedeelte van de kruispunten is niet voorzien van snelheidsremmende maatregelen. In Gebied 4 zijn enkele levensgevaarlijke gelijkvloerse kruispunten van de Zone 60 met de provinciale autoweg N348, ook in Gebied 2 kruist een Zone 60 de N34. Wellicht dat dit verbeterd wordt als de Omleiding Ommen in de toekomst gerealiseerd wordt. De gemeentegrenzen waar de Zone 60 doorloopt vertonen over het algemeen meestal geen wezenlijke discontinuïteiten in het wegbeeld. Slechts op enkele wegen verandert de belijning op de gemeentegrens. Het wegbeeld verandert meestal echter ook niet in de gevallen dat de Zone 60 ophoudt. Alleen de borden maken de weggebruiker duidelijk dat er een ander weggedrag van hem verwacht wordt. De poorten met de bebouwde kom en met de 80km/uur-wegen zijn vaak uitgevoerd met een dubbele Zone 60-poort, dubbele dwarsstreep en een ander wegbeeld, maar zonder snelheidsremmende maatregelen.

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 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 of DV-meter is een computerapplicatie ontworpen door de SWOV, die op basis van wegkenmerken het 'gehalte Duurzaam Veilig' van een weg of een selectie wegen kan meten. Hiervoor zijn de functionele eisen die door het CROW (1997) aan een duurzaam veilig wegennet worden gesteld omgezet naar meetbare indicatoren die aan bepaalde Duurzaam Veilig-criteria dienen te voldoen. Op basis van de ingevoerde gegevens voor de wegen binnen Ommen 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 Ommen geïnspecteerde wegen op 21 kenmerken beoordeeld. Hiervan zijn 13 kenmerken bruikbaar om het DV-gehalte te berekenen van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. De DV-meter gebruikt vijf kenmerken ter beoordeling van de kruispunten. De belangrijkste vragen die hierbij centraal staan betreffen de voorrangregeling en snelheidsreducerende maatregelen.

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 58 zoneovergangen geïnspecteerd.

In dit onderzoek zijn ook de plaatsen waar de weg de gemeentegrens kruist van belang. De gemeentegrens van Ommen wordt 43 keer gekruist vanuit een Zone 60. Ook voor deze grensovergangen is geen kwantitatieve scoringsmethode voorhanden. De poorten en grensovergangen zullen daarom slechts kwalitatief beschreven en beoordeeld worden.

Tot slot is de toegankelijkheid van de Zones 60 voor openbaar vervoer en hulpdiensten van belang. De mate van ov- en hulpdienstvriendelijkheid van de infrastructuur zal kwalitatief worden beoordeeld op basis van het percentage snelheidsremmers in de Zone 60 dat deze diensten theoretisch kan hinderen.

De uitkomsten

De uitkomsten van de inventarisatie zijn vijftiedig. Eerst komen de uitkomsten van de wegvakken aan bod en vervolgens die van de kruispunten. Hierbij wordt op een aantal specifieke situaties dieper ingegaan. Als derde worden de zoneovergangen besproken en als vierde de gemeentegrensovergangen. Ten vijfde wordt de ov- en hulpdienstvriendelijkheid beoordeeld. Het hoofdstuk eindigt met de conclusies over de totale inrichting van de Zones 60 in Ommen.

4.3.1. *Het Duurzaam Veilig-gehalte van wegvakken*

Er zijn 104 wegvakken geïnspecteerd, met een weglengte van 218 km. Op basis hiervan zijn aannames gedaan over 15 andere wegvakken. In totaal zijn hiermee 118 wegvakken beoordeeld met een totale weglengte van 232 km, dit zijn alle wegen binnen een Zone 60 in Ommen. 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 gewogen DV-score. In de laatste rij wordt het DV-gehalte van alle als Zone 60 ingerichte erftoegangswegen samen weergegeven (naar weglengte gewogen). Dit percentage bedraagt 92% voor Ommen (zie *Tabel 4.4*). *Bijlage 3* geeft een overzicht van alle geïnspecteerde wegvakken in Ommen.

Bij de beoordeling per wegkenmerk valt de slechte score op het onderdeel obstakelvrije afstand op. Volgens de methodiek van de DV-meter zou deze ten minste vier meter moeten bedragen. Tijdens de inventarisatie bleek dat er vaak bomen of sloten binnen vier meter van het wegvak te vinden waren. Gezien de vele slootjes en bomen langs de wegen is het niet eenvoudig om in Ommen de obstakelvrije afstand volgens de eisen van Duurzaam Veilig in te richten. In het *Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen* (CROW, 2002c) en het *Handboek Bermen* (CROW, 2004a) wordt bij een snelheid van 60 km/uur een obstakelvrije zone van tenminste 1,5 m vanaf de binnenzijde van de kantmarkering geadviseerd. Een flink aantal wegvakken voldoet wel aan deze minder strenge voorwaarden. Even buiten de 1,5 m zijn echter veel sloten en 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 de wegen ten hoogste 92% zijn. Aangezien Ommen een DV-score heeft van 92% is dit zeer hoog.

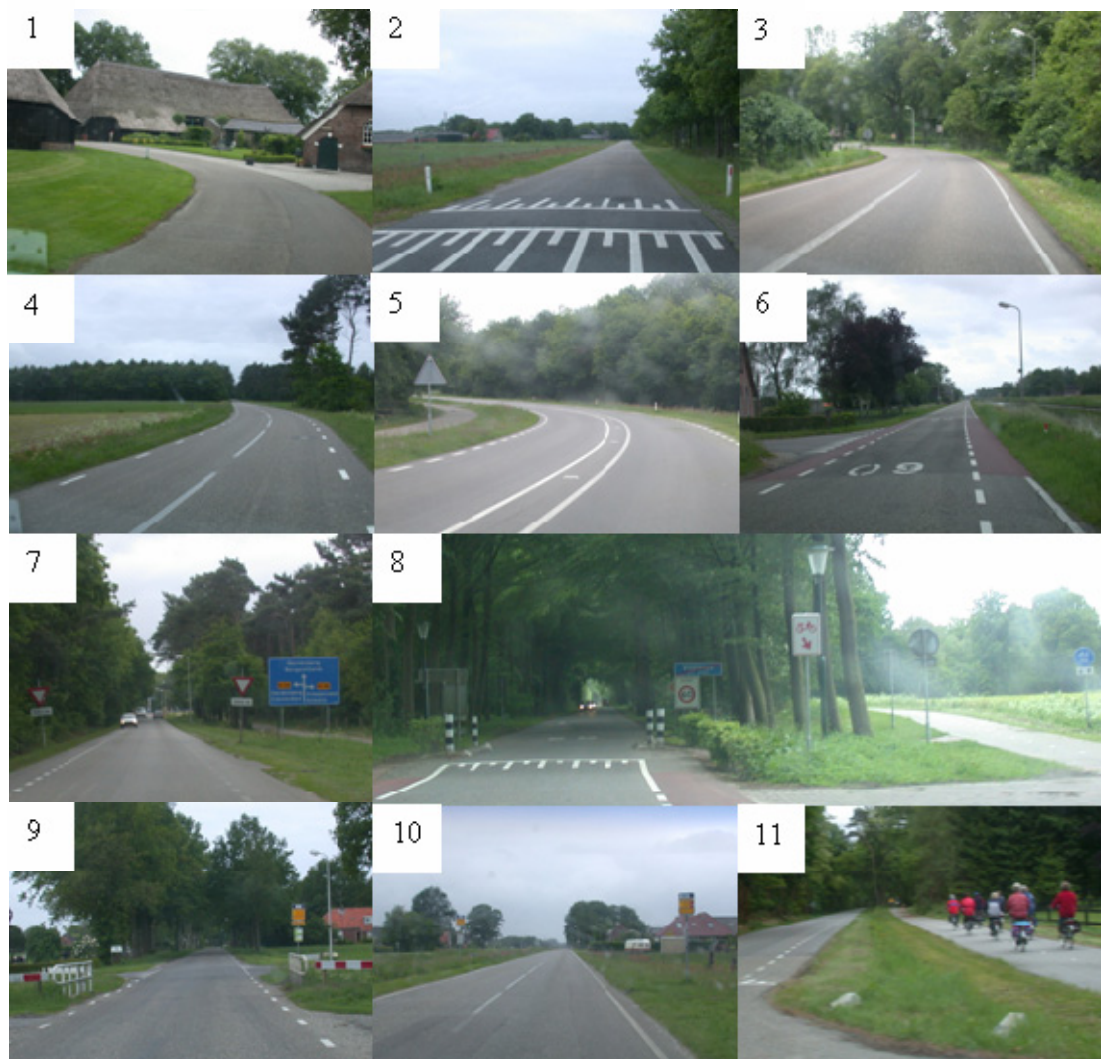
Wegkenmerk	DV-eis ETW60	Aandeel wegvakken dat aan DV-eis voldoet (%)
1. Rijrichtingscheiding	Mag niet aanwezig zijn, er mag geen asmarkering zijn	97
2. Kantmarkering	Bij wegbreedte van 2,5-4,5 m: kantmarkering toegestaan, niet verplicht; Bij wegbreedte van 4,5-6,2 m: onderbroken kantmarkering verplicht	98
3. Vooraankondiging bewegwijzering	Mag niet aanwezig zijn	100
4. Erfaansluitingen	Mogen aanwezig zijn, hoeft niet	100
5. Obstakelvrije afstand	Moet ten minste 4 m meter zijn vanaf de kant van de weg of vanaf de markering	0
6. Vluchtstrook	Mag niet aanwezig zijn	100
7. Parkeren	Hiervoor mogen geen voorzieningen zijn getroffen	100
8. Ov-haltes	Als aanwezig dan moeten ze op de rijbaan geplaatst zijn	100
9. Pechvoorzieningen	Mogen niet aanwezig zijn	100
10. Fietsers	Mogen op de rijbaan, mogen ook op aparte fietsvoorziening	100
11. Bromfietsers	Moeten verplicht op de rijbaan	99
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	(gewogen naar lengte wegvakken) 118 wegvakken, 232 km weglengte	92

Tabel 4.4. *Wegkenmerken en Duurzaam Veilig-gehalte van alle erfdoegangswegen in een Zone 60 in Ommen.*

Volgens Duurzaam Veilig is op smalle wegen geen kantmarkering vereist (*Afbeelding 4.8*, foto 1). Op bredere wegen (> 4.5 m) wordt een onderbroken kantmarkering voorgeschreven (foto's 6, 7 en 9). Onderzoek heeft aangetoond dat deze 'stippellijn' het verkeer bijna net zo goed geleidt als een doorgetrokken lijn (belangrijk bij duisternis en slecht zicht). Als de kantmarkering op enkele decimeters van de rand van de wegverharding wordt aangebracht ontstaat een kantstrook. De rijbaan wordt hierdoor optisch versmald met het doel de snelheid te verlagen⁷. 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).

⁷ Onderzoek van de SWOV heeft slechts een snelheidsverlaging van enkele procenten kunnen aantonen (Van der Kooij & 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.

Het *Handboek Wegontwerp* (CROW, 2002c) beveelt aan de weg in te richten in de vorm van een rijloper met kantstroken van 25 à 50 cm breed (kantmarkering: 1-3⁸). Later is in de *Richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken* (CROW, 2004b) en de *Ontwerpwijzer fietsverkeer* (CROW, 2006) deze strookbreedte aangescherpt tot maximaal 40 cm om te voorkomen dat weggebruikers deze relatief smalle kantstrook als een fietsvoorziening zien. Bij voldoende breedte (>5 m) heeft het de voorkeur om te kiezen voor brede kantstroken van minimaal 1,25 m, suggestiestroken⁹ (zonder fietssymbool) of fietsstroken (mét fietssymbool) genoemd (kantmarkering: 1-1), zodat er voldoende ruimte is voor fietsers of voetgangers. Deze suggestiestroken kunnen rood gekleurd worden ter verhoging van de herkenbaarheid en attentiewaarde.



Afbeelding 4.8. *Verschillende soorten wegvakken in Ommen.*

⁸ 1-3 staat voor een witte streep van 1 meter lang met tussenruimte van 3 meter.

⁹ Brede kantstroken, al dan niet rood gekleurd, van minimaal 1,25 m en bij voorkeur 1,50 m, zonder fietssymbool en kantmarkering (1-1) worden (fiets)suggestiestroken genoemd. Kantstroken mét fietssymbool en onderbroken kantmarkering (1-1) of doorgetrokken kantmarkering worden fietsstroken genoemd. Fietsstroken zijn bij voorkeur rood gekleurd (CROW, 2006). Alleen fietsstroken hebben een juridische betekenis in de RVV1990. Bestuurders mogen niet stil staan (of parkeren) op een fietsstrook. Bij gebruik van een onderbroken markering mogen andere bestuurders over de fietsstrook rijden.

In Ommen is in de Zones 60 3% van de wegen nog voorzien van (oude) asmarkering (*Afbeelding 4.8*, foto's 3, 4, 5 en 10) en is bij 98% het wel of niet toepassen van kantmarkering juist uitgevoerd. Dit zijn gunstige scores. Een aantal wegen is echter breder dan 4,5 meter en heeft geen kantmarkering (foto 2). Ommerkanaal Oost is aan de kanaalzijde voorzien van ononderbroken kantmarkering (foto 6). Dit is in principe niet conform Duurzaam Veilig. Toch is dit niet fout gerekend, omdat aangenomen wordt dat deze kantmarkering in combinatie met de suggestiestrook aan de kanaalzijde goed zijn voor de verkeersveiligheid. De Balkerweg en de Statumweg hebben in de praktijk een belangrijke gebiedsontsluitingsfunctie, ondanks de categorisering als Zone 60, (foto's 3 en 10). Op de Beerzerweg is tevens de vooraankondiging opvallend, in principe is dit niet toegestaan op een erftoegangsweg. Het is echter toch goed gerekend, aangezien het wel de meest logische plaats is en zoekgedrag op de kruising met de N36 voorkomt (foto 7). Op de Vliesterenseweg moeten bromfietzers op de fietsvoorziening rijden (foto 8), enkele andere wegen hebben aparte fietsvoorzieningen (foto's 8 en 11) en ov-haltes op de rijbaan (foto's 9 en 10).

4.3.2. *Het Duurzaam Veilig-gehalte van kruispunten*

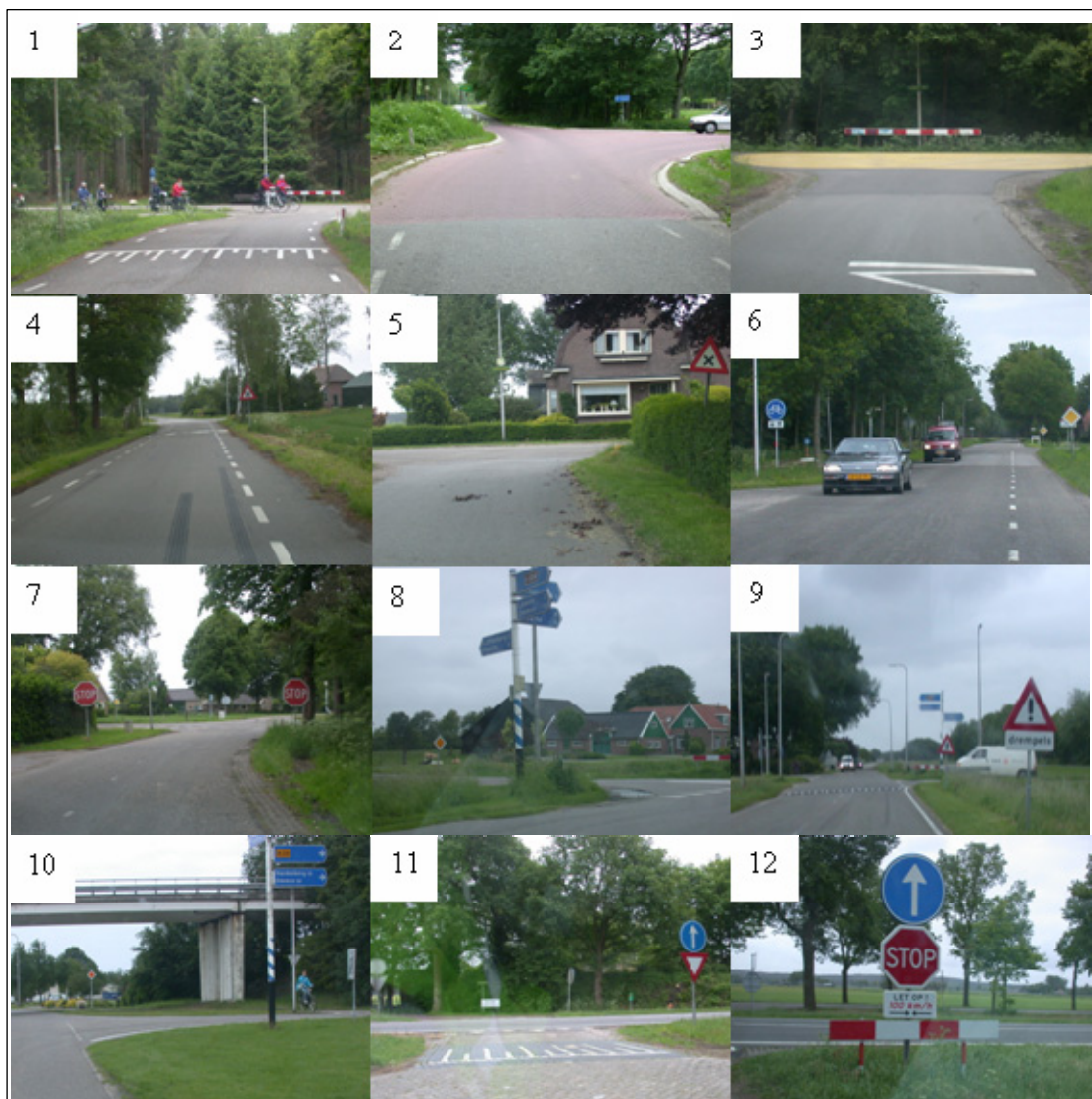
Binnen de Zones 60 in de gemeente Ommen zijn 117 kruispunten geïnteriseerd, op basis hiervan zijn conclusies getrokken over de 146 kruispunten die in de Zones 60 van Ommen liggen. Deze kruispunten zijn beoordeeld op kruispunttype, voorrangregeling, verkeerslichten, bewegwijzering en snelheidsreductie. *Tabel 4.5* toont deze kenmerken samen met de DV-eis voor een kruising tussen ETW60's onderling en de DV-score per kenmerk. In de laatste rij wordt het gemiddelde DV-gehalte van alle kruispunten binnen de Zone 60 weergegeven. Een overzicht van de DV-score per kruising is te zien in *Bijlage 3*.

Kenmerk kruising	DV-eis	Aandeel kruispunten dat aan DV-eis voldoet (%)
1. Kruispunttype	4-taks- en T-kruising toegestaan, geen Y-kruising	97
2. Voorrangregeling	Gelijkwaardige kruising verplicht	62
3. Verkeerslichten	Mogen niet aanwezig zijn	100
4. Bewegwijzering	Mag alleen klein aanwezig zijn	97
5. Snelheidsreductie	Bij voorkeur aanwezig	12
DV-gehalte (gemiddelde van 146 kruisingen)		74

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

Het DV-gehalte van alle kruisingen in een Zone 60 in Ommen is 74% (zie *Tabel 4.5*). De zeer lage 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 (*Afbeelding 4.9*, foto 1). Een goed voorbeeld van een snelheidsremmende maatregel is het aanleggen van een plateau, maar ook asverschuivingen of versmallingen

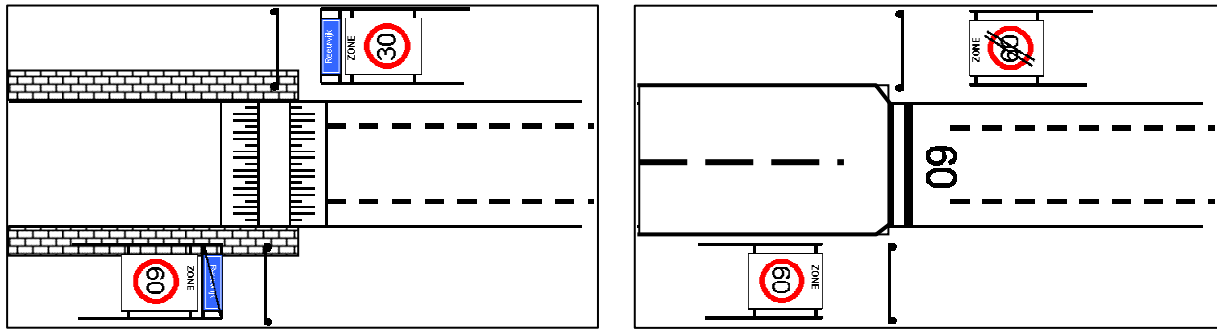
zijn mogelijkheden (foto's 1-4). In de praktijk blijkt op 88% van de kruispunten in het buitengebied van Ommen geen snelheidsreducerende maatregelen te zijn genomen, soms ook niet als deze kruispunten als 'gevaarlijk' zijn aangegeven (Afbeelding 4.9, foto 5). Op slechts 17 kruisingen is er wel gekozen voor snelheidsreductie. Op 62% van de kruispunten is sprake van een gelijkwaardige voorrangssituatie zoals Duurzaam Veilig voorschrijft (Afbeelding 4.9, foto's 1-5). De overige kruispunten hebben een voorrangregeling (foto 6), soms is de voorrang geregeld door stopborden (foto 7). Een aantal kruispunten is ingericht alsof het een kruispunt op een gebiedsontsluitingsweg is, met voorrangsborden en grote bewegwijzering (foto's 8, 9 en 10). Op twee plaatsen wordt een hogere ordeweg 'steriel gekruist', afslaan is hier verboden (foto's 11 en 12). 3% van de kruisingen is een Y-kruising; dit is niet volgens de eisen van Duurzaam Veilig. Het resultaat is dat uiteindelijk slechts 12 van de 146 kruispunten 100% duurzaam veilig scoren.



Afbeelding 4.9. Verschillende inrichtingen van kruispunten in Ommen.

4.3.3. Zoneovergangen

De functie van een poort is om de weggebruiker te attenderen op een overgang naar een andere zone, een wegcategorie waarop een ander (snelheids)gedrag van de bestuurder en medeweggebruikers wordt verwacht. Een duurzaam veilig vormgegeven poort bestaat uit twee portalen met een 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 4.10* toont hoe een poort minimaal zou moeten zijn vormgegeven.



Afbeelding 4.10. Voorbeelden van duurzaam veilige uitvoering van een wegvakpoort bij een overgang van Zone 30 naar Zone 60 (links) en een overgang van 80 km/uur naar Zone 60 (rechts), zie ook Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer (1998).

Vanwege de hoeveelheid poorten zijn alleen de poorten met een overgang naar wegen van een andere wegbeheerder, zoals gemeente, provincie of het Rijk, beoordeeld. Voor Ommen zijn dat er 37; zie *Tabel 4.6*. De overgangen gelegen op gemeentegrenzen worden in deze paragraaf beoordeeld op de kwaliteit van de overgang. Als er geen sprake is van een overgang naar een andere wegcategorie (dus als de Zone 60 doorloopt in de gemeente), wordt de gemeentegrens alleen in de volgende paragraaf behandeld. De beoordeling geschiedt op basis van de criteria in *Bijlage 4*.

Volgens Duurzaam Veilig mag een erftoegangsweg niet direct ontsloten worden door een stroomweg, daarom zijn de drie overgangen met de autoweg N36 beoordeeld als 'onvoldoende'. Ook de steriele kruising (kruising zonder aansluiting) met de N34 is onvoldoende, omdat een erftoegangsweg een gebiedsontsluitingsweg niet hoort te kruisen. De overige overgangen met wegen van de provincie Overijssel en het Rijk zijn over het algemeen beoordeeld als 'goed', omdat deze ingericht zijn met dubbele poorten, dubbele en dwarsstrepen en omdat het wegbeeld verandert. In totaal zijn slechts 4 van de 37 zoneovergangen beoordeeld als onvoldoende.

Zoneovergang		Straatnaam	Discontinuïteit	Wegbeheerder	Oordeel
Gebied 1	1	Twentseweg (N36) 100 km/uur	Volgens categorisering niet correct	Rijk	Onvoldoende
	2	Twentseweg (N36) 100 km/uur	Volgens categorisering niet correct	Rijk	Onvoldoende
	3	Twentseweg (N36) 80 km/uur	Einde Zone 60, dubbele poort, dubbele dwarsstreep, ander wegbeeld.	Rijk	Onvoldoende
	4	Polderweg	Einde Zone 60, enkele poortconstructie.	Gemeente Twenterand	Voldoende
	5	Westerweg	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en dubbele poortconstructie. Geen ander wegbeeld	Gemeente Twenterand	Voldoende
	6	Oosterweg	Einde Zone 60, dubbele poortconstructie. Geen ander wegbeeld	Gemeente Hardenberg	Voldoende
	7	Westerweg	Einde Zone 60, dubbele poortconstructie. Geen ander wegbeeld	Gemeente Hardenberg	Voldoende
	8	Beerzerhaar	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en dubbele poortconstructie. Andere belijning	Gemeente Hardenberg	Goed
Gebied 2	9	Coevorderweg (N34)	Einde Zone 60, dubbele poort, dubbele dwarsstreep, ander wegbeeld.	Rijk	Goed
	10	Coevorderweg (N34)	Einde Zone 60, dubbele poort, dubbele dwarsstreep, ander wegbeeld.	Rijk	Goed
	11	Coevorderweg (N34)	Einde Zone 60, dubbele poort, dubbele dwarsstreep, ander wegbeeld.	Rijk	Goed
	12	Coevorderweg (N34)	Steriele kruising	Rijk	Onvoldoende
	13	Coevorderweg (N34)	Einde Zone 60, dubbele poort, dubbele dwarsstreep, ander wegbeeld.	Rijk	Goed
	14	Coevorderweg (N34)	Einde Zone 60, dubbel Zone 60-bord, dubbele dwarsstreep, ander wegbeeld.	Rijk	Goed
	15	Coevorderweg (N34)	Einde Zone 60, dubbele poort, dubbele dwarsstreep, ander wegbeeld.	Rijk	Goed
Gebied 3	16	Varsenerdijk	Einde Zone 60, dubbel Zone 60-bord, dubbele dwarsstreep, ander wegbeeld.	Provincie Overijssel	Goed
	17	Oude Zwolseweg	Einde Zone 60, geen ander wegbeeld	Gemeente Dalfsen	Voldoende
	18	Koloniedijk	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en dubbele poortconstructie. Geen ander wegbeeld	Gemeente Dalfsen	Voldoende
	19	Middenweg	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Gemeente Dalfsen	Voldoende
	20	De Leiding	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Gemeente Dalfsen	Voldoende
	21	Hasselerweg	Einde Zone 60, geen ander wegbeeld	Gemeente Dalfsen	Voldoende
Gebied 4	22	Varsenerdijk	Einde Zone 60, dubbel Zone 60-bord, dubbele dwarsstreep, ander wegbeeld.	Provincie Overijssel	Goed
	23	Lemelerweg	Einde Zone 60, dubbel Zone 60-bord, dubbele dwarsstreep, geen ander wegbeeld.	Provincie Overijssel	Voldoende
	24	Lemelerweg	Einde Zone 60, dubbele poort, dubbele dwarsstreep, ander wegbeeld.	Provincie Overijssel	Goed

Zoneovergang	Straatnaam	Discontinuïteit	Wegbeheerder	Oordeel
25	Hellendoornseweg	Einde Zone 60, dubbele poort, dubbele dwarsstreep, andere belijning, ander wegbeeld.	Provincie Overijssel	Goed
26	Ommerweg	Einde Zone 60, Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Gemeente Dalfsen	Goed
27	Zonnebloemweg	Einde Zone 60, Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Gemeente Dalfsen	Goed
28	Bergweg	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Gemeente Dalfsen	Goed
29	Statumweg	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en dubbele poortconstructie. Geen ander wegbeeld	Gemeente Dalfsen	Goed
30	Blikman Kikkertweg	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Gemeente Dalfsen	Goed
31	Knuvendijk	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Gemeente Dalfsen	Goed
32	Nieuwe Berkendijk	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Gemeente Dalfsen	Goed
33	Maanweg	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en dubbele poortconstructie. Geen ander wegbeeld	Gemeente Raalte	Goed
34	Nieuwe Berkendijk	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Gemeente Hellendoorn	Goed
35	Blikman Kikkertweg	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Gemeente Hellendoorn	Goed
36	Statumweg	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Gemeente Hellendoorn	Goed
37	Glintweg	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Gemeente Hellendoorn	Goed

Tabel 4.6. Zoneovergangen vanuit een Zone 60 in gemeente Ommen naar wegen met een ander snelheidsregime van een andere wegbeheerder.

4.3.4. Gemeentegrensovergangen

Behalve naar overgangen van wegcategorie (zoneovergang), waarbij van de bestuurder een ander (snelheids)gedrag wordt verwacht, is binnen deze studie ook gekeken naar overgangen naar buurgemeenten. In het bijzonder overgangen waarbij de Zone 60 niet ophoudt bij de gemeentegrens. Bij een dergelijke grensovergang verandert idealiter enkel de wegbeheerder en dit zou geen invloed mogen hebben op de vormgeving van de gerealiseerde infrastructuur. Immers het gedrag van de bestuurder hoeft niet te veranderen. Enkel een herhalingsbord, eventueel gecombineerd met een 'welcomsbord' van de buurgemeente, zou toegestaan kunnen zijn (*Afbeelding 4.11*, foto 1). Per gemeentegrensovergang zijn de discontinuïteiten van de wegkenmerken geïnventariseerd (zie *Tabel 4.7*). Hiermee kan de afstemming tussen de wegbeheerders direct beoordeeld worden. De beoordeling geschiedt op basis van de criteria in *Bijlage 4*.

De gemeente Ommen heeft in de Zones 60 43 overgangen naar vijf buurgemeenten. Op ongeveer de helft (22) van deze overgangen stopt de Zone 60, terwijl het wegbeeld niet verandert. Dit is bij alle overgangen met

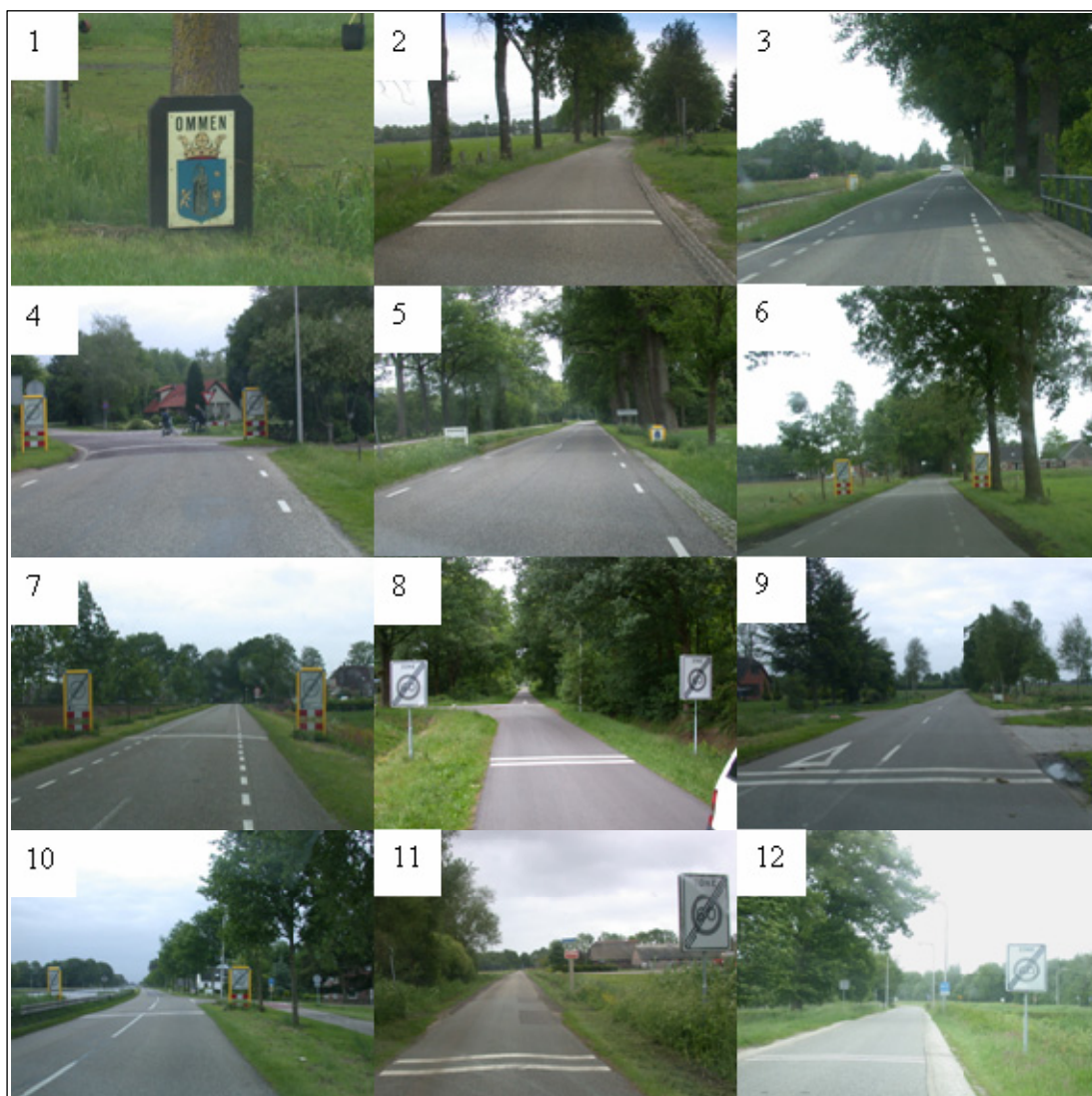
de gemeenten Raalte (1) en Hellendoorn (4). Overgangen op een gemeentegrens, waarbij de Zone 60 ophoudt op de grens en dit met een bord of portaal is aangegeven zijn beoordeeld als voldoende. Van de 21 overige gemeentegrensovergangen, waar de Zone 60 doorloopt, zijn er 3 onvoldoende, omdat de belijning verandert. De overige 18 zijn goed, dat wil zeggen zonder enige vorm van discontinuïteit.

Grensovergang		Straatnaam	Discontinuïteit	Gemeente	Oordeel
Gebied 1	1	Vosseboerweg	Dubbele dwarsstreep, andere belijning	Twenterand	Onvoldoende
	2	Beerzerhooiweg	Geen discontinuïteit	Twenterand	Goed
	3	Polderweg	Einde Zone 60, enkele poortconstructie.	Twenterand	Voldoende
	4	Westerweg	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en dubbele poortconstructie. Geen ander wegbeeld	Twenterand	Voldoende
	5	Oosterweg	Einde Zone 60, dubbele poortconstructie. Geen ander wegbeeld	Hardenberg	Voldoende
	6	Westerweg	Einde Zone 60, dubbele poortconstructie. Geen ander wegbeeld	Hardenberg	Voldoende
	7	Beerzerhaar	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en dubbele poortconstructie. Andere belijning	Hardenberg	Voldoende
Gebied 2	8	Coevorderweg (parallelweg)	Geen discontinuïteit	Hardenberg	Goed
	9	Rooiweg	Geen discontinuïteit	Hardenberg	Goed
	10	Elfde Wijk	Geen discontinuïteit	Hardenberg	Goed
	11	Stegerensallee	Geen discontinuïteit	Hardenberg	Goed
	12	Van Rooyens Hoofdwijk	Andere verharding, geen ander wegbeeld	Hardenberg	Goed
	13	Ommerkanaal-Oost	Andere verharding, andere belijning	Hardenberg	Onvoldoende
	14	Ommerkanaal-West	Geen discontinuïteit	Hardenberg	Goed
Gebied 3	15	De Haar	Dubbele dwarsstreep, geen ander wegbeeld	Hardenberg	Goed
	16	Kolonieweg Oost	Dubbele dwarsstreep, geen ander wegbeeld	Hardenberg	Goed
	17	Balkerweg	Andere belijning	Hardenberg	Onvoldoende
	18	Eerste Schansweg	Geen discontinuïteit	Hardenberg	Goed
	19	Derde Schansweg	Geen discontinuïteit	Hardenberg	Goed
	20	Zelfhorstweg	Dubbele dwarsstreep, geen ander wegbeeld	Hardenberg	Goed
	21	Nieuweweg	Geen discontinuïteit	Hardenberg	Goed
	22	Bijkersweg	Geen discontinuïteit	Hardenberg	Goed
	23	Oude Zwolseweg	Einde Zone 60, geen ander wegbeeld	Dalfsen	Voldoende
	24	Koloniedijk	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en dubbele poortconstructie. Geen ander wegbeeld	Dalfsen	Voldoende
	25	Middenweg	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Dalfsen	Voldoende
	26	De Leiding	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Dalfsen	Voldoende
	27	Hasselerweg	Einde Zone 60, geen ander wegbeeld	Dalfsen	Voldoende

Grensovergang	Straatnaam	Discontinuïteit	Gemeente	Oordeel	
Gebied 4	28	Vlisterseweg	Dubbele dwarsstreep, geen ander wegbeeld	Dalfsen	Goed
	29	Dalmsholterdijk	Dubbele dwarsstreep, geen ander wegbeeld	Dalfsen	Goed
	30	Langsweg	Dubbele dwarsstreep, geen ander wegbeeld	Dalfsen	Goed
	31	Migaweg	Geen discontinuïteit	Dalfsen	Goed
	32	Ommerweg	Einde Zone 60, Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Dalfsen	Voldoende
	33	Zonnebloemweg	Einde Zone 60, Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Dalfsen	Voldoende
	34	Bergweg	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Dalfsen	Voldoende
	35	Statumweg	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en dubbele poortconstructie. Geen ander wegbeeld	Dalfsen	Voldoende
	36	Blikman Kikkertweg	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Dalfsen	Voldoende
	37	Knuvendijk	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Dalfsen	Voldoende
	38	Nieuwe Berkendijk	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Dalfsen	Voldoende
	39	Maanweg	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en dubbele poortconstructie. Geen ander wegbeeld	Raalte	Voldoende
	40	Nieuwe Berkendijk	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Hellendoorn	Voldoende
	41	Blikman Kikkertweg	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Hellendoorn	Voldoende
	42	Statumweg	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Hellendoorn	Voldoende
43	Glintweg	Einde Zone 60, dubbele dwarsstreep en Zone 60-borden. Geen ander wegbeeld	Hellendoorn	Voldoende	

Tabel 4.7. Gemeentegrensovergangen aan de rand van een Zone 60 in Ommen.

Afbeelding 4.11 toont enkele gemeentegrensovergangen. Op twee grenzen met Twenterand loopt de Zone 60 door, in één geval verandert de markering na de grens (foto 9). In twee andere overgangen met Twenterand stopt de Zone 60 op de gemeentegrens (foto 10). Van de achttien grenzen met Hardenberg zijn er zestien goed ingericht; er is hier geen verandering in het wegbeeld, terwijl de Zone 60 wel doorloopt (foto 2). In twee gevallen is er echter wel een discontinuïteit terwijl de Zone 60 doorloopt, in beide gevallen gaat het om een andere belijning na de gemeentegrens (foto's 3 en 5). Op het grootste deel van de grensovergangen met Dalfsen houdt de Zone 60 op, terwijl het wegbeeld niet verandert (foto's 7 en 8). Aan de westkant zijn er wel enkele grenzen waar de Zone 60 doorloopt in Dalfsen, ook hier verandert het wegbeeld niet. In twee gevallen houdt de Zone 60 bij de grens op, maar volgt er niet ver na de grens een advies- of maximumsnelheid van 60 km/uur in de buurgemeente (*Afbeelding 4.12*). Dit is op een grens met Hellendoorn (links) en Dalfsen (rechts). Hoewel dit verwarrend is voor de weggebruiker, hebben we dit niet fout gerekend. In totaal zijn slechts 3 van de 43 grensovergangen vanuit een Zone 60 beoordeeld als onvoldoende.



Afbeelding 4.11. Grensovergangen van Ommen met de buurgemeenten Hardenberg (2-5), Raalte (6), Dalfsen (7,8), Twenterand (9,10) en Hellendoorn (11,12).



Afbeelding 4.12. Grensovergangen waar de Zone 60 ophoudt, maar niet ver na de grens een advies- of maximumsnelheid van 60 km/uur geldt (detail van foto's 12 resp. 7 uit Afbeelding 4.11).

4.3.5. Hulpdienst- en ov-vriendelijkheid van de infrastructuur

Snelheidsremmende maatregelen brengen verliestijd met zich mee, die de rittijden van ov-maatschappijen en aanrijtijden van hulpdiensten negatief beïnvloeden. Daarnaast zorgen deze maatregelen ook vaak voor discomfort bij de chauffeur en de overige inzittenden; de passagiers, patiënten of hulpverleners.¹⁰

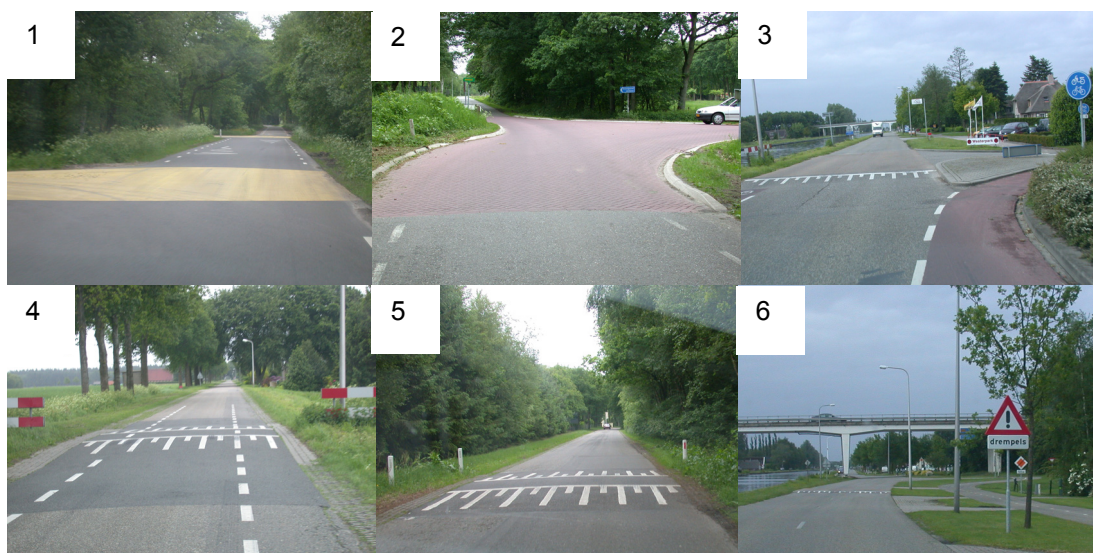
Onze definitie van ov- en hulpdienstvriendelijkheid luidt: "Horizontale snelheidsremmende maatregelen dienen een passeersnelheid te hebben van ten minste 50 km/uur, zowel op wegvakken als op kruispunten (CROW, 2002b; 1999). Bij een lagere passeersnelheid worden deze als ov- en hulpdienstvriendelijk beoordeeld. Gumatec-drempels en Maldense drempels zijn alleen vriendelijk voor het ov en grote hulpdienstvoertuigen. Snelheidsremmers in het horizontale vlak (bijvoorbeeld versmalling, asverspringing, slalom of zogenoemde chicanes) en optische snelheidsremmers worden als ov- én hulpdienstvriendelijk beoordeeld. Hierbij dient opgemerkt te worden dat alleen snelheidsremmers in het verticale vlak (drempels en plateaus) bewezen hebben een werkelijke snelheidsreductie te realiseren.

De mate van ov- en hulpdienstvriendelijkheid van de infrastructuur is kwalitatief beoordeeld op basis van het percentage van de snelheidsremmers in de Zones 60 dat voldoet aan onze definitie van ov- en hulpdienstvriendelijkheid (zie *Bijlage 5*).

Vrijwel alle snelheidsremmende maatregelen op de geïnspecteerde wegen in de Zones 60 in Ommen zijn gefotografeerd en op grond daarvan beoordeeld. In totaal zijn er 38 snelheidsremmende maatregelen gezien op alle Zones 60 in de gemeente. Met een totale weglengte van de Zones 60 van 232km [218? nee zie begin paragraaf klopt nu, nagerekend], komt dit neer op 0,2 snelheidsremmende maatregelen per kilometer. 24 van de 38 maatregelen bleek ov- en hulpdienstvriendelijk; dat is 63%. Het uiteindelijke oordeel is dat de Zone 60 in Ommen voldoende ov- en hulpdienstvriendelijk is. Enkele voorbeelden van ov- en hulpdienstvriendelijke en -onvriendelijke snelheidsremmers zijn weergegeven in *Afbeelding 4.13*.

Foto 1 van *Afbeelding 4.13* toont een kruispuntplateau met gele markering, foto 2 geeft een kruispunt met asverspringing weer en foto 3 toont een gewoon kruispuntplateau. Deze zijn alle drie beoordeeld als ov- en hulpdienstvriendelijk, doordat er sprake is van horizontale en verticale snelheidsremmers met een ontwerpsnelheid van tenminste 50 km/uur. Foto's 4-6 tonen drempels. Deze zijn beoordeeld als ov- en hulpdienst-onvriendelijk. In alle drie de gevallen gaat het om snelheidsremmers met een ontwerpsnelheid lager dan 50 km/uur.

¹⁰ Hierbij dient opgemerkt te worden dat veiligheid, mobiliteit, milieu en ov- en hulpdienstvriendelijkheid tegen elkaar moeten worden afgewogen. Als een Zone 60 ov-onvriendelijk is, wil dat nog niet zeggen dat er minder of andere maatregelen getroffen moeten worden. In dit onderzoek wordt de mate van onvriendelijkheid gebruikt in relatie tot de mate van overleg met de betrokken actoren.



Afbeelding 4.13. Hulpdienst- en ov-vriendelijke (1-3) en onvriendelijke (4-6) maatregelen.

4.3.6. Conclusie

Het DV-gehalte van de geïnventariseerde wegvakken binnen de Zone 60 is 92%. Alleen op het kenmerk obstakelvrije zone wordt slecht gescoord. Het DV-gehalte van kruisingen in de Zones 60 is 74%. Het feit dat er nog voorrangregelingen op een deel van de kruisingen voorkomen, maar vooral dat er op een meerderheid van de kruisingen geen snelheidsreducerende maatregelen worden toegepast, is niet duurzaam veilig. De vormgeving van de geïnventariseerde wegen en met name de kruisingen in Ommen is hiermee nog niet geheel volgens de eisen van Duurzaam Veilig.

De gemeentegrenzen waar de Zone 60 doorloopt zijn over het algemeen uitgevoerd zonder ongewenste discontinuïteiten in het wegbeeld. Slechts op enkele wegen verandert de belijning op de gemeentegrens. In totaal zijn slechts 3 van de 43 grensovergangen vanuit een Zone 60 beoordeeld als onvoldoende.

Het wegbeeld verandert meestal echter ook niet in de gevallen dat de Zone 60 ophoudt. Alleen de borden maken de weggebruiker duidelijk dat er een ander weggedrag van hem verwacht wordt. De poorten met de bebouwde kom en met de 80km/uur-wegen zijn vaak uitgevoerd met een dubbele Zone 60-poort, dubbele dwarsstreep en een ander wegbeeld, maar zonder snelheidsremmende maatregelen. In totaal zijn slechts 4 van de 37 zoneovergangen met een andere wegbeheerder beoordeeld als onvoldoende.

Tot slot is de ov- en hulpdienstvriendelijkheid van de Zones 60 in Ommen beoordeeld als voldoende.

5. Conditionerende omstandigheden

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

Tijdens het interview is er een aantal punten naar voren gekomen die de mogelijkheden van de gemeente Ommen beperken. De gemeente Ommen is een gemeente met een zeer groot buitengebied en daardoor ook zeer veel 60km/uur-wegen. Al deze wegen in één keer aanpassen is financieel niet haalbaar, vandaar dat er voor gekozen is om eerst de Zone 60-borden te plaatsen en vervolgens de knelpunten op basis van ongevallenconcentraties stuk voor stuk aan te pakken.

Daarnaast is er bij de bewoners zeer weinig draagvlak om drempels of plateaus aan te leggen en dit heeft ook weer zijn uitwerking op het draagvlak in de gemeenteraad. Het wordt hierdoor steeds moeilijker om dergelijke infrastructurele maatregelen aan te leggen. Ook vanuit de agrariërs en de brandweer is er veel weerstand tegen drempels en plateaus. Hierdoor zijn er dus relatief weinig drempels en plateaus in de 60km/uur-gebieden van de gemeente Ommen.

Door de afwezigheid van snelheidsremmende maatregelen blijkt de rijsnelheid op kruisingen ook vaak erg hoog te liggen. De gemeente Ommen is vanwege deze hoge rijsnelheden dan ook van mening dat de voorrangregeling niet weggehaald kan worden zolang als de rijsnelheid niet omlaag gebracht kan worden. Daardoor zijn er ook nog relatief veel kruisingen met een voorrangregeling.

6. Conclusies

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

Het netwerk van de gemeente Ommen bevat 23 relevante actoren, inclusief de gemeente Ommen zelf, die uiteenlopen van buurgemeenten, publieke instanties als politie en hulpdiensten, tot belangenvereniging en bewoners.

Er zijn twee typen netwerken onderscheiden: het contacten- en het standpuntennetwerk. Voor de gemeente Ommen bleek het contacten-netwerk (asymmetrisch) een dichtheid van 25% te hebben, wat betekent dat een kwart van het maximum aantal mogelijke relaties feitelijk optreedt. Het standpuntennetwerk kent een dichtheid van 29%. Wat opvalt in het netwerk is dat naast de gemeente Ommen ook het Politie Team Ommen en in iets mindere mate ook de verkeersadviseur van de politie een belangrijke positie in het netwerk innemen. Vooral het Politie Team Ommen onderhoudt met veel van de partijen directe contacten. Ook het adviesbureau is daarnaast met een uitgraad van 50% een actieve zender binnen het netwerk.

Behalve naar het totale netwerk, is gekeken of de gemeente Ommen voor de belangrijkste deelopgaven voor een adequate wijze van samenwerking heeft gekozen. Wat de afstemming met buurgemeenten betreft heeft de gemeente met twee buurgemeenten intensief contact via een Regionaal Uitvoeringsprogramma (RUP). De provincie Overijssel is hierin ook actief. Via het RUP wordt er ook gestreefd naar een goede afstemming van de grensoverschrijdende wegen. Met de overige drie buurgemeenten is minder contact geweest over de inrichting van 60km/uur-gebieden. Er wordt met deze buurgemeenten meer ad hoc contact opgenomen indien er een grensoverschrijdende weg wordt aangepakt. Dit contact is vooral per telefoon en e-mail verlopen en bij een gemeente enkel zijdelings tijdens een ander project.

Over de tweede deelopgave, afstemming met politie, hulpdiensten en ov-maatschappij, is al het contact met de brandweer, politie en openbaar vervoer bilateraal. Met de politie en de brandweer is intensief contact in een werkgroep die elke zes weken bij elkaar komt. De betreffende ov-maatschappij wordt altijd geïnformeerd en uitgenodigd voor overleg. Daarnaast zijn bij een bepaald plan ook nog testen van verschillende verkeersdrempels ondernomen samen met de ov-maatschappij. Met de ambulancedienst is geen direct contact. Zij ontvangen volgens de gemeente wel altijd een afschrift van de plannen.

Voor de derde deelopgave, afstemming met belangenorganisaties en bewoners, kan gesteld worden dat de gemeente Ommen goede contacten onderhoudt met de burgers en belangenverenigingen. Tijdens het besluitvormingsproces vormt de gemeente klankbordgroepen waarin onder andere belanghebbenden, bewonersverenigingen en belangenorganisaties worden geïnformeerd over de plannen en commentaar en advies kunnen geven. Door deze partijen vroeg in het proces te betrekken, worden bezwaren later

in het traject vaak voorkomen. Daarnaast hebben burgers en belangenverenigingen tijdens de inspraak procedure ook nog de mogelijkheid om bezwaar in te dienen tegen plannen van de gemeente.

De resultante van het besluitvormingsproces, de gerealiseerde 60km/uur-wegen in het buitengebied, is met de Duurzaam Veilig-meter getoetst. Hieruit bleek dat het DV-gehalte van de 60km/uur-wegen in het buitengebied van de gemeente Ommen voor de wegvakken 92% is, terwijl de kruispunten 74% scoren. Wegvakken scoorden erg slecht op het kenmerk obstakelvrije afstand. Voor de kruisingen werd de score negatief beïnvloed doordat er nog voorrangregelingen voorkomen en er in de meeste gevallen geen snelheidsreducerende maatregelen zijn toegepast.

In totaal zijn slechts 4 van de 37 zoneovergangen naar een andere wegbeheerder beoordeeld als onvoldoende. De gemeentegrenzen waar de Zone 60 doorloopt zijn over het algemeen uitgevoerd zonder ongewenste discontinuïteiten in het wegbeeld. Slechts 3 van de in totaal 43 grensovergangen vanuit een Zone 60 zijn beoordeeld als onvoldoende. Tot slot is de ov- en hulpdienstvriendelijkheid van de Zones 60 in Ommen beoordeeld als voldoende.

De vormgeving van de geïnventariseerde wegen en met name de kruisingen in Ommen is hiermee nog niet geheel volgens de eisen van Duurzaam Veilig.

Dit casusrapport beschrijft een van de veertien gemeenten waarin dit onderzoek is uitgevoerd. De resultaten zijn in het eindrapport vergeleken met de bevindingen van de andere casusgemeenten (Bax et al., 2008).

Literatuur

Bax, C.A., Litjens, B.P.E.A., Goldbeld, Ch. & Pröpper, I.M.A.M. (2003). *Samenwerken als voorwaarde voor een slagvaardig verkeersveiligheidsbeleid?* R-2003-37. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Bax, C.A., Litjens, B.P.E.A., Jagtman, H.M. & Pröpper, I.M.A.M. (2008). *Samenwerking bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden; Eindrapport.* R-2008-7. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Beenker, N.J. (2004). *Evaluatie 60km/uur-projecten; Eindrapport.* In opdracht van Unie van Waterschappen. VIA Advies in verkeer & informatica, Vught.

Borgatti, S.P., Everett, M.G. & Freeman, L.C. (2002). *Ucinet 6 for Windows, Software for Social Network Analysis.* Analytic Technologies, Harvard.

BVA (2003). *Verkeersveiligheidsplan; van beleid naar effectieve maatregelen.* Buro voor Verkeerskundige Advisering BVA / Gemeente Ommen, Ommen.

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 CROW, Ede.

CROW (1999). *OV-vriendelijke infrastructuur.* Publicatie 141. CROW kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, Ede.

CROW (2002a). *Hulpdiensten snel op weg.* Publicatie 165. CROW kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, Ede.

CROW (2002b). *Richtlijn verkeersdrempels.* Publicatie 172. CROW kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, Ede.

CROW (2002c). *Handboek wegontwerp wegen buiten de bebouwde kom: erftoegangswegen.* Publicatie 164d. CROW kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, Ede.

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

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

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

CROW (2007). *Richtlijnen verkeersplateaus*. Publicatie 244. CROW kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, Ede.

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

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

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

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

Kooi, R.M. van der & Dijkstra, A. (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.

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

UVW (1998). *Sobere maatregelen in een zone-6; Een impuls voor veiligere waterschapswegen*. Unie van Waterschappen UVW, 's-Gravenhage.

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

Bijlage 1 t/m 5

1. *Lijst met bestudeerde documenten*
2. *Verzendlijst enquête*
3. *DV-metingen per wegvak en kruispunt*
4. *Beoordeling zoneovergangen en gemeentegrensovergangen*
5. *Hulpdienst- en ov-vriendelijkheid van snelheidsremmers*

Bijlage 1

Lijst met bestudeerde documenten

- Buro voor Verkeerskundige Advisering (BVA) (2001) *Duurzaam Veilig Ommen; uitwerking naar 30 en 60km/uur-gebieden*. Gemeente Ommen
- Buro voor Verkeerskundige Advisering (BVA) (2003) *Verkeersveiligheidsplan; van beleid naar effectieve maatregelen*. Gemeente Ommen
- Nationaal Wegenbestand (NWB) in beheer bij DVS (voorheen AVV), Rijkswaterstaat, Ministerie van Verkeer en Waterstaat (te raadplegen via de SWOV-website).

Bijlage 2

Verzendlijst enquête

Naast de gemeente Ommen zijn de onderstaande actoren telefonisch benaderd om deel te nemen aan de enquête:

- Gemeente Ommen – dhr. Zoric
- Gemeente Hardenberg – dhr. Korsaan
- Gemeente Dalfsen – mw. Van Oenen
- Gemeente Twenterand – dhr. Rijkeboer
- Gemeente Hellendoorn – dhr. Valk
- Gemeente Raalte – dhr. Hendriksen
- Provincie Overijssel – dhr. Reuvekamp
- Rijkswaterstaat – dhr. De Jonge
- Openbaar Ministerie – dhr. Durieux
- Adviesbureau BVA – dhr. Van Houwelingen
- Politie Team Ommen – dhr. Van Esch
- Politie IJsselland Verkeersadviseur – dhr. Knoll
- Brandweer – dhr. Pluim
- Ambulancedienst – dhr. Hanekamp
- 3VO – dhr. Schuurhuis
- GLTO – dhr. Kremer
- Connexion – dhr. Lieven
- Arriva – dhr. Russcher
- Buurtvereniging Witharen e.o. – mw. Kolk-Dijkstra
- Plaatselijk Belang Beerzerveld-Mariënberg – dhr. Altena
- Plaatselijk Belang Lemelerveld/Dalmsholte – dhr. Kok
- Motorrijders Actie Groep – dhr. Hom
- Manege Laarbrug

Bijlage 3

DV metingen per wegvak en kruispunt

Nr.	Wegvaknr.	Straatnaam	Weglengte (km)	DV-score (%)
1	W1	1e Polderweg	2,0	92
2	W2	1e Schansweg	1,2	92
3	W3	3e Schansweg	1,4	92
4	W6	Achternveldsweg	2,5	92
5	W7	Akkersteeg	0,5	92
6	W14	Arrierflierweg	2,8	92
7	W15	Arrierveldsweg	4,4	92
8	W16	Bakhuisdijkje	1,0	92
9	W17	Bakkersweg	0,8	92
10	W18	Balkerweg	1,1	69
11	W23	Beerzerhaar	5,0	92
12	W24	Beerzerhooiweg	2,0	92
13	W25	Beerzerpoort	0,9	92
14	W26	Beerzerweg	9,7	85
15	W28	Beltweg	1,1	92
16	W30	Bergweg	0,3	92
17	W35	Beukenlaan	0,5	92
18	W36	Bijkersweg	1,6	92
19	W38	Blikman Kikkertweg	2,0	92
20	W46	Brinkweg	0,4	92
21	W49	Coevorderweg	3,3	85
22	W49	Coevorderweg	3,0	85
23	W50	Dalmsholterdijk	3,5	92
24	W51	Dalmsholterweg	6,0	92
25	W55	De Haar	3,5	92
26	W56	De Hongerige Wolf	1,2	92
27	W58	De Leiding	5,9	92
28	W63	Deventerweg	4,9	92
29	W69	Driehoekweg	3,6	92
30	W70	Dwarsdijk	2,3	92
31	W71	Dwarsweg	2,8	92
32	W74	Elfde Wijk	0,6	92
33	W75	Emslandweg	2,5	92
34	W76	Engelandsweg	3,4	92
35	W80	Glinthaar	1,2	92
36	W81	Glintweg	1,6	92
37	W82	Goosdijk	1,3	92

Nr.	Wegvaknr.	Straatnaam	Weglengte (km)	DV-score (%)
38	W85	Grensweg	1,5	92
39	W86	Grensweg	0,4	92
40	W90	Hasselerweg	1,3	92
41	W247	Hellendoornseweg	0,5	92
42	W92	Hessenweg West	5,8	92
43	W94	Hogeveldsweg	2,1	92
44	W95	Holtkampweg	0,6	92
45	W101	Junnerweg	4,0	92
46	W103	Karshoekweg	1,3	92
47	W105	Kerkweg	2,0	92
48	W106	Kingmaweg	1,1	92
49	W107	Knolsdijk	0,5	92
50	W108	Knuvendijk	0,6	92
51	W109	Koedijk	2,6	92
52	W112	Koloniedijk	4,8	92
53	W113	Kolonieweg O	1,0	92
54	W116	Koolhaarsweg	0,7	92
55	W117	Korteveldsweg	1,1	92
56	W119	Langsweg	3,0	92
57	W120	Larinkmars	1,0	92
58	W122	Lemelerweg	0,9	92
59	W126	Maanweg	1,1	92
60	W127	Maatschappijwijk	1,3	92
61	W129	Marsdijk	3,1	92
62	W130	Marsmanweg	2,3	92
63	W131	Marsweg	0,3	92
64	W134	Meesterslaan	1,0	92
65	W135	Middenweg	4,7	92
66	W135	Middenweg	1,3	92
67	W136	Migaweg	1,0	92
68	W142	Nieboersteeg	0,3	92
69	W143	Nieuwe Berkendijk	1,2	92
70	W144	Nieuwe Hammerweg	3,9	92
71	W145	Nieuwedijk	1,3	92
72	W146	Nieuweweg	1,5	92
73	W148	Noordelijke Dwarsweg	1,4	92
74	W150	Olde Venneweg	1,0	92
75	W153	Ommerkanaal Oost	4,6	92
76	W155	Ommerweg	1,2	92
77	W156	Ondersloot	2,7	92

Nr.	Wegvaknr.	Straatnaam	Weglengte (km)	DV-score (%)
78	W158	Oosterdijk	1,6	92
79	W160	Oosterweg	3,4	92
80	W161	Otmansweg	0,8	92
81	W164	Oude Hammerweg	1,7	92
82	W166	Oude Woestendijk	2,8	92
83	W167	Oude Zwolseweg	3,1	92
84	W170	Prinsenweg	0,9	92
85	W175	Rooiweg	1,1	92
86	W180	Schapendijk	3,3	92
87	W182	Schepersweg	0,7	92
88	W183	Schuurmanstraat	0,7	92
89	W188	Spijkerweg	0,9	92
90	W189	Statumweg	0,7	77
91	W189	Statumweg	1,3	92
92	W192	Stegerdijk	4,7	92
93	W194	Stenenbrug	1,5	92
94	W196	Stouwdijk	0,8	92
95	W200	Tussenweg	1,5	92
96	W201	Valkweg	0,4	92
97	W202	Van Alewijkstraat	0,8	92
98	W205	Varsenerweg	2,8	92
99	W206	Veldsteeg	0,3	92
100	W208	VERL ELFDE WIJK	0,7	92
101	W210	Vilsterse Allee	2,7	92
102	W211	Vilsterseweg	1,0	85
103	W211	Vilsterseweg	2,0	92
104	W211	Vilsterseweg	0,8	69
105	W217	Waaierinkweg	0,8	92
106	W218	Watersteeg	0,6	92
107	W219	Westerweg	0,1	92
108	W220	Weth. Petterweg	2,7	92
109	W222	Witharenweg	2,6	92
110	W223	Woestendijk	3,1	92
111	W224	Woestenweg	2,9	92
112	W229	Zelhorstweg	1,6	92
113	W233	Zompweg	0,1	92
114	W234	Zonnebloemweg	2,4	92
115	W237	Zuiderweg	0,9	92
116	W238	Zwarte Pad	3,0	92
117	W239	Zwarteweg	1,2	92

Nr.	Wegvaknr.	Straatnaam	Weglengte (km)	DV-score (%)
118	W240	Zwolseweg	2,2	92
Totaal voor de wegvakken in Zone 60		Aantal	Weglengte	DV-gehalte
		118	231,5	92%

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

Nr.	Kruispuntnr.	DV-score (%)
1	K1	40
2	K2	60
3	K3	60
4	K4	60
5	K5	80
6	K6	40
7	K7	60
8	K8	60
9	K9	60
10	K10	100
11	K11	100
12	K12	100
13	K13	80
14	K14	60
15	K15	100
16	K16	100
17	K17	80
18	K17b	80
19	K18	80
20	K19	80
21	K20	80
22	K21	80
23	K22	80
24	K22b	60
25	K22c	60
26	K22d	60
27	K22e	60
28	K23	60
29	K24	60
30	K25	60
31	K26	60

Nr.	Kruispuntnr.	DV-score (%)
32	K27	60
33	K28	80
34	K29	80
35	K30	80
36	K31	80
37	K32	60
38	K33	80
39	K34	80
40	K35	60
41	K36	60
42	K37	80
43	K38	80
44	K39	80
45	K41	100
46	K42	60
47	K43	80
48	K44	80
49	K45	60
50	K46	60
51	K46b	60
52	K47	100
53	K47b	80
54	K48	100
55	K49	60
56	K50	80
57	K51	80
58	K52	40
59	K53	60
60	K54	60
61	K55	60
62	K56	80
63	K57	80
64	K58	80
65	K59	80
66	K60	60
67	K61	60
68	K62	60
69	K63	80
70	K64	80
71	K65	80

Nr.	Kruispuntnr.	DV-score (%)
72	K66	80
73	K67	80
74	K68	80
75	K69	80
76	K70	80
77	K71	80
78	K72	60
79	K73	60
80	K73b	60
81	K74	60
82	K75	80
83	K76	80
84	K77	80
85	K78	80
86	K79	80
87	K80	100
88	K81	100
89	K82	80
90	K83	80
91	K84	80
92	K85	80
93	K86	80
94	K87	80
95	K88	80
96	K89	80
97	K90	80
98	K91	40
99	K92	80
100	K93	80
101	K94	80
102	K95	80
103	K96	60
104	K97	60
105	K97b	60
106	K98	60
107	K99	100
108	K100	100
109	K101	60
110	K102	60
111	K103	80

Nr.	Kruispuntnr.	DV-score (%)
112	K104	60
113	K105	60
114	K106	60
115	K106b	60
116	K107	80
117	K108	80
118	K109	80
119	K113	80
120	K127	60
121	K112	80
122	K120	80
123	K121	80
124	K122	80
125	K123	80
126	K124	80
127	K125	80
128	K126	60
129	K128	60
130	K129	80
131	K130	80
132	K131	80
133	K132	80
134	K133	80
135	K134	80
136	K135	60
137	K136	80
138	K137	80
139	K138	80
140	K139	80
141	K140	80
142	K141	80
143	K142	80
144	K143	80
145	K144	80
146	K145	80
Totaal		DV-gehalte
Kruisingen in Zone 60		74

Tabel B.2. *Overzicht geïnventariseerde kruisingen in het buitengebied van de gemeente Ommen met DV-score per kruispunt en totale DV-gehalte van kruisingen binnen een Zone 60 (kaart met kruispuntnummers is opvraagbaar).*

Bijlage 4

Beoordeling zoneovergangen en gemeentegrensovergangen

Overgang naar	Zone-overgangen	Goed	Voldoende	Onvoldoende
Stroomweg (Rijk of provincie)	120/100-60			Volgens categorisering geen correcte overgang
Gebiedsontsluitingsweg (provincie of gemeente)	60-80	Dubbel zonebord* of portaal* met duidelijke verandering in dwarsprofiel c.q. wegbeeld, of extra attentieverhoging door dubbele dwarsstreep, drempel, versmalling, slalom e.d. (grote portalen zijn attentieverhogend)	Sobere poort: afhankelijk van verkeersfunctie (intensiteit) een enkel (lage int.) of dubbel (hoge int.) zonebord* of portaal* zonder duidelijke verandering in dwarsprofiel	Te sobere poort: bij grotere verkeersfunctie (intensiteit) toch een enkel zonebord* of portaal* zonder duidelijke verandering in dwarsprofiel (bij geringe verkeersfunctie: zonebord helemaal vergeten)
Verblijfsgebied bubeko	60-60	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Komgrens GOW	60-50	Dubbel zonebord/portaal** met duidelijke hogere bebouwingsdichtheid en/of verandering in dwarsprofiel c.q. wegbeeld, of met extra attentieverhoging door dubbele dwarsstreep, drempel, versmalling, slalom e.d. (grote portalen zijn attentieverhogend)	Sobere poort: afhankelijk van verkeersfunctie (intensiteit) een enkel (lage int.) of dubbel (hoge int.) zonebord/portaal* zonder duidelijk verschil in bebouwingsdichtheid of dwarsprofiel, of zonder extra attentieverhoging	Te sobere poort: enkel zonebord/portaal** zonder duidelijk verschil in bebouwingsdichtheid of dwarsprofiel en zonder extra attentieverhoging
Komgrens verblijfsgebied (ETW30)	60-30	Dubbel zonebord/portaal*** met duidelijke hogere bebouwingsdichtheid en/of verandering in dwarsprofiel c.q. wegbeeld, of met extra attentieverhoging door dubbele dwarsstreep, drempel, versmalling, slalom e.d. (grote portalen zijn attentieverhogend)	Sobere poort: afhankelijk van verkeersfunctie (intensiteit) een enkel (lage int.) of dubbel (hoge int.) zonebord/portaal*** zonder duidelijk verschil in bebouwingsdichtheid of dwarsprofiel, of zonder extra attentieverhoging	Te sobere poort: enkel zonebord/portaal*** zonder duidelijk verschil in bebouwingsdichtheid of dwarsprofiel en zonder extra attentieverhoging
<p>* Zone 60-bord/portaal (vanuit Zone 60: einde-Zone 60-bord/portaal)</p> <p>** Zone 60-bord/portaal plus eindebebouwdkombord (vanuit Zone 60: einde-Zone 60-bord of 50-bord plus bebouwdkombord)</p> <p>*** Zone 60-bord plus eindebebouwdkombord (vanuit Zone 60: Zone 30-bord plus bebouwdkombord)</p>				

Tabel B.3. Criteria ter beoordeling van zoneovergangen.

Gemeentegrens- overgangen	Goed	Voldoende	Onvoldoende
120/100-60			Volgens categorisering niet correct
60-80	Minimaal enkel zonebord/portaal*	Idem, als buurgemeente nog geen Zone 60 heeft ingesteld in verblijfsgebied buiten de bebouwde kom	Geen zonebord/portaal*
60-60	Géén discontinuïteit in dwarsprofiel. Wel toegestaan is herhalingsbord Zone 60	Idem, als buurgemeente nog geen Zone 60 heeft ingesteld, maar wel een snelheidslimiet van 60 km/h	Discontinuuïteit in dwarsprofiel of einde-Zone 60-bord of Zone 60-bord, terwijl buurgemeente ook Zone 60 heeft
60-50	Minimaal enkel zonebord/portaal**		Geen zonebord/portaal**
60-30	Minimaal enkel zonebord/portaal***		Geen zonebord/portaal***
<p>* Zone 60-bord/portaal (vanuit Zone 60: einde-Zone 60-bord/portaal) ** Zone 60-bord/portaal plus eindebebouwdkombord (vanuit Zone 60: einde-Zone 60-bord of 50-bord plus bebouwdkombord) *** Zone 60-bord plus eindebebouwdkombord (vanuit Zone 60: Zone 30-bord plus bebouwdkombord)</p>			

Tabel B.4. *Criteria ter beoordeling van gemeentegrensovergangen.*

Hulpdienst- en ov-vriendelijkheid van snelheidsremmers

In deze inventarisatie wordt voor ov- en hulpdienstvriendelijkheid de volgende definitie gebruikt: "Horizontale snelheidsremmende maatregelen dienen een passeersnelheid te hebben van tenminste 50 km/uur, zowel op wegvakken als op kruispunten (CROW, 2002b; 1999). Bij een lagere passeersnelheid worden deze als ov- en hulpdienstonvriendelijk beoordeeld. Alternatieve drempels zijn de Gumatec-drempels en Maldense drempels. Deze twee drempelalternatieven worden alleen voor het ov als vriendelijk beoordeeld. Voor hulpdiensten verschilt dat namelijk per dienst. De brandweer rijdt met zwaar materieel dat vergelijkbaar is met bussen en zal weinig hinder ondervinden. Politieauto's en ambulances zullen echter wel hinder ondervinden van genoemde drempelalternatieven. Snelheidsremmers in het horizontale vlak (bijvoorbeeld versmalling, asverspringing, slalom of een zogenoemde 'chicane') en optische snelheidsremmers worden als ov- én hulpdienstvriendelijk beoordeeld. Over het algemeen zijn maatregelen die 'vriendelijk zijn' voor hulpdiensten dat ook voor het ov; voor beide betreft dit maatregelen die leiden tot een minimale verliestijd en discomfort.

De minimum passeersnelheid van 50 km/uur is gebaseerd op de maximaal gewenste helling op wegen in een Zone 60, zoals omschreven in CROW-uitgaven *Hulpdiensten snel op weg* (CROW, 2002a) en *OV-vriendelijke infrastructuur* (CROW, 1999). Bij het optisch bepalen van de ontwerp-snelheid van een drempel of plateau is gebruikgemaakt van de *Richtlijnen verkeersdrempels* (CROW, 2002b) en *verkeersplateaus* (CROW, 2007). Er is geen onderscheid gemaakt tussen wegvakken en kruispunten, omdat de drie genoemde CROW-uitgaven (CROW, 2002a, 2002b, 1999) dit ook niet doen. Daarnaast is er geen richtlijn over de aanbevolen snelheid op kruispunten per weg- of kruispuntype. Uiteraard is het vanuit de verkeersveiligheid gezien, wel gewenst dat er langzamer gereden wordt op potentiële conflictpunten. Bij een sobere inrichting van de Zone 60 worden alleen de kruispunten aangepakt waarop in het verleden ongevallen zijn gebeurd (UVW, 1998). Duurzaam Veilig propageert echter een proactieve aanpak en daarom zijn bij een volledig duurzaam veilige inrichting van de Zone 60 alle kruispunten voorzien van een snelheidsreducerende maatregel, bijvoorbeeld een plateau. Wegman & Aarts (2005) gaan nog een stapje verder en stellen dat bij aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers de snelheid idealiter niet hoger dan 30 km/uur zou mogen zijn.

Passeersnelheid (V85)	Profiel	Hoogte (m)	Lengte oprit (m)	Lengte plateau (m)	Lengte afrit (m)	Totale lengte (m)	Helling (1 op .. m)
20	Sinus	0,12	1,70	-	1,70	3,40	14,17
20	Sinus	0,08	1,00	-	1,00	2,00	12,50
30	Sinus	0,12	2,40	-	2,40	4,80	20,00
30	Sinus	0,08	1,75	-	1,75	3,50	21,88
50	Trapezium	0,12	4,80	2,40	4,80	12,00	40,00
50	Sinus	0,08	3,00	-	3,00	6,00	37,50
60	Sinus	0,12	6,00	-	6,00	12,00	50,00
60	Sinus	0,08	4,00	-	4,00	8,00	50,00

Tabel B.5. Afmetingen verkeersdrempels over de volle breedte van de weg, uit CROW (2002b). De vetgedrukte gegevens zijn hier voor de beoordeling van de ov- en hulpdienstvriendelijkheid relevant.

Er zijn vier redenen om enige voorzichtigheid te betrachten in het beoordelen van de uitkomsten van de inventarisatie van de snelheidsremmers:

- Ten eerste zijn de snelheidsremmers visueel beoordeeld met een '+' (vriendelijk) of een '-' (onvriendelijk), de tijd en het materiaal om metingen te verrichten naar exacte lengtes, hoogtes en hellingspercentages van drempels en plateaus ontbrak.
- Een tweede reden is dat er een subjectieve component zit in de mate van ov- en hulpdienstvriendelijkheid van de infrastructuur. De verliestijd is een maatstaf, maar ook het discomfort. Beide kunnen door bestuurders anders gewaardeerd worden dan door reizigers.
- Ten derde kan een maatregel ov-vriendelijk (+) zijn, maar voor een hulpdienst juist onvriendelijk (-). De Gumatec-drempel is hier een voorbeeld van.
- Ten slotte ontbreekt er gedetailleerde informatie over de exacte aanrijroutes van hulpdiensten en ov-maatschappijen (lijndiensten zijn wel bekend, maar buurtbussen en ander vraagafhankelijk vervoer niet).

Om deze vier redenen is ervoor gekozen om de infrastructuur van de Zones 60 in een gemeente kwalitatief te beoordelen met goed, voldoende of onvoldoende. Dit vermijdt de schijn dat de ov- en hulpdienstvriendelijkheid van infrastructuur exact is uit te drukken in één cijfer. De totale ov- en hulpdienstvriendelijkheid is bij gebrek aan een betere methode bepaald door het percentage van de snelheidsremmende maatregelen te nemen dat voldoet aan onze definitie van ov- en hulpdienstvriendelijkheid. Dit percentage is berekend door de maatregelen die zowel hulpdienst- als ov-vriendelijk zijn (dus voor beide een '+' hebben) te sommeren en te delen door het totaal aantal maatregelen. Als 0-35% van deze maatregelen ov- én hulpdienstvriendelijk is, wordt dit beoordeeld als 'onvoldoende'. Bij 36-65% wordt dit 'voldoende' en hoger dan 65% wordt beoordeeld als 'goed'.