

Samenwerking als voorwaarde voor een slagvaardig verkeersveiligheidsbeleid?

Drs. C.A. Bax (SWOV), drs. B.P.E.A. Litjens (Partners+Pröpper),
dr. Ch. Goldenbeld (SWOV) & dr. I.M.A.M. Pröpper

R-2003-37

Samenwerking als voorwaarde voor een slagvaardig verkeersveiligheidsbeleid?

Pilotonderzoek naar het nut van samenwerking bij de aanleg van
60 km/uur-gebieden

R-2003-37

Drs. C.A. Bax (SWOV), drs. B.P.E.A. Litjens (Partners+Pröpper),
dr. Ch. Goldenbeld (SWOV) & dr. I.M.A.M. Pröpper

Leidschendam, 2004

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-2003-37
Titel: Samenwerking als voorwaarde voor een slagvaardig verkeersveiligheidsbeleid?
Ondertitel: Pilotonderzoek naar het nut van samenwerking bij de aanleg van 60 km/uur-gebieden
Auteur(s): Drs. C.A. Bax (SWOV), drs. B.P.E.A. Litjens (Partners+Pröpper), dr. Ch. Goldenbeld (SWOV) & dr. I.M.A.M. Pröpper
Onderzoeksthema: Besluitvorming en Bestuur
Themaleider: Mr. P. Wesemann
Projectnummer SWOV: 38.211

Trefwoord(en): Administration, decision process, safety, policy, Netherlands.
Projectinhoud: In een eerdere fase van het project dat de invloed van samenwerking op de besluitvorming onderzoekt aan de hand van de aanleg van 60 km/uur-gebieden, is een onderzoeksontwerp gereedgekomen. Deze pilotstudie test het theoretisch kader en de methodiek van het onderzoeksontwerp aan de hand van de besluitvorming in twee gemeenten.

Aantal pagina's: 56 + 47
Prijs: € 17,50
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 2004

Samenvatting

Dit onderzoek richt zich op de vraag of samenwerking tussen verschillende partijen in de besluitvorming bijdraagt aan een slagvaardig verkeersveiligheidsbeleid. Een slagvaardig verkeersveiligheidsbeleid is effectief (draagt bij aan de gestelde doelen), is efficiënt (de kosten zijn lager dan de opbrengsten) en is ambitieus (de doelen wijken af van de bestaande situatie).

Voor aanvang van het onderzoek werd verondersteld dat een gepaste vorm van samenwerking bijdraagt aan een slagvaardiger verkeersveiligheidsbeleid. Concreet wordt verondersteld dat er bij deze samenwerking voldaan moet worden aan tenminste één van de drie ontwikkelde organisatieprincipes, afhankelijk van de intensiteit waarmee wordt samengewerkt:

1. Indien er in de besluitvorming sprake is van fysiek overleg, moet de structuur van het beleidsnetwerk waarin wordt samengewerkt zijn afgestemd op het beleidsvraagstuk. Dat betekent dat men zo mogelijk het beleidsvraagstuk opdeelt in deelopgaven en niet met onnodig veel of juist te weinig partijen overlegt over (gedeelten van) het beleidsprobleem. De structuur moet zijn afgestemd op de beleidsopgave.
2. Indien er geen sprake is van fysiek overleg, maar wel van kennisuitwisseling, dan moet de kennisuitwisseling zodanig zijn, dat de verschillende partijen kunnen anticiperen zonder continu te overleggen of gezamenlijk te hoeven besluiten. Zonder fysiek overleg vindt kennisuitwisseling en anticipatie plaats en geen besluitvorming.
3. Indien er geen fysiek overleg plaatsvindt en ook geen kennisuitwisseling, dan dient het mogelijk te zijn dat de stappen die door de individuele partijen genomen worden, weer worden teruggedraaid met minimale kosten in geld en tijd. Er is sprake van flexibel autonoom handelen.

In deze rapportage wordt verslag gedaan van een pilotonderzoek in twee gemeenten: Eemsmond en Hatterm. Doel van het pilotonderzoek is het testen van het theoretisch kader en de methodiek van het onderzoeksontwerp op bruikbaarheid en eventuele aanpassingen aan te brengen.

Wat betreft de slagvaardigheid van het beleid voor 60 km/uur-gebieden, laat het pilotonderzoek zien dat Eemsmond en Hatterm vrijwel gelijk scoren op de effectiviteit van hun beleid. Wel was de uitgangspositie van het wegennet van Hatterm ongunstiger dan dat van Eemsmond: de wegen van Eemsmond waren al relatief duurzaam veilig bij de start van de aanleg van de 60 km/uur-gebieden. Hatterm heeft hierdoor een grotere inspanning moeten plegen om hetzelfde niveau als Eemsmond te behalen. Hierdoor zijn de casussen lastig te vergelijken. Hatterm bereikt meer met relatief minder geld, daardoor voert zij een efficiënter beleid dan Eemsmond. Hiermee wordt het beleid van de gemeente Hatterm voorzichtig beoordeeld als slagvaardiger dan het beleid van de gemeente Eemsmond.

Overeenkomstig de verwachtingen laten de resultaten zien dat in Hatterm de structuur van het beleidsnetwerk goed is afgestemd op de (deel)beleidsopgaven. In Eemsmond is dat minder het geval. Tevens is er in Hatterm, voor zover er geen fysiek overleg plaatsvindt, sprake van een

kennisuitwisseling die aansluit op het eerste organisatieprincipe. De kennisuitwisseling lijkt een bijdrage te hebben geleverd aan de fysieke afstemming. Hier lijkt een relatie te bestaan tussen het eerste en tweede organisatieprincipe. Hoewel in Eemsmond minder fysiek overleg heeft plaatsgevonden dan in Hattem, wijzen de data uit de casus er niet op dat kennisuitwisseling en anticipatie op het handelen van andere partijen hiervoor in de plaats zijn gekomen. Het derde organisatieprincipe, het flexibel autonoom handelen, was in geen van beide casussen aanwezig, aangezien er in beide casussen sprake was van fysiek overleg of kennisuitwisseling.

Op basis van deze twee casussen kunnen we voorzichtig concluderen dat de aanwezigheid van de eerste twee organisatieprincipes (afstemming van de structuur van het netwerk op de beleidsopgave en kennisuitwisseling en anticipatie in plaats van fysiek overleg) bijdraagt aan een slagvaardig beleid. Het derde organisatieprincipe (flexibel autonoom handelen) kwam in beide casussen niet voor, daarvoor kunnen dus geen conclusies getrokken worden. Gezien het feit dat dit rapport een pilotstudie betreft, met slechts twee casussen, en de casussen lastig te vergelijken waren gezien de verschillen in uitgangspositie, kan aan de conclusies geen algemene gelding worden toegekend.

Op grond van het pilotonderzoek is het te vroeg om algemene aanbevelingen over de samenwerking rondom het aanleggen van 60 km/uur-gebieden te doen. Wel kunnen er enkele aanbevelingen worden gedaan voor het vervolgonderzoek naar meerdere casussen.

Naast enkele aanpassingen in het theoretisch kader (*Hoofdstuk 2*), zal in het vervolgonderzoek de vragenlijst worden vereenvoudigd en waarschijnlijk telefonisch worden afgenomen. Ook kunnen enkele interviews in aanvulling op het interview met de sleutelpersoon (gemeenteambtenaar verkeersveiligheid) nuttig zijn bij de dataverzameling. Tevens dient veel aandacht besteed te worden aan een goede selectie van de casussen, zowel op grond van verkeerskundige criteria (gemeenten moeten voldoende vergelijkbaar zijn), als op grond van de aanwezigheid van de onafhankelijke variabele (er is voldoende spreiding nodig over de drie organisatieprincipes). Ten slotte zal er in het vervolgonderzoek een maatstaf worden ontwikkeld voor de mate waarin de drie organisatieprincipes aanwezig zijn.

Summary

Cooperation as prerequisite for a decisive road safety policy? Pilotstudy of the usefulness of cooperation when constructing 60 km/h zones

This study is aimed at the question of whether cooperation between various parties in the decision-making process contributes to a decisive road safety policy. A decisive road safety policy is effective (contributes to the targets set), efficient (the costs are less than the benefits), and ambitious (the targets deviate from the current situation).

Before this study started, it was assumed that a suitable type of cooperation contributes towards a more decisive road safety policy. It was concretely assumed that this cooperation had to meet the requirements of at least one of the three developed organization principles, depending on the intensity in which was cooperated:

1. If there is personal consultation in the decision-making, the structure of the policy network in which one is working must be tuned to the policy question. This means that, if possible, the policy issue must be divided into smaller parts. Consultation must not take place with too many, or, on the contrary, too few parties about (parts of) the policy issue. The structure must be tuned to the policy task.
2. If there is no personal consultation, but there is a knowledge exchange, this must be such that the various parties can anticipate without having to continuously consult or collectively decide. There is exchange of knowledge and anticipation instead of decision-making.
3. If there is no personal consultation and no knowledge exchange either, it should be possible to reverse the steps that have been taken by individual parties with a minimum of time and money. There is flexible autonomous action.

This report presents the results of a pilot study in the two municipalities of Eemsmond (in the north) and Hattem (in the east). The goal was to test the theoretical framework and the methodology of the project design for their utility and to make adaptations when necessary.

With regard to the decisiveness of the policy of 60 km/h zones, the pilot study shows that Eemsmond and Hattem score almost exactly the same on their policy effectiveness. This in spite of Hattem initially having a less favourable road network than Eemsmond: Eemsmond's roads were already relatively sustainably-safe when construction of the 60 km/h zones was started. Because of this, Hattem has had to make a greater effort to reach the same level as Eemsmond. For this reason, the two cases are awkward to compare. Hattem achieved more with relatively less money, making its policy more efficient than Eemsmond. Therefore, Hattem's policy is carefully judged to be more decisive than Eemsmond's.

In accordance with the expectations, the results show that the structure of the policy network in Hattem is well tuned to the (partial) policy tasks. This is less true in Eemmond. What is also the case in Hattem is that, when no personal consultation takes place, there is a knowledge exchange that fits the first organization principle. The knowledge exchange seems to have contributed to the personal tuning. There seems here to be a relation between the first and the second organization principle. Although less personal consultation has taken place in Hattem, the data of this case does not show that knowledge exchange and anticipation of dealing with other parties have taken its place. The third organization principle (flexible autonomous working) was not found in either of the two cases, because in both there was personal consultation or knowledge exchange.

Based on these two cases, we can carefully conclude that the presence of the first two organization principles (tuning to the structure of the network of the policy task and knowledge exchange and anticipation instead of personal consultation) contribute to a decisive policy. The third organization principle (flexible autonomous working) was not present in either of the two cases; therefore, no conclusions can be drawn. Considering this is a report of a pilot study of only two cases that, in addition, are awkward to compare because of the difference in starting point, the conclusions cannot be regarded as generally valid.

Based on the pilot study, it is as yet too early to make general recommendations about the cooperation involved in the construction of 60 km/h zones. However, some recommendations can be made about the follow up research of a larger number of cases.

Apart from a number of changes in the theoretical framework (*Chapter 2*), the follow up research will simplify the questionnaire and probably carry it out by telephone. As supplement to the interview with the key person (municipal civil servant road safety), some interviews can also be useful for the data collection. Attention also needs to be paid to a good selection of the cases; both traffic engineering criteria (municipalities must be sufficiently comparable) as well as presence of the independent variable (i.e. sufficient spread of the three organization principles is necessary). Finally, in the follow up research, a criterion will be developed for the extent to which the three organization principles are present.

Inhoud

Voorwoord	9
1. Inleiding	11
1.1. Aanleiding tot en korte beschrijving van het onderzoek	11
1.2. Vraagstelling van het onderzoek	12
1.3. Leeswijzer	13
2. Theoretische achtergrond en begrippenkader	14
2.1. Introductie: Beleidsnetwerk	14
2.1.1. Afbakening van het netwerk in dit onderzoek	15
2.2. Beschrijving van de organisatie van de beleidssamenwerking	15
2.2.1. Uitwerking van de Organisatie van de samenwerking: drie organisatieprincipes	16
2.3. Beschrijving van de resultaten van de beleidssamenwerking	20
2.3.1. Beleidsbepaling, uitvoering en effecten	20
2.3.2. Slagvaardigheid van de samenwerking	20
2.4. Conditionerende omstandigheden	21
3. Uitvoering van het onderzoek: aard, methoden en ervaringen	22
3.1. Aard van het onderzoek en onderzoeksmethoden	22
3.2. Selectie van de casussen	22
3.3. Ervaringen bij de dataverzameling	24
4. Casusbeschrijvingen	27
4.1. Casusbeschrijving Hattem	27
4.2. Casusbeschrijving Eemsmond	29
5. Analyse van de casussen	33
5.1. Actoranalyse: de partijen in het beleidsnetwerk	33
5.2. Organisatie van de samenwerking	34
5.3. Toepassing van organisatieprincipe 1: structuur afgestemd op de beleidsopgave	35
5.3.1. Dichtheid van de beleidsnetwerken en de meest centrale of prominente partijen	37
5.3.2. Subgroepen binnen de beleidsnetwerken van Hattem en Eemsmond	38
5.3.3. Conclusie: structuur afgestemd op beleidsopgave	39
5.4. Toepassing van organisatieprincipe 2: Kennisuitwisseling en anticipatie in plaats van besluitvorming	42
5.5. Toepassen van organisatieprincipe 3: Flexibel autonoom handelen	44
5.6. Resultaten van de samenwerking	45
5.6.1. Bepaling, uitvoering en effecten van het beleid	45
5.6.2. Slagvaardigheid: Effectiviteit en Ambitieniveau	45
5.6.3. Slagvaardigheid: Efficiëntie	47
5.7. Conditionerende omstandigheden	47
6. Conclusies	49
6.1. Conclusies naar aanleiding van het pilotonderzoek	49
6.2. Aanbevelingen voor het vervolgonderzoek	52

Literatuur		54
Bijlage 1	Verhouding onderzoekopzet en organisatieprincipes	57
Bijlage 2	Vragenlijst Eemsmond	59
Bijlage 3	Vragenlijst Hattem	71
Bijlage 4	Omvang beleidsnetwerken en belangen bij samenwerking	85
Bijlage 5	Duurzaam Veilig Gehaltemeter Eemsmond	89
Bijlage 6	Duurzaam Veilig Gehaltemeter Hattem	95
Bijlage 7	Bestudeerde documenten van Eemsmond en Hattem	101
Bijlage 8	Verbeterpunten voor de vragenlijst	103

Voorwoord

Een van de onderzoeksthema's binnen de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid is 'Besluitvorming en Bestuur'. Dit thema omvat onder andere onderzoek naar besluitvorming over verkeersveiligheid op landelijk en decentraal niveau. In dit kader is het onderzoek naar 'Samenwerking bij het aanleggen van 60 km/uur-gebieden' gestart. Dit rapport bevat een pilotstudie naar twee casussen. Het onderzoek is erop gericht aanbevelingen te ontwikkelen om tot een zo ambitieus, effectief en efficiënt mogelijk verkeersveiligheidsbeleid te komen. Gekeken wordt hoe de mate en de wijze van samenwerking tussen betrokken partijen hieraan kan bijdragen.

Het onderzoek is een coproductie tussen de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid en Partners+Pröpper – bestuurskundig onderzoek en advies. Graag willen wij Ragnhild Davidse, Paul Wesemann, Ellen Jagtman en Joop Koppenjan bedanken voor hun constructieve inbreng in discussies over eerdere versies van dit rapport. Tevens bedanken wij de respondenten, met name de heren Veenstra (Gemeente Hattem) en Hagedoorn (Gemeente Eemsmond), voor hun bereidwillige medewerking. Zonder hun inbreng was het doen van onderzoek onmogelijk geweest.

1. Inleiding

De belangrijkste beleidskaders ten aanzien van het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid zijn neergelegd in het concept Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2001) en het Meerjarenplan Verkeersveiligheid (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1996). Uitwerkingen hiervan zijn te vinden in een 'speerpuntenbeleid' dat zich richt op een zestal grote probleemaspecten ten aanzien van verkeersveiligheid, waaronder het rijden onder invloed van alcohol en het rijden met hoge snelheid, en het in 1997 met een convenant bekrachtigde beleid 'Duurzaam Veilig' (VNG, IPO, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, UVW, 1997). Duurzaam Veilig richt zich op het realiseren van infrastructurele maatregelen die aansluiten bij de mogelijkheden en beperkingen van de verkeersdeelnemers.

Duurzaam Veilig is opgedeeld in twee fasen. In de eerste fase (1997-2002) wordt de uitvoering van een hoeveelheid maatregelen op het gebied van handhaving, infrastructuur en educatie nagestreefd die tussen betrokkenen zijn overeengekomen in het 'Startprogramma Duurzaam Veilig'. In de tweede fase (vanaf 2004) ligt de nadruk op een verdere uitwerking van het tot dan toe gerealiseerde beleid en op een 'integrale' uitvoering van maatregelen gericht op het behalen van een concrete doelstelling uit het concept Nationaal Verkeers- en Vervoersplan: het verminderen van het aantal gewonden met 25% en het verminderen van het aantal doden met 30% in 2010 ten opzichte van 1998.

Bij de totstandkoming en uitvoering van het convenant zijn tal van publieke en private actoren betrokken. Dit onderzoek richt zich op de bijdrage van samenwerking tussen deze actoren aan de slagvaardigheid van het beleid voor de tweede fase Duurzaam Veilig.

1.1. Aanleiding tot en korte beschrijving van het onderzoek

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 categorie-indeling voor alle wegen en van een uniforme vormgeving per wegcategorie. Op zowel rijksniveau als op provinciaal en gemeentelijk niveau is een groot aantal instanties verantwoordelijk voor en betrokken bij het wegbeheer. Voor het realiseren van een duurzaam veilige infrastructuur is dus een goede onderlinge afstemming (horizontaal en verticaal) nodig. Er is echter niet alleen afstemming nodig tussen de verschillende wegbeheerders, maar ook met omwonenden, hulpdiensten, politie, Openbaar Ministerie, bedrijven in de regio en met belangenorganisaties.

In de praktijk blijkt deze afstemming niet altijd soepel te verlopen. De coördinatie tussen de verschillende wegbeheerders ontbreekt soms, waardoor wegen op de gemeente- of provinciegrens ineens van vorm of categorie veranderen. Soms blijkt na de aanleg of verandering van wegen dat er onvoldoende rekening is gehouden met gevolgen voor het openbaar vervoer of voor hulpdiensten. Uit de Cover-evaluatie (S.N., 2001) blijkt dat er regelmatig te weinig overleg met politie en het Openbaar Ministerie is over de handhaafbaarheid van de inrichting van gebieden. Omwonenden hebben

vaak bezwaren tegen de aanleg van 60 km/uur-gebieden, bijvoorbeeld op grond van geluidsoverlast, rijcomfort of toegankelijkheid.

Bovenstaande problemen bieden voldoende reden om in dit onderzoek te bekijken hoe de afstemming tussen de partijen vorm krijgt, en op welke manier deze samenwerking invloed heeft op het eindresultaat van het beleidsproces. Hierbij wordt bekeken hoe de samenwerking gestalte krijgt tijdens de uitvoering van het Startprogramma Duurzaam Veilig. Vanuit deze uitkomsten worden aanbevelingen voor de Tweede Fase van Duurzaam Veilig geformuleerd.

Concreet wordt bekeken hoe in tien gemeenten 60 km/uur-gebieden worden ingevoerd. Deze maatregel is uitgekozen omdat hij zowel binnen het Startprogramma als in de Tweede Fase wordt uitgevoerd. 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 totaal betreft het ongeveer 75% van de weglengte buiten de bebouwde kom. 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 maximaal 60 km/uur gereden kan en mag worden. In de eerste plaats gebeurt dat door de inrichting van de weg aan te passen. Daarnaast spelen ook een goede voorlichting en eventueel handhaving een rol.

Er zal onderzocht worden met wie, op welke wijze en in welke mate door de gemeenten wordt samengewerkt met andere beleidsactoren bij de aanleg van deze gebieden. Tevens wordt de invloed onderzocht die deze samenwerking heeft op het beleidsresultaat. In totaal wordt in tien gemeenten onderzoek gedaan.

In dit rapport wordt verslag gedaan van de pilotstudie naar twee beleidsnetwerken in de gemeente Hatterem en Eemshoek. De pilotstudie heeft als doel:

- bekijken of de methodiek en theorie voldoen;
- onderzoeken of aanpassingen nodig zijn;
- bezien welke problemen er precies spelen bij de aanleg van 60 km/uur-gebieden.

Na eventuele aanpassing van methodiek en/of theorie worden de overige acht casussen onderzocht.

1.2. Vraagstelling van het onderzoek

Voor het onderzoek hanteren we de volgende vraagstelling:

In hoeverre draagt de organisatie van de samenwerking tussen betrokken actoren bij aan de slagvaardigheid 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?

Samenwerking is de bewuste afstemming van individuele doeleinden en handelingsplannen van de betrokken actoren gericht op het vergroten van de verkeersveiligheid. Bij samenwerking gaat het in deze definitie om het bundelen van krachten gericht op het bereiken van een gemeenschappelijk

doel. In deze definitie kan samenwerking zowel tot stand komen op basis van een vrijwillige afstemming van doeleinden en handelingsplannen, als onder dwang van bijvoorbeeld hogere organen of overheden. Het kan gaan om horizontale maar ook om verticale samenwerking.

De mate van slagvaardigheid van de beleidssamenwerking volgt uit de beoordeling van de resultaten van de samenwerking op basis van de criteria 'ambitieniveau van het beleid' en de mate waarin het beleid 'effectief' en 'efficiënt' is.

In *Hoofdstuk 2* worden de afhankelijke (slagvaardigheid van beleid) en de onafhankelijke variabele (organisatie van de samenwerking) toegelicht en verder uitgewerkt. Ook in de uitgebreide onderzoeksopzet (Bax, Pröpper en Litjens, 2003) heeft een uitwerking van de variabelen plaatsgevonden.

1.3. Leeswijzer

Dit rapport is als volgt opgebouwd. In *Hoofdstuk 2* komt de theorie aan de orde die de inspiratie vormt van dit onderzoek. *Hoofdstuk 3* is gewijd aan de methodologische kanten van de studie. In *Hoofdstuk 4* volgt een beschrijving van de twee casussen, Hattem en Eemmond. *Hoofdstuk 5* is gewijd aan de analyse van deze twee casussen. In *Hoofdstuk 6*, ten slotte, zijn conclusies en aanbevelingen voor het vervolgonderzoek opgenomen.

2. Theoretische achtergrond en begrippenkader

2.1. Introductie: Beleidsnetwerk

De politicologische en bestuurswetenschappelijke aandacht voor beleidsnetwerken komt voort uit de idee dat besluitvorming en beleid ten aanzien van maatschappelijke vraagstukken nog zelden volledig in handen is van een enkele bestuurlijke actor (Scharpf, 1978: 346). 'De' overheid bestaat veelal uit diverse organisaties die deels autonoom functioneren en deels ook conflicterende belangen hebben. Ook liggen de grenzen tussen overheidsactoren en maatschappelijke partijen niet meer vast, waardoor steeds meer sprake is van een tendens van 'vermaatschappelijking van de staat' (Kraemer, 1966). Deze verwaterde grenzen voeden de ontwikkeling dat steeds meer maatschappelijke actoren toegang zoeken tot de ontwikkeling en bepaling van overheidsbeleid. De overheid is daarbij minder autonoom en vrij van beïnvloeding bij de ontwikkeling van het beleid. Zonder formele politieke en bestuurlijke institutionele structuren te verwaarlozen, vormen beleidsnetwerken een structuur voor bemiddeling tussen verschillende belangen en preferenties en voor de aanpak van maatschappelijke problemen. Dit geldt ook voor het beleid Duurzaam Veilig. Hierbij zijn meerdere bestuurlijke en maatschappelijke actoren betrokken. Voor een slagvaardige aanpak van het beleid is het belangrijk hoe het samenspel tussen de betrokken actoren in het beleidsnetwerk is georganiseerd. Het organisatievraagstuk krijgt daarbij de dimensie van 'interorganisatie'. De term netwerk duidt op de relaties tussen twee of meer actoren. De uitbreiding tot het begrip beleidsnetwerk houdt dan in dat dit netwerk wordt afgebakend tot die actoren en die relaties die voor een bepaald beleid ten aanzien van een bepaalde maatschappelijke problematiek relevant zijn. De term beleidsnetwerk legt een verbinding tussen beleid en interorganisatorische relaties en kan als volgt gedefinieerd worden:

Een beleidsnetwerk omvat de actoren en hun onderlinge relaties die in relatief hoge mate van belang zijn voor een bepaald maatschappelijk vraagstuk of beleid.

Deze basisdefinitie is een open definitie. Zo kan een beleidsnetwerk meer of minder formeel georganiseerd zijn op basis van bijvoorbeeld een convenant of regeling, maar ook spontaan ontstaan. Beleidsnetwerken appelleren bij veel bestuurskundigen aan de horizontalisering van de verhoudingen binnen maatschappij en openbaar bestuur: meer informele, gedecentraliseerde en horizontale relaties. De definitie laat met nadruk de mogelijkheid open voor meer verticale en hiërarchische netwerkvormen. Een beleidsnetwerk laat zich immers vaak niet onttrekken aan machtsongelijke relaties. Actoren zijn bovendien slechts in beperkte mate (formeel) autonoom. Formele organisaties zijn meer of minder hiërarchisch georganiseerd, zo ook beleidsnetwerken.

Ook een hiërarchie met gecentraliseerde beslismacht kan in termen van bovenstaande definitie vanuit het beleidsnetwerkperspectief worden bestudeerd. Wat bureaucratieën en complexe organisaties in zijn algemeenheid onderscheidt van beleidsnetwerken, is niet zozeer de notie 'hiërarchie' versus 'horizontaal', maar 'enkelvoudige organisatorische' versus

'interorganisatorische' relaties (vgl. Simon, 1962). In het algemeen geldt dat de netwerkbenadering niet zozeer individuele kenmerken van actoren centraal stelt, maar de kenmerken van de relaties tussen twee of meer actoren (zie Wasserman & Faust, 1994).

De grenzen van het netwerk worden bepaald door de definitie en afbakening van een bepaald maatschappelijk vraagstuk en door de bepaling welke actoren daarvoor belangrijk zijn. In de definitie van beleidsnetwerk spreken we van actoren die 'in relatief hoge mate van belang zijn'. Anders omvat een beleidsnetwerk al gauw alles, daar waar alles met alles samenhangt of in verband gebracht kan worden. De definitie en de afbakening van een maatschappelijk vraagstuk, alsmede de bepaling van de belangrijke actoren zijn sterk afhankelijk van de betrokken actoren zelf en/of van de 'inschatting' van een onderzoeker. De grenzen van een netwerk zijn dus geen objectief gegeven.

2.1.1. *Afbakening van het netwerk in dit onderzoek*

Bij ieder onderzoek naar samenwerking of beleidsnetwerken is de bepaling van de 'grens' van het netwerk essentieel. Gemeenten, provincies, Rijk (onder meer via regionale directies Rijkswaterstaat) en waterschappen vormen als wegbeheerders de 'kern' van beleidsbepalers en uitvoerders in het regionale beleidsnetwerk. Naast deze kern van wegbeheerders kunnen andere partijen betrokken zijn bij de ondersteuning of facilitering van deelprojecten. Het betreft partijen zoals 3VO (educatie en voorlichting), regiopolitie en Openbaar Ministerie (handhaving), en mogelijk per regio andere betrokken partijen. Vaak zijn dergelijke partijen ook vertegenwoordigd in een Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid (ROV) en werken zij al langer samen.

Kennisleveranciers vormen een aparte categorie en hoeven overigens ook niet direct in de regio vertegenwoordigd zijn. Daarnaast zijn er andere, veelal maatschappelijke partijen van belang bij het verkrijgen van draagvlak voor het beleid Duurzaam Veilig. Mogelijke partijen zijn belangenverenigingen gericht op verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld de ANWB en Fietsersbond ENFB), reizigersverenigingen (zoals Rover), natuurbeschermingsverenigingen, werkgeversverenigingen, het georganiseerde bedrijfsleven (zoals Kamers van Koophandel) en eventuele behartigers van specifieke economische belangen van bijvoorbeeld de agrarische en de transportsector.

Ook de media en individuele burgers en bedrijven kunnen partij zijn rond diverse maatregelen van Duurzaam Veilig. Hun betrokkenheid bij, steun voor of tegenstand tegen concrete maatregelen kan essentieel zijn voor het beleid. Ten slotte vormen hulpdiensten (politie, brandweer en ambulance) en het openbaar vervoer (met name busmaatschappijen) een partij rond met name snelheidsremmende maatregelen, waarvan deze maatschappelijke dienstverlening hinder kan ondervinden.

2.2. **Beschrijving van de organisatie van de beleidssamenwerking**

Centrale onafhankelijke variabele in het onderzoek is de organisatie van de beleidssamenwerking. Voordat we hier op ingaan, behandelen we eerst het concept 'samenwerking'. Samenwerking is een bijzondere vorm van coördinatie.

Coördinatie

Het begrip coördinatie is meerduidig. Het wordt gebruikt om een proces, maar ook om het resultaat aan te duiden en het kan zowel bewust als onbewust gebeuren. Vatten we coördinatie binnen het verkeersveiligheidsbeleid op als proces, dan valt het te definiëren als het bewust op elkaar afstemmen van individuele handelingsplannen en/of gemeenschappelijke handelingsplannen (infrastructurele en gedragsbeïnvloedende maatregelen). Wanneer slechts één betrokken actor dit doet, is geen sprake van coördinatie, maar van (eenzijdige) aanpassing.

Samenwerking versus autonoom handelen

Samenwerking is te zien als een bijzondere vorm van coördinatie. Samenwerking is de bewuste afstemming door twee of meer actoren van gemeenschappelijke handelingsplannen. Bij coördinatie kan de afstemming tussen twee of meer actoren beperkt blijven tot hun individuele handelingsplannen, bijvoorbeeld het beperken van wederzijdse hinder. Bij samenwerking is er sprake van een bewuste bundeling van krachten, waarbij naast eventuele individuele doelen ook altijd een gemeenschappelijk doel een rol speelt. Waar coördinatie kan ontstaan als een onbewust gevolg van strijd, gaat het bij samenwerking om bewuste coöperatie (vgl. Barnard, 1968; Rogers & Whetten, 1982: 108-109; Warren, Rose & Bergunder, 1974: 75.)

Samenwerking staat tegenover autonoom handelen. Autonoom handelen betekent dat actoren gescheiden van elkaar en zonder afstemming zelfstandig opereren op basis van individueel bepaalde doelstellingen. Autonoom handelen is niet hetzelfde als volledig geïsoleerd en 'autarkisch' handelen en sluit niet uit dat actoren rekening met elkaar houden of strategisch op elkaar inspelen. Zij hebben hierover echter geen contact en komen niet tot overeenstemming. Zo handelt een actor autonoom als deze een andere actor wil helpen, maar de ander hierover niet informeert en niet nagaat of deze hulp wel wenselijk is.

2.2.1. *Uitwerking van de Organisatie van de samenwerking: drie organisatieprincipes*

Samenwerken staat zoals eerder genoemd tegenover autonoom handelen. Om de spanning tussen autonomie en samenwerking hanteerbaar te maken, hebben we drie organisatieprincipes ontwikkeld. De organisatieprincipes richten zich zowel op de wijze, als op de mate van samenwerking. De organisatieprincipes zijn:

1. Structuur afgestemd op de beleidsopgave
2. Kennisuitwisseling en anticipatie in plaats van besluitvorming
3. Flexibel autonoom handelen

In de onderzoeksopzet van dit onderzoek (Bax, Pröpper & Litjens, 2003) is de term 'organisatie van de samenwerking' uit de onderzoeksvraag in *Paragraaf 1.2* geoperationaliseerd aan de hand van de begrippen 'wijze van samenwerking' en 'mate van samenwerking'. In *Bijlage 1* is de uitwerking van deze operationalisatie aangegeven. De onderhavige pilotstudie heeft als doel te bekijken of de theorie en de operationalisatie ervan voldoende. Tijdens de analyse van de data van de twee casussen zijn de drie organisatieprincipes ontstaan. Zij komen bij de operationalisatie in de plaats van de term 'mate en wijze van samenwerking'. De motivatie hiervoor is de volgende: vanaf het begin bestond het idee dat alleen 'meer of minder samenwerking' niet voldoende was voor een goede verklaring voor de mate

van slagvaardigheid van het beleid. Pas door de bestudering van de twee casussen in de praktijk, konden de organisatieprincipes geformuleerd worden.

Ad 1. Structuur afgestemd op beleidsopgave

Kenmerkend voor dit organisatieprincipe is dat de structuur en intensiteit van de relaties tussen partijen aansluit bij de inhoudelijke samenhang van de beleidsopgave. Vragen die gesteld kunnen worden om te achterhalen of er sprake is van dit organisatieprincipe zijn:

- Sluit een mogelijke onderverdeling in subgroepen aan bij af te splitsen aspecten van de beleidsopgave?
- Is er sprake van een efficiënte en slagvaardige structuur of is er sprake van een ‘Poolse landdag’?

Onder beleidsopgave wordt een duidelijk geformuleerd onderdeel van het totale onderwerp, het aanleggen van 60 km/uur-gebieden, verstaan. Enkele onderdelen kunnen bijvoorbeeld zijn het overleggen over grensoverschrijdende wegen, het overleggen over de veiligheid van de wegen, het overleggen over de technische aspecten van de wegen en het overleggen over de maatschappelijke gevolgen van de inrichting.

In de praktijk kan de toepassing van dit principe worden afgemeten aan de hand van de volgende punten:

- binnen de gehele beleidsopgave zijn deeltaken of -thema's te onderscheiden; én
- voor een adequate behandeling van deze deeltaken of -thema's volstaat het dat een beperkt aantal partijen per deeltaak of -thema is betrokken en hierover interactie met elkaar aangaat; én
- deze beperking tot de interactie tussen de betrokken partijen per deeltaak of -thema doet zich in de praktijk ook werkelijk voor.

Dit principe kan worden toegepast ongeacht de aard van de relatie of interactie. De meeste 'winst' kan worden geboekt wanneer het gaat om fysiek overleg en/of besluitvorming. Als niet iedereen over alles hoeft mee te praten en te besluiten bespaart dit tijd, maar bevordert dit ook de slagvaardigheid. Het handelen van elke partij of subgroep van partijen wordt immers niet afhankelijk gesteld van instemming van alle andere partijen. Het principe is ook van toepassing bij kennisuitwisseling tussen partijen. De 'winst' bestaat er dan uit dat partijen minder kennis hoeven uit te wisselen en tot zich hoeven te nemen. Resultaat kan ook zijn dat partijen niet worden afgeleid door weinig relevante kennis.

Het tegenovergestelde van de *Structuur afgestemd op de beleidsopgave* is de zogenaamde Poolse Landdag. Eind 15e eeuw ontstond in Polen het parlement dat Sejm of Poolse Landdag werd genoemd. Dit gremium werd gekenmerkt door het "Liberum Veto" waardoor elk besluit tot wetgeving of belastingheffing unaniem genomen moest worden. Nog steeds wordt de uitdrukking gebruikt om onhandelbare vergaderingen aan te duiden waarbij iedereen zijn zegje wil doen en de besluitvorming niet efficiënt verloopt.

Ad 2. Kennisuitwisseling en anticipatie in plaats van besluitvorming

Bij dit organisatieprincipe is de onderlinge kennisuitwisseling dusdanig dat partijen op elkaar kunnen anticiperen of afstemmen zonder dat zij continu in overleg zijn en gezamenlijk hoeven te besluiten. Kunnen afzonderlijke partijen bijvoorbeeld in voldoende mate zelfstandig opereren, terwijl zij toch

rekening houden met anderen op basis van kennis van elkaar en andere relevante kennis voor de beleidsopgave?

Toepassing in de praktijk van dit principe kan worden bepaald aan hand van de volgende punten:

- tussen partijen vindt een uitwisseling van kennis of informatie plaats; én
- deze kennisuitwisseling geeft aanleiding voor partijen hun individuele handelen op anderen af te stemmen en maakt voor hen duidelijk hoe; én
- de kennisuitwisseling en anticipatie op elkaar komen in de plaats van fysiek overleg en besluitvorming – of met andere woorden zij maken het mogelijk fysiek overleg en besluitvorming te vermijden.

Bij een te ver doorgevoerde *Kennisuitwisseling en anticipatie* is er sprake van informatieoverlast. Hierbij is de overvloed aan informatie die uitgewisseld wordt tussen de verschillende actoren zo groot dat de verwerking van de informatie niet meer effectief kan verlopen. Informatie "sneeuwt onder" en afstemming komt daardoor in de knel.

Ad 3. Flexibel autonoom handelen

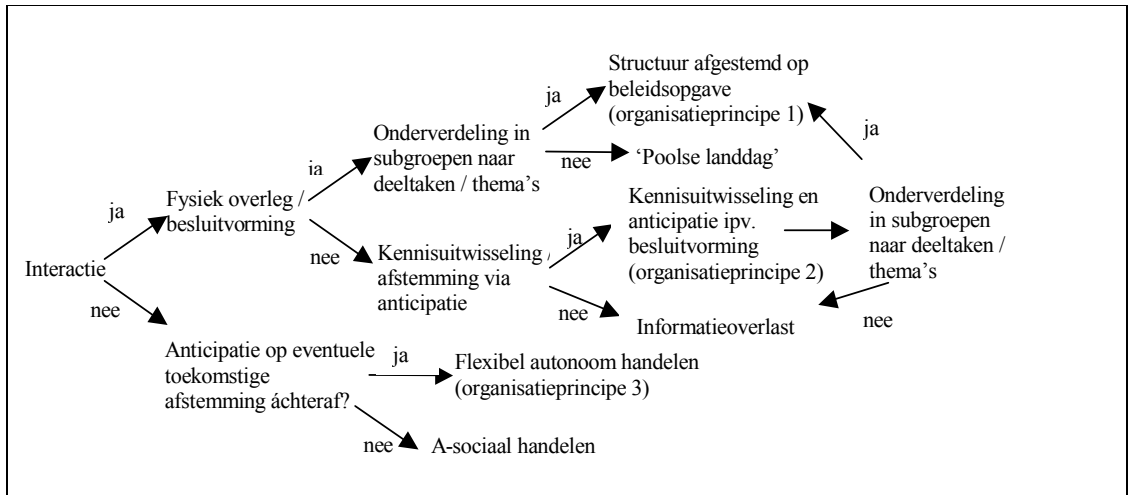
Bij dit organisatieprincipe zijn individuele stappen of handelingen zonder afstemming op andere partijen met minimale kosten en tijd terug te draaien of aan te passen. Worden bijvoorbeeld individuele 'kleine stapjes' gezet die nadien met minimale tijd en kosten kunnen worden aangepast aan de 'stappen' van andere partijen, of wacht iedereen op iedereen?

In de praktijk zijn de volgende punten van belang om te bepalen of dit principe wordt toegepast:

- een individuele partij (of subgroep) handelt zonder dat dit plaatsvindt op basis van overleg en besluitvorming en zonder dat dit gebaseerd is op kennis van en anticipatie op andere partijen (geen afstemming); én
- deze individuele partij kiest bewust handelingen die met minimale kosten en tijd teruggedraaid of aangepast kunnen worden als deze handelingen of de gevolgen daarvan achteraf aanleiding geven voor afstemming met andere partijen (anticipatie op eventuele toekomstige afstemming achteraf).

Een te ver doorgevoerd *Flexibel autonoom handelen* is a-sociaal handelen. Hiermee wordt bedoeld dat op geen enkele manier afstemming wordt gezocht over acties met andere actoren of van te voren wordt nagedacht over mogelijke consequenties van de eigen acties voor anderen.

Afbeelding 2.1 geeft een beslisboom om te analyseren welke organisatieprincipes wel of niet worden toegepast in een beleidsnetwerk.



Afbeelding 2.1. *Beslisboom organisatieprincipes.*

Toepassing van de organisatieprincipes maakt het mogelijk om interactie en communicatie selectief in te zetten en te richten op de slagvaardigheid van het beleid. Dit betekent dat de feitelijke constatering van louter méér interactie, communicatie en overleg op voorhand nog niets verklaart over de slagvaardigheid van het beleid. Van belang is of de interactie in voldoende mate selectief is: hoe is de interactie georganiseerd en met welke partijen wordt veel en met welke weinig gecommuniceerd in het licht van de beleidsopgave?

Een herkenbare vergelijking vormt een vergadering. Wanneer daarbij tien partijen om de tafel zitten, maar er steeds over zaken wordt gesproken die slechts enkele van de partijen uit dit gezelschap aangaan, is er eigenlijk sprake van een 'Poolse landdag'. Er is een efficiëntere structuur denkbaar dan deze Poolse landdag: een onderverdeling waarin steeds die partijen overleggen die bij het zelfde probleem betrokken zijn.

Wanneer de verschillende partijen over dezelfde informatie beschikken en deze ook op dezelfde manier verwerken kunnen zij zelfstandig handelen, terwijl toch rekening kan worden gehouden met het geheel. Fysiek overleg kan dan overbodig worden. Standaardisatie van procedures in schriftelijke richtlijnen of handboeken is daarvan een concreet voorbeeld. Ook moderne informatie- en communicatietechnologieën dragen bij aan onderlinge kennisuitwisseling die in plaats van fysiek overleg en besluitvorming kunnen treden.

Wanneer partijen onderling geen relaties onderhouden (zoals overleg of kennisuitwisseling) wil dit niet zeggen dat er niets van de grond komt (dat iedereen op iedereen wacht) of dat partijen geen rekening met elkaar houden. Partijen kunnen ook individueel stapjes zetten die achteraf, indien zij dan aanleiding geven tot afstemming met anderen, met relatief weinig moeite (kosten en tijd) zijn terug te draaien. Zo kan een gemeente besluiten het gedeelte van een grensoverschrijdende weg op haar territorium volgens een bepaald wegeregime in te richten, terwijl zij daarbij rekening houdt met eventuele aanpassingen achteraf op de handelingen van de buurgemeente.

Overigens blijkt uit het voorgaande dat er meer dan één organisatieprincipe per casus van toepassing kan zijn: een gemeente kan met sommige partijen fysiek overleg hebben, terwijl met anderen alleen kennisuitwisseling

plaatsvindt of zelfs geen overleg. Tevens is er geen sprake van een gradatie in de principes; elk principe wordt geacht de slagvaardigheid van het beleid te bevorderen, maar elk wordt in een andere situatie gebruikt (al dan geen fysiek overleg bijvoorbeeld).

Tenslotte worden de drie organisatieprincipes niet met elkaar vergeleken, maar wordt het verschil tussen de aanwezigheid en de afwezigheid van de principes onderzocht. Verondersteld wordt, dat de aanwezigheid van één van de principes (ongeacht welke) leidt tot een slagvaardig beleid, en de afwezigheid tot een minder slagvaardig beleid, zoals weergegeven in *Tabel 2.1.*

Organisatieprincipe	Aanwezigheid	Slagvaardig beleid verwacht?
Organisatieprincipe 1	Aanwezig	Ja
	Afwezig	Nee
Organisatieprincipe 2	Aanwezig	Ja
	Afwezig	Nee
Organisatieprincipe 3	Aanwezig	Ja
	Afwezig	Nee

Tabel 2.1. Verwachting over de aan- en afwezigheid van de organisatieprincipes.

2.3. Beschrijving van de resultaten van de beleidssamenwerking

2.3.1. Beleidsbepaling, uitvoering en effecten

Beschrijving van de beleidsresultaten vindt plaats aan de hand van de beleidsbepalings- en de uitvoeringsresultaten, alsmede de (neven)effecten van het beleid.

Aspecten	Beschrijving van de beleidsresultaten
Beleidsbepalingsresultaat	Beleidsvisie: - Welk individueel beleid is al dan niet tot stand gekomen? - Welk gemeenschappelijk beleid is tot stand gekomen en welke actoren zijn daarbij betrokken?
Beleidsuitvoeringsresultaat	De mate waarin middelen adequaat en tijdig zijn ingezet volgens het beleid zoals bepaald, onderscheiden naar infrastructuur en gedragsbeïnvloeding (beleidsprestatie)
Beleidseffecten	De mate waarin de beoogde doelen (zoals bepaald) zijn gerealiseerd.

Tabel 2.2. Beschrijving van de resultaten van de beleidssamenwerking.

2.3.2. Slagvaardigheid van de samenwerking

Slagvaardigheid valt uiteen in de effectiviteit, efficiëntie en ambitieniveau van het beleid. Bij effectiviteit gaat het niet om een beoordeling van de effecten van afzonderlijke maatregelen (bijvoorbeeld vermindering van het aantal

verkeersslachtoffers als gevolg van maatregel x) maar om de gerealiseerde omvang van het beleid. Bij efficiëntie gaat het om de verhouding tussen de kosten (programmakosten en coördinatiekosten) en de gerealiseerde effecten het beleid. Bij het ambitieniveau gaat het om de 'omvang van het beleid' waarmee in dit verband bedoeld wordt op de omvang van de doeleinden van het beleid, de doelgroep(en) van het beleid, de maatregelen en de snelheid waarmee deze gerealiseerd dienen te worden (tijdskeuzen). Ten opzichte van bestaande bestuurskundige literatuur (zie bijvoorbeeld Hoogerwerf en Herweijer, 1998), is het ambitieniveau een belangrijke aanvulling. Een beleid dat effectief is, maar een zeer laag ambitieniveau kent (bijvoorbeeld een gelijkblijvend aantal verkeersslachtoffers) is niet slagvaardig te noemen.

Aspecten	Beoordeling van de slagvaardigheid van de samenwerking
Ambitieniveau	- De omvang van de doeleinden van het beleid - De snelheid waarmee de doeleinden behaald dienen te worden
Effectiviteit	De mate waarin de gestelde beleidsdoelen worden gerealiseerd als gevolg van de ingezette beleidsmiddelen
Efficiëntie	De verhouding tussen de kosten van het beleid en de gestelde doelen/gerealiseerde effecten. Kosten in geld en tijd.

Tabel 2.3. *Beoordeling van de slagvaardigheid van het beleid.*

2.4. **Conditionerende omstandigheden**

De bijdrage van de organisatie van de beleidssamenwerking aan de beleidsresultaten kan worden beïnvloed door diverse omstandigheden. Anders gesteld: eenzelfde vorm van beleidssamenwerking heeft in de ene situatie andere resultaten dan in de andere situatie. Een aantal mogelijke omstandigheden die als condities een rol kunnen spelen, zijn veranderende wetgeving, financiële en economische omstandigheden en bestuurlijke ontwikkelingen zoals gemeentelijke herindelingen.

3. Uitvoering van het onderzoek: aard, methoden en ervaringen

3.1. Aard van het onderzoek en onderzoeksmethoden

Dit onderzoek is een vergelijkende casestudy. Minimaal 10 (en zomogelijk meer) casussen worden onderzocht op de onafhankelijke en de onafhankelijke variabele. In dit rapport worden bij wijze van pilotstudie 2 casussen onderzocht.

De te bestuderen casussen bestaan uit gemeenten die één of meerdere gebieden buiten de bebouwde kom inrichten als 60 km/uur-gebied. De geringe generaliseerbaarheid van casestudies wordt, door het werken met en vergelijken van verschillende casussen, gedeeltelijk opgelost. Meerdere casussen betekent meer onderzoeksobjecten en daardoor een grotere kans op externe geldigheid van de resultaten. Hierbij moet worden aangetekend dat bij een vergelijkend casestudy onderzoek nooit dermate hoge aantallen onderzoeksobjecten worden bestudeerd dat resultaten op statistische significantie kunnen worden getoetst.

Voor de datavergaring ten behoeve van de casuonderzoeken is gebruik gemaakt van de volgende bronnen:

- diverse schriftelijke stukken van de gemeenten;
- een schriftelijke vragenlijst onder partijen die bij de invoering van 60 km/uur-gebieden zijn betrokken;
- een interview met de betrokken beleidsambtenaar van de betreffende gemeente;
- een 'duurzaam veilig-meting' in de onderzochte 60 km/uur-gebieden: hierbij is gebruik gemaakt van de Duurzaam Veilig gehaltemeter.

De Duurzaam Veilig gehaltemeter is een instrument waarmee in verschillende stadia van ontwerp en uitvoering het "gehalte" aan duurzame veiligheid van wegennetwerken kan worden getoetst. Aan de hand van wegen- en verkeerskenmerken van een wegennet, wordt in een GIS-applicatie een beoordeling gegeven van de mate waarin wordt voldaan aan de voornaamste inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig (Van der Kooi & Dijkstra, 2000; Hummel, 2001).

3.2. Selectie van de casussen

In dit pilotonderzoek is de samenwerking in twee gemeenten onderzocht: de gemeente Hatterm en de gemeente Eemsmond.

Voor de selectie van de casussen zijn een aantal criteria gehanteerd.

Gemeenten komen in aanmerking voor deelname aan het onderzoek indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- Er is een besluit genomen over de aanleg van een of meer 60 km/uur-gebieden in de gemeente.
- Het besluit is zo recent mogelijk genomen, maximaal 1,5 à 2 jaar geleden.
- De besluitvorming is afgerond, inclusief eventuele bezwaren of beroepsprocedures.

- In verband met een maximale mogelijke samenwerking liggen de aan te leggen gebieden aan de rand van de gemeente, grenzend aan een andere gemeente.
- In de gemeente is in principe bestuurlijk draagvlak voor de invoering van een 60 km/uur-gebied.
- Er hebben tijdens de besluitvorming over de aanleg geen grote personele wisselingen of reorganisaties in de gemeente plaatsgevonden. Gezien de gemeenteraadsverkiezingen in 2002 is het praktisch niet mogelijk te eisen dat tijdens de besluitvorming geen wethouderswisseling heeft plaatsgevonden.
- De geselecteerde gemeenten behoren niet tot hetzelfde regionale netwerk.
- De gemeenten scoren duidelijk verschillend op de onafhankelijke variabele. Dat betekent dat gemeenten zullen worden geselecteerd die op voorhand intensief of juist weinig lijken te hebben samengewerkt. Dit selectiecriteria is gekozen omdat de onafhankelijke variabele in eerste instantie (in de onderzoeksopzet, Bax, Pröpper & Litjens, 2003) was geoperationaliseerd als "mate en wijze van samenwerking". Omdat de organisatieprincipes pas geformuleerd zijn tijdens de data-analyse, zijn de gemeenten niet geselecteerd op de aan- of afwezigheid van de organisatieprincipes.
- Vanuit de vooronderstelling dat grotere gemeenten autonomer zullen of kunnen opereren, wordt gecontroleerd voor gemeentegrootte. Dat wil zeggen dat enkele kleine, middelgrote en grote gemeenten zullen worden onderzocht.

Voor dit pilotonderzoek betekent dit dat er gezocht is naar twee gemeenten van ongeveer gelijke grootte, waarvan bij de één een vermoeden bestond dat de samenwerking intensief verlopen was, en bij de ander het vermoeden bestond dat er weinig samenwerking had plaatsgevonden.

Voor de daadwerkelijke selectie is een eerste groslijst opgesteld van gemeenten waarvan bekend is of vermoed werd dat men een besluit over de aanleg van een 60 km/uur-gebied had genomen. De lijst is opgesteld aan de hand van informatie die is ingewonnen bij provincies, SWOV-medewerkers, via internet en via gemeenten. Deze ongeveer 50 gemeenten is een kort telefonisch interview afgenomen met vragen naar de stand van zaken rond de aanleg van 60 km/uur-gebieden, de plaats van de gebieden, de houding van het college, eventuele reorganisaties in de gemeente en de samenwerking bij de besluitvorming. Voor het onderzoek in 2002 is op basis van bovenstaande criteria gekozen voor het onderzoeken van de gemeenten Eemshaven en Hattum. Beide zijn gemeenten waar recent besluiten over 60 km/uur-gebieden zijn genomen. In Eemshaven werden daarbij nauwelijks anderen geraadpleegd, in Hattum werd dit juist uitgebreid gedaan. Beide zijn kleine gemeenten (17.000 en 12.000 inwoners). Beide hebben 60 km/uur-gebieden die grenzen aan andere gemeenten. De gemeenten behoren niet tot hetzelfde regionale netwerk. In beide gemeenten hebben zich geen grote personele wisselingen of reorganisaties voorgedaan tijdens de besluitvorming.

Tijdens de uitvoering van het onderzoek bleek dat de gemeente Eemshaven in feite niet voldeed aan het criterium "aanwezigheid van bestuurlijk draagvlak voor 60 km-gebieden". Aangezien al aan de gemeente een rapportage in het vooruitzicht was gesteld, hebben we de casus Eemshaven

niet vervangen door een andere casus, alhoewel daar vanuit theoretisch oogpunt wel enige aanleiding toe was.

Per gemeente is één interview gehouden met de contactpersoon voor de aanleg van 60 km/uur-gebieden. Aan de hand van dit interview en met behulp van de verzamelde documenten over de besluitvorming zijn de grenzen van het netwerk vastgesteld. De organisaties binnen het netwerk zijn bevroegd door middel van een enquête, waarbij gezorgd is voor een zo hoog mogelijke response (via nabellen en het inschakeling van contactpersonen).

3.3. Ervaringen bij de dataverzameling

Het onderzoek werd uitgevoerd in de periode juni 2002-juni 2003. Over de tijd beschouwd werden de volgende activiteiten uitgevoerd:

- bepaling criteria selectie gemeenten (juli 2002);
- selectie en korte interviews ca. 40 gemeenten met 60 km/uur-gebied (juli 2002);
- feitelijke selectie twee gemeenten: Eemsmond en Hatterm (juli 2002);
- verzoek aan gemeentebestuur gemeenten om medewerking aan het onderzoek te verlenen (september 2002);
- interview met sleutelpersoon over samenwerkingsproces (oktober 2002);
- toezending van vragenlijst aan bij de samenwerking betrokken partijen (november 2002);
- verzameling van documenten die relevant zijn voor het samenwerkingsproces;
- analyse Duurzaam Veilig gehalte via Duurzaam Veiligheidsmeter (november 2002);
- analyse van gegevens, schrijven rapportage en opvragen aanvullende gegevens (januari-mei 2003);
- terugkoppeling resultaten aan betrokkenen via kort casusverslag (juni 2003);
- eindverslag (oktober 2003).

De ervaringen met de uitvoering van het onderzoek hebben geleid tot een aantal aanbevelingen voor verbetering van de onderzoeksmethode. Voor drie onderzoeksactiviteiten - selectie van gemeente, opzet van de interviews en afname van de vragenlijsten – kunnen aanbevelingen voor verbetering gegeven worden.

Selectie gemeenten: verkeerskundige criteria

Bij de vergelijking van de resultaten van gemeenten op de Duurzaam Veiligheidsmeter is een probleem dat de verkeerskundige uitgangssituatie zo verschillend kan zijn in gemeenten dat sommige gemeenten vrijwel geen aanpassingen hoeven te plegen om toch een hoge score op de Duurzaam Veiligheidsmeter te verkrijgen, terwijl andere gemeenten juist zeer veel moeten aanpassen om op de Duurzaam Veiligheidsmeter goed te kunnen scoren. Bij de selectie van gemeenten als mogelijke casus zou meer aandacht besteed moeten worden aan de verkeerskundige achtergrond-situatie en zouden al te grote verschillen op deze variabelen vermeden moeten worden.

Respons op de vragenlijst

De respons op de vragenlijst was zowel in Eemsmond als in Hattem slechts ongeveer 45%. Het gevolg van de lage respons was dat de theoretische constructie van het beleidsnetwerk inzake 60 km/uur-gebieden voor een deel gebaseerd moest worden op de uitkomsten van het interview en aanvullende documentatie in plaats van directe informatie van betrokken partijen.

De lage respons is deels te verklaren uit het feit dat de vragenlijst (zie *Bijlage 2 en 3*) door een aantal respondenten als tamelijk ingewikkeld werd beschouwd. Daarom is het zeker aan te bevelen om de huidige vragenlijst op een aantal punten te verduidelijken of vereenvoudigen zodat de vragenlijst gemakkelijker in te vullen is. Ook in vereenvoudigde vorm betreft het wellicht nog een ingewikkelde vragenlijst die wellicht bij sommige respondenten persoonlijk moet worden toegelicht door de onderzoeker. In *Bijlage 8* wordt een overzicht gegeven van de specifieke verbeterpunten voor de vragenlijst

De mate waarin het relevante netwerk is geïnventariseerd

Behalve de respons is ook van belang in hoeverre de volle omvang van het beleidsnetwerk inzake 60 km/uurgebieden is bestudeerd in het onderzoek. In het beleidsnetwerk van de gemeente Hattem heeft de onderzoeker op voorhand zelf de grens getrokken maar wel over de grenzen van het netwerk afgestemd met een 'sleutelinformant' uit het beleidsnetwerk ('Zijn er partijen over het hoofd gezien?'). In het beleidsnetwerk van de gemeente Eemsmond is de grens van het netwerk bepaald op basis van de partijen die de sleutelinformant uit dat beleidsnetwerk noemt. Dit leverde voor Hattem en Eemsmond verschillende netwerken op, waardoor ook de vergelijking van beide netwerken enigszins werd bemoeilijkt. Met name voor de gemeente Eemsmond werd een aantal externe partijen zoals kennisinstellingen, Sea Ports Groningen, buurgemeenten, Waterschap, Regionale Directie in het eerste verkennende gesprek niet met name genoemd, terwijl soortgelijke partijen wel in de casus Hattem naar voren kwamen. Daarom is met name het netwerk van externe partijen in Eemsmond minder goed afgedekt dan in Hattem. In volgend onderzoek zal voor een betere vergelijkbaarheid van netwerken de netwerkstructuur van te voren meer worden afgebakend door de onderzoekers. In *Paragraaf 5.1* besteden we verdere aandacht aan het specifieke onderwerp van de afbakening van het beleidsnetwerk.

Opzet van de interviews

In de uitvoering van het onderzoek ging het interview met de sleutelpersoon vooraf aan de effectmeting van het Duurzaam Veilig gehalte van het 60 km/uur-gebied via de methode van de Duurzaam Veiligghaltemeter. Vooral tijdens de uitvoering van het casusonderzoek in Eemsmond bleek dat niet alle relevante informatie in het interview met de sleutelpersoon naar voren kwam. De resultaten van de Duurzaam Veiligghaltemeter voor Eemsmond gaven aanleiding tot nieuwe vragen over het samenwerkingsproces. Het is dus sterk aan te bevelen om de interviews over het samenwerkingsproces pas uit te voeren nadat de resultaten van de Duurzaam Veiligghaltemeter geanalyseerd zijn. Met behulp van de kennis van de resultaten van de Duurzaam Veiligghaltemeter heeft de interviewer veel betere mogelijkheden om "op maat" specifieke vragen te stellen over het samenwerkingsproces. Ook kwam belangrijke aanvullende informatie naar voren in korte interviews met enkele andere betrokken partijen in het proces. Het lijkt erop dat er drie of vier interviews in plaats van één interview nodig zijn, om het

gehele samenwerkingsproces dekkend en goed te kunnen beschrijven. Eventueel kunnen de extra interviews ook telefonisch worden afgenomen.

Bij de beoordeling van de antwoorden op de vragenlijst speelt bij sommige respondenten ook het "petten"-probleem. Sommige respondenten zijn lid van meerdere partijen. De wethouder is bijvoorbeeld tegelijkertijd lid van de verkeerscommissie alsmede lid van het bestuur van de gemeente. De ambtenaar van de gemeente is lid van de verkeerscommissie, maar ook van de gemeentelijke organisatie. De vraag is dan vanuit welke rol de respondent de vragenlijst invult. Mede vanwege dit punt verdient de vragenlijst wellicht een persoonlijke introductie van de onderzoeker.

Afbakenen van het onderzoek

Niet alleen het theoretische model, maar ook de dataverzameling kan in het vervolgonderzoek meer worden gericht op het meer expliciet achterhalen van de toepassing van de drie organisatieprincipes. Daarbij hoort ook het achterhalen van cruciale voorbeelden en praktijken waaruit toepassing van de organisatieprincipes al dan niet blijkt.

4. Casusbeschrijvingen

In dit hoofdstuk worden de korte casusbeschrijvingen van Hattem en Eemsum gegeven. Een uitgebreide beschrijving van de casussen is opgenomen in een aparte rapportage.

4.1. Casusbeschrijving Hattem

De gemeente Hattem

Hattem is gelegen in Gelderland aan de noord-oostelijke rand van de Veluwe en het uiterwaardenlandschap van de IJssel. Het aantal inwoners bedraagt ca. 11.600 en de oppervlakte is ca. 2.420 ha. Buurgemeenten van Hattem zijn Heerde, Kampen, Oldebroek en Zwolle. De gemeente heeft een beschermd stadsgezicht en een gevarieerde woningbouw. In het westelijk deel beslaat het bosgebied een oppervlakte van circa 413 ha. Het noordelijk en oostelijk deel van de gemeente beslaat het polder- en uiterwaardengebied met veel weidegrond.

Hattem is een van de gemeenten die moeten streven naar een zogenaamd negatief migratiesaldo. Het woningbestand bedraagt ruim 4.699 woningen.

Een belangrijke actuele ontwikkeling in Hattem is inpassing van de aan te leggen Hanze(spoor)lijn. De gemeente is met het Rijk in overleg over het al dan niet aanleggen van een tunnelpassage onder de IJssel. Een andere ontwikkeling is bijvoorbeeld de realisering van een interlokaal bedrijventerrein met Heerde en Oldebroek.

De gemeente beheert 91,2 kilometer weg, waarvan 52,5 kilometer binnen de bebouwde kom en 38,7 kilometer buiten de bebouwde kom. Gemiddeld zijn er jaarlijks 3,1 ernstig gewonde verkeersslachtoffers op gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom (0,033 slachtoffer per kilometer) en jaarlijks 2,7 ernstige verkeersslachtoffers op wegen binnen de bebouwde kom (0,05 slachtoffer per kilometer) (Bron: BIS-V/ AVV). In de periode 2001 tot en met 2003 investeerde de gemeente per jaar gemiddeld 324.000 euro aan verkeersveiligheid/Duurzaam Veilig.

Het verkeersveiligheidsbeleid

De periode 2002-2006 staat in het teken van de verdere uitvoering van het vastgestelde gemeentelijke verkeersveiligheidsplan. De aanpassing van hoofdontsluitingswegen is in 2002 afgerond. Voetgangers krijgen in deze periode meer aandacht in het verkeersbeleid, onder meer door het oplossen van knelpunten in looproutes in en rond binnenstad. Bij het rijk blijft inzet dat de spoorlijnen in Hattem de IJssel kruisen door middel van een tunnel (bron: collegeprogramma Burgemeester en Wethouders van gemeente Hattem).

Sinds 1998 functioneert er een overleg- en adviesplatform voor verkeersveiligheid met vertegenwoordigers van (plaatselijke) belangengroeperingen (zoals 3VO, onderwijs, rijschoolhouders, politie en de Stichting Gehandicaptenberaad). Het verkeersplatform geeft op verzoek van burgemeester en wethouders, inwoners van de gemeente of uit eigen beweging advies over alle onderwerpen op het gebied van verkeersveiligheid in de gemeente Hattem.

Voor de uitwerking op provinciaal niveau fungeert in Gelderland het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG). Daarin zijn alle Gelderse organisaties verenigd. Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland stelt een Gelders Meerjarenplan Verkeersveiligheid op. Het ROVG legt de nadruk op verdergaande samenwerking, bindende afspraken en uitwisseling van informatie.

De provincie Gelderland heeft een belangrijke taak om de taakstellingen mede te realiseren. Daaraan geeft zij onder meer vorm via het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP-1, 1998-2001). In een evaluatie daarvan meldt de provincie een sterke daling van het aantal verkeersdoden (sinds 1986 een reductie van 45%) waardoor de doelstelling voor 2010 al bijna is gehaald. Ook de ernst van de ongevallen neemt af. Strenge handhaving, nieuwe verkeersregels (bromfiets op de rijbaan) leiden volgens de provincie, in combinatie met verkeersmaatregelen aan de weg, tot deze resultaten. De provincie werkt momenteel aan een tweede verkeers- en vervoersplan.

Bij het formuleren van het gemeentelijk beleid wordt aansluiting gezocht bij rijks- en provinciaal beleid, het ROVG en de gemeentelijke samenwerking in de regio Noordwest-Veluwe (ISV). Het gemeentelijke samenwerkingsverband Noordwest-Veluwe heeft een verkeersveiligheidsplan opgesteld met diverse doelstellingen.

In het gemeentelijk verkeersveiligheidsplan Hattem wordt het gemeentelijk beleid verwoord. Het streefbeeld voor de gemeente Hattem is conform rijksbeleid als volgt geformuleerd:

"In het jaar 2002 vallen er nog maximaal 24 verkeersslachtoffers op het wegennet binnen de gemeente Hattem, in 2010 zijn dat maximaal 0 doden en 20 gewonden. Om dit streefbeeld te kunnen realiseren dient een duurzaam veilig verkeerssysteem te worden ontwikkeld. Hierbij worden als basis de invalshoeken van duurzaam veilig genomen, waarbij de gemeente Hattem streeft naar een duurzaam veilige infrastructuur en veilig gedrag in het verkeer."

In het gemeentelijke verkeersveiligheidsplan is tevens aangegeven dat het ongewenst is dat er in het buitengebied van de gemeente Hattem wegen voorkomen met een verkeersfunctie (met uitzondering van de genoemde autosnelwegen). Wel wordt de 'verblijfsfunctie' toegekend via de categorie 'gebiedsontsluitingsweg'. Deze categorie is toegekend aan de Apeldoornseweg, Geldersedijk en Zuiderzeestraatweg; allen voor zover gelegen binnen het gemeentelijke grondgebied van Hattem en buiten de bebouwde kom.

Uitvoering 60 km/uur-gebieden

De invoering van 60 km/uur-gebieden in Hattem is voor alle gebieden in Hattem integraal gepland. Deze plannen zijn vanuit de ambtelijke organisatie en het college van BenW met ondersteuning door een extern verkeerskundig bureau opgesteld. Er is sprake van een totaalplan dat in 1997 door de gemeenteraad is bekrachtigd. De invoering van de plannen loopt gefaseerd.

Zowel het gemeentelijke verkeersveiligheidsplan als de afzonderlijke verkeersbesluiten (zoals voor instelling van 30- en 60 km/uur-gebieden) staan open voor standaard inspraakprocedures. De gemeente biedt

overigens vooral inspraak op basis van min of meer afgeronde plannen waarop gereageerd kan worden.

Binnen de gemeente blijkt sprake van redelijk frequent overleg met diverse belangengroepen, maatschappelijke organisaties en andere instellingen. Zo is er overleg met de politie over handhaving van snelheden, met onderwijsinstellingen over verkeerseducatie en verkeersonveilige verkeerssituaties voor scholieren. Dit overleg wordt vanaf april 1998 gestructureerd via de instelling van het Verkeersplatform Hattem. Daarna worden deze plannen voorgelegd aan de raadscommissie Verkeer, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) en tenslotte behandeld door de gemeenteraad.

Zowel op basis van adviezen van het Verkeersplatform, als op basis van individuele inspraakreacties uit de samenleving – bijvoorbeeld op het verkeersbesluit inzake het instellen van 30- en 60 km/uur-gebieden – blijkt de gemeente Hattem gevoelig voor het wijzigen van een aantal voorgenomen 60-km/uur-gebieden in 30 km/uur-gebieden. De gemeente overlegt ook met enkele buurgemeenten over specifieke grensoverschrijdende wegen.

De realisatie van 30- en 60 km/uur-gebieden is in 2002 in de basis afgerond en krijgt een nadere invulling in 2004-2007. De invulling van 60 km/uur-gebieden betreft de volgende wegen: Apeldoornseweg, Gapersweg, Geldersekade, Kanaaldijk, Geldersedijk, Hessenweg, Hilsdijk, Hoernaardseweg, Ierstweg, Kanaaldijk, Konijnenbergerweg, Netelhorst, Oostersedijk, Oranje Nassaulaan (en omgeving), Schipsweg, Veenwal, Weerdweg. De fysieke maatregelen betreffen onder meer het plaatsen van diverse toegangspoorten (60/30 km/uur, 60/50 km/uur, 80/60 km/uur), het aanbrengen van verkeersborden en wegbelijning. Op verschillende plaatsen zijn de voorrangregels aangepast (Regeling Voorrang).

4.2. Casusbeschrijving Eemsmond

De gemeente Eemsmond

De gemeente Eemsmond ligt in Noord-Oost Groningen en bestaat uit zeventien dorpskernen, variërend in grootte van 75 tot 5600 inwoners. Uithuizen is de grootste kern, waar tevens het bestuurscentrum is gevestigd. Met water meegerekend is de gemeente qua hectares de grootste gemeente in Nederland. Rijden van de ene kant van de gemeente naar de andere is een afstand van een kleine 25 km. De gemeente telt ca. 17.200 inwoners, heeft een oppervlakte van 190 vierkante km land en 361 vierkante km water en telde in 1999 een wagenpark van 5878 personenauto's en 780 bedrijfsauto's. De gemeente beheert 97,1 km weg binnen de bebouwde kom en 158,6 km weg buiten de bebouwde kom, in totaal 255 km. Gemiddeld zijn er jaarlijks 3,8 ernstig gewonde verkeersslachtoffers op gemeentelijke wegen buiten de kom (0,04 slachtoffer per km weg) en jaarlijks ca. 2,5 ernstige verkeersslachtoffers op wegen binnen de kom (0,024 slachtoffer per km weg)

Indien - zoals hier voorgaand - verkeersonveiligheid wordt beschouwd in termen van ernstige ongevallen (resultierend in dood of letsel) doet de verkeersonveiligheid buiten de kom in Eemsmond structureel niet onder voor de verkeersonveiligheid binnen de kom. Worden ook lichtere letsel-ongevallen in de beschouwing betrokken (geen dood/ziekenhuisopname),

dan verandert het beeld wat en komt de verkeersonveiligheid binnen de bebouwde kom als sterkere factor naar voren. Ook de klachten ten aanzien van verkeersonveiligheid zullen in sterkere mate betrekking hebben op situaties binnen de bebouwde kom. In de periode 1999-2003 besteedde de gemeente Eemsmond jaarlijks ca. 100.000 Euro aan verkeersveiligheidsbeleid (voornamelijk inrichting 30 km/uur-gebieden).

In de gemeente Eemsmond zijn meer dan 600 bedrijven actief, van eenmanszaken tot grote, internationaal opererende bedrijven. Deze bieden werk aan duizenden mensen. De aard van de bedrijvigheid is zeer divers. Uiteraard is de landbouw in deze regio sterk vertegenwoordigd.

Het verkeersveiligheidsbeleid

De gemeenteraad van Eemsmond stelde in 1996 het Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan vast. In dit plan werd geen expliciete taakstelling voor verkeersveiligheid opgenomen. De gemeente Eemsmond wees in het kader van subsidiemogelijkheden in het Duurzaam Veilig convenant vijf gebieden aan als verblijfsgebieden en heeft daarvoor een bedrag van 173.160 Euro aan subsidie ontvangen.

In najaar 2000 werd een wegcategoriseringsplan gemaakt. Het plan werd opgesteld door bureau Grontmij in overleg met de gemeentelijke Verkeerscommissie Eemsmond en de sector Ruimte. Het wegcategoriseringsplan werd besproken in een raadsvergadering in december 2000. Uiteindelijk wordt het wegcategoriseringsplan ter stemming voorgedragen met als enige wijziging dat het college een voorlopige verkeersfunctie (dus limiet 80) wil aanbevelen voor de weg Usquert-Middelstum.

Naast uitvoering van de 30 km/uur-zones hield de afdeling beheer zich in 2001 ook bezig met de voorbereiding van de maatregel "Bestuurders van Rechts Voorrang". Hiertoe werd een voorstel aan de raad ingediend in februari 2001. De gemeente Eemsmond heeft het in 1996 door Grontmij opgestelde gemeentelijk verkeersveiligheidsplan nog niet geactualiseerd.

Uitvoering van 60 km/uur-gebieden

In de gemeente Eemsmond zijn de belangrijke partijen op het terrein van verkeer en vervoer verenigd in de gemeentelijke verkeerscommissie. Deze partijen zijn: de wethouder Verkeer en Vervoer, twee vertegenwoordigers van de regiopolitie, twee vertegenwoordigers van 3VO, een medewerker van het ROVG en een medewerker van de Sector Ruimte. Deze partijen vormen de kern wat betreft overleg en initiatieven op het terrein van verkeersveiligheidsbeleid. Soms wordt ook het bureau Grontmij uitgenodigd om te participeren in de verkeerscommissie. Deze commissie vergadert om de vier/vijf weken en geeft in concreto uitvoering aan het gemeentelijk verkeersbeleid.

De verkeerscommissie van de gemeente Eemsmond speelt een belangrijke rol in het stimuleren van verkeersbeleid in de gemeente. De technische deskundigheid over het onderwerp zit bij deze commissie, en deze commissie moet met voorstellen komen richting College (en Raad). Ten aanzien van de herinrichting van 60 km/uur-gebieden merkt de toenmalige wethouder op dat bij herinrichting van 60 km/uur-wegen de raad geconsulteerd zal worden.

In de gemeente Eemsmond is geen totaalplan opgesteld voor de inrichting van 60 km/uur-gebieden. Er zijn daarom ook geen structurele vormen van overleg met Groningen Seaports, met provinciale gedeputeerde, met

buurgemeenten Bedum en Loppersum over de inrichting van 60 km/uur-wegen.

Voor een belangrijk deel was het doel van de inrichting van 60 km/uur-wegen in Eemsmond om te voldoen aan de wettelijke vereisten die specificeren dat een 30 km/uur-weg niet kan grenzen aan een 80 km/uur-weg. De inrichting van 30 km/uur-gebieden bracht daarom met zich mee dat ook de aangrenzende wegen buiten de kom tot 60 km/uur-wegen ingericht moesten worden. Verder was er met name vanuit de politiek weinig belangstelling om actief en serieus aan de slag te gaan met de maatregel 60 km/uur. De argumenten waren dat de maatregel 60 km/uur-gebieden goede doorstroming hindert, niet gewenst is door burgers, er weinig geld is voor de verkeersmaatregel 60 km/uur-gebieden (in een uitgestrekt gebied), en dat deze maatregel weinig kan uitmaken voor verkeersveiligheid op betreffende wegen. Gezien de grote consensus in de politiek op dit punt zien hebben de gemeentelijke verkeerscommissie en de Wethouder verkeer en vervoer ook nauwelijks kansen gezien, om het onderwerp "60 km/uur-gebied" überhaupt op de politieke agenda te krijgen. Een poging daartoe via een plan van bureau Grontmij voor het buitengebied strandde al snel in de wandelgangen van de plaatselijke politiek.

De belangenvraag: "Is er met de herinrichting van het buitengebied op de langere termijn een reductie van slachtoffers te verwachten volgens de beste kennis die er is in het land en moeten we of willen we op basis van die verwachting inzetten op een actief beleid, ondanks dat er momenteel geen geld en geen goodwill voor is bij de bevolking?" is in/als resultaat van de plaatselijke politieke discussie eigenlijk niet gesteld. De bestaande (unanieme) politieke twijfel over de effectiviteit van de 60 km/uur maatregel is niet feitelijk getoetst aan externe expertise. Er is eigenlijk geen poging gedaan om informatie over de effectiviteit van 60km/uur maatregel toegespitst op de gemeente Eemsmond nader in kaart te brengen.

In 2000 werden vijf gebieden aangewezen als 30 km/uur verblijfsgebieden. De wegen buiten de kom die aansloten op de 30 km/uur-zones, werden voor een deel als 60 km/uur-gebied ingericht. De reden hiervoor was van juridische aard, aangezien aansluiting van 60 km/uur op 30 km/uur-wegen wettelijk voorgeschreven is. Vanwege deze reden werden in 2001 (delen van) de volgende wegen tot 60 km/uur-gebied ingericht: Kloosterweg, Onderdendamsterweg, Kloosterweg, Noordpolderweg, Stitswerderweg, Knolweg, J. Tilbusscherweg, 't Lage Eind, Molenhorn, Klinkenborgerweg, Onnemaweg, Oldörpsterweg, Munnikenweg, Hogeweg, Holwinsterweg. Het initiatief tot herinrichting van delen weg tot 60 km/uur gebied kwam dus rechtstreeks voort uit de juridische verplichtingen als wegbeheerder. De inrichting van de 30 km/uur-gebieden in Eppenhuisen en Oldenzijl leidde opnieuw tot besluiten om de aangrenzende wegen buiten de kom tot 60 km/uur-gebied in te richten. Dit betrof dan de volgende wegen: Zevenhuisen, Eppenhuiserweg, Noorderweg. Daarnaast werden in 2000/2001 ook enkele verkeersbesluiten genomen tot herinrichting van 80 km/uur tot 60 km/uur-gebied n.a.v. geconstateerde knelpunten. Deze wegen waren: Westerfalge (Augustus 2001), Doodstilsterweg (Maart 2002), Barmerweg (Maart 2002), Kwelderweg (Juli 2002), Robbenplaatsweg (Juli 2002), een deel van de Oosternielandseweg (Maart 2001). In totaal richtte gemeente Eemsmond in ca. 2 jaar tijd ca. 18% van het wegennet buiten de bebouwde kom tot 60 km/uur-gebied in. De maatregelen betroffen merendeels het plaatsen van borden. De Oosternielandse weg en de Westerfalge zijn de enige wegen

waar onderbroken kantbelijning is geplaatst. Voor andere wegen gold dat een onderbroken kantbelijning niet nodig was, daar dit alleen vereist is bij wegen die 4,5 meter of breder zijn. Er zijn geen maatregelen genomen nabij kruispunten.

5. Analyse van de casussen

In dit hoofdstuk maken we een vergelijking tussen de twee 'pilot'-casussen die zijn uitgevoerd in de gemeenten Hattem en Eemsmond. Dit verslag is een tussentijdse bouwsteen op weg naar de eindrapportage waarin een systematische vergelijking tussen tien casusverslagen wordt gemaakt. De vergelijking is geen breed onderzoek naar alle mogelijke factoren en hun onderlinge verbanden bij de invoering van 60 km/uur-gebieden in beide gemeenten, maar richt zich op een beperkt aantal aandachtspunten uit het theoretische onderzoeksmodel.

5.1. Actoranalyse: de partijen in het beleidsnetwerk

Bij het onderzoek naar samenwerking voor het invoeren van 60 km/uur-gebieden in Hattem en Eemsmond onderzoeken we de aanwezigheid van relaties tussen diverse de partijen uit beide 'beleidsnetwerken'. Een relatie kan bestaan uit alle (in)formele, professionele contacten ten behoeve van de aanleg van 60 km/uur-gebieden gericht op informatie-uitwisseling en overleg via mondeling, elektronisch, telefonisch of schriftelijk verkeer. Daarbij vallen twee verschillen tussen de beleidsnetwerken op:

- methodologisch ten aanzien van de afbakening/begrenzing van beide beleidsnetwerken door de onderzoekers;
- relationeel in de afbakening/begrenzing door de beleidsactoren in beide beleidsnetwerken zélf.

De afbakening van een beleidsnetwerk is bij beleidsnetwerkanalyse essentieel. Een methodologisch verschil tussen beide beleidsnetwerken is een andere wijze waarop de begrenzing van de beleidsnetwerken tot stand is gekomen. In het beleidsnetwerk van de gemeente Hattem heeft de onderzoeker op voorhand zelf de grens getrokken maar wel over de grenzen van het netwerk afgestemd met een 'sleutelinformant' uit het beleidsnetwerk ('Zijn er partijen over het hoofd gezien?'). In het beleidsnetwerk van gemeente Eemsmond is de grens van het netwerk bepaald op basis van de partijen die de sleutelinformant uit dat beleidsnetwerk noemt. Dit verschil in aanpak leidt tot een verschil in afbakening.

In het beleidsnetwerk van Hattem is de grens breder getrokken (méér en meerdere typen actoren) en het 'aggregatieniveau' van de actoren is hoger dan in de casus van de gemeente Eemsmond. In plaats van het uitsplitsen naar bijvoorbeeld gemeenteraad, college van BenW en ambtelijke organisatie van een gemeente, wordt uiteindelijk op een hoger aggregatieniveau over dé gemeente gesproken als organisatorische entiteit in het beleidsnetwerk. Hetzelfde geldt bijvoorbeeld voor 'de' politie (zowel regio-politie, inclusief de betreffende basiseenheid). De afbakening/begrenzing tussen de verschillende netwerken is uit oogpunt van vergelijkbaarheid idealiter dezelfde en de wijze waarop deze tot stand komt berust op een afspraak. In het vervolgonderzoek wordt daarom op voorhand door de onderzoekers een eensluidende en vergelijkbare netwerkbegrenzing gehanteerd. In dit onderzoek is bij het ontdekken van dit probleem (na een eerste analyses van de gegevens op basis van de enquête) een extra gesprek gevoerd met de sleutelpersoon. Deze aanvullende informatie is verwerkt in de teksten van dit analyse-hoofdstuk, maar niet in de

netwerkplaatjes, aangezien daarvoor informatie uit enquêtes nodig zou zijn en de enquêtes reeds verstuurd en retour ontvangen waren.

Afgezien van de methodologische afbakening door de onderzoekers is er ook sprake van een verschil van relationele aard in de afbakening/begrenzing door de beleidsactoren zélf. Het beleidsnetwerk in Eemsmond is eenvoudigweg minder omvangrijk dan het beleidsnetwerk in Hattem als we afgaan op de beleidsactoren (met name de 'sleutelinformant') uit het beleidsnetwerk Eemsmond. Gevraagd naar de omvang van het eigen beleidsnetwerk en de partijen waarmee men in het kader van de aanleg van 60 km/uur-gebieden contacten onderhoudt, weten de actoren in Eemsmond minder namen van andere partijen te genereren dan het geval is in de casus Hattem.

In *Bijlage 4* zijn de partijen, hun belangen en daarmee ook de grenzen van beide beleidsnetwerken weergegeven.

5.2. Organisatie van de samenwerking

Samenwerking is de bewuste afstemming van individuele doeleinden en handelingsplannen van de betrokken partijen, gericht op het vergroten van de verkeersveiligheid. Bij samenwerking gaat het in deze omschrijving om het bundelen van krachten gericht op het bereiken van een gemeenschappelijk doel. In dit onderzoek bekijken we de wijze en de mate van samenwerking.

Voor de organisatie van samenwerking kijken we in het bijzonder naar de structuur, de cultuur en het proces van de samenwerking. Daaraan ontleen we drie organisatieprincipes om het spanningsveld tussen samenwerking en autonoom handelen hanteerbaar te maken. Deze organisatieprincipes richten zich zowel op de wijze als de mate van samenwerking in het beleidsnetwerk. De organisatieprincipes zijn (zie voor een uitvoeriger beschrijving *Paragraaf 2.2.1*):

1. Structuur afgestemd op beleidsopgave: de structuur en intensiteit van de relaties tussen partijen sluit aan bij de inhoudelijke samenhang van de beleidsopgave. Sluit een mogelijke onderverdeling in subgroepen aan bij af te splitsen aspecten van de beleidsopgave? Is er sprake van een efficiënte en slagvaardige structuur of is er een 'Poolse landdag'?
2. Kennisuitwisseling en anticipatie in plaats van besluitvorming: de onderlinge kennisuitwisseling is dusdanig dat partijen op elkaar kunnen anticiperen of afstemmen zonder dat zij continu in overleg zijn en gezamenlijk hoeven te besluiten. Kunnen afzonderlijke partijen bijvoorbeeld in voldoende mate zelfstandig opereren, terwijl zij toch rekening houden met anderen op basis van kennis van elkaar en andere relevante kennis voor de beleidsopgave?
3. Flexibel autonoom handelen: individuele stappen of handelingen zonder afstemming op andere partijen zijn met minimale kosten en tijd terug te draaien of aan te passen. Worden bijvoorbeeld individuele 'kleine stapjes' gezet die nadien met minimale tijd en kosten kunnen worden aangepast aan de 'stappen' van andere partijen, of wacht iedereen op iedereen?

Toepassing van de organisatieprincipes maakt het mogelijk om interactie en communicatie selectief in te zetten en te richten op de slagvaardigheid van het beleid. Dit betekent dat de feitelijke constatering van louter méér

interactie, communicatie en overleg op voorhand nog niets verklaart over de slagvaardigheid van het beleid. Van belang is of de interactie in voldoende mate selectief is: hoe is de interactie georganiseerd en met welke partijen wordt veel en met welke weinig gecommuniceerd in het licht van de beleidsopgave?

5.3. Toepassing van organisatieprincipe 1: structuur afgestemd op de beleidsopgave

Een groot verschil tussen Hattem en Eemsmond betreft de al dan niet formele verankering van de samenwerking over Duurzaam Veilig (waaronder de aanleg van 60 km/uur-gebieden). Allereerst is in Hattem expliciet sprake van een (integraal) Verkeersveiligheidsplan dat de basis vormt voor de verdere inrichting van 30- en 60 km/uur-gebieden. Hoewel in Eemsmond ook een Verkeersveiligheidsplan bestaat, kenmerkt het verkeersveiligheidsbeleid zich voornamelijk door een ad-hoc-aanpak en inrichting van enkele 60 km/uur-wegen. Deze aanpak weerspiegelt ook de structuur van de samenwerking. In Hattem is bijvoorbeeld sprake van intensieve (inter)bestuurlijke samenwerking, vooral ook met partijen buiten de gemeente, zoals buurgemeenten en andere regiogemeenten (vooral binnen de provincie Gelderland) via de intergemeentelijke samenwerking Noordwest-Veluwe, de provincie Gelderland en het ROVG, politie, brandweer en kennisinstellingen.

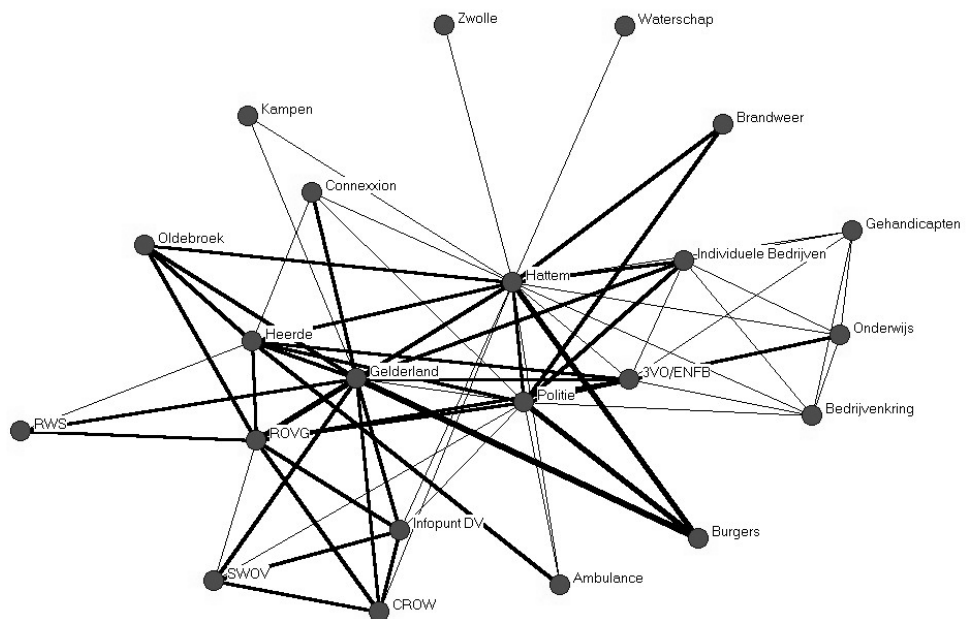
In deze samenwerkingsverbanden komen de diverse betrokken functionarissen elkaar veelvuldig 'tegen'. Gemeente Hattem geeft aan weliswaar formeel autonoom te zijn bij de invoering van 60 km/uur-gebieden, maar toch een grote wederzijdse afhankelijkheid tot andere partijen te zien. In Eemsmond ontbreken deze hechte samenwerkingsverbanden over 60 km/uur-gebieden grotendeels. Zo zijn er geen structurele vormen van overleg met Groningen Seaports (over wiens grondgebied ook wegen van de gemeente lopen), de provincie Groningen of met de buurgemeenten.

Beide gemeenten kennen wel een vorm van samenwerking die zich grotendeels richt op partijen binnen de eigen gemeenten:

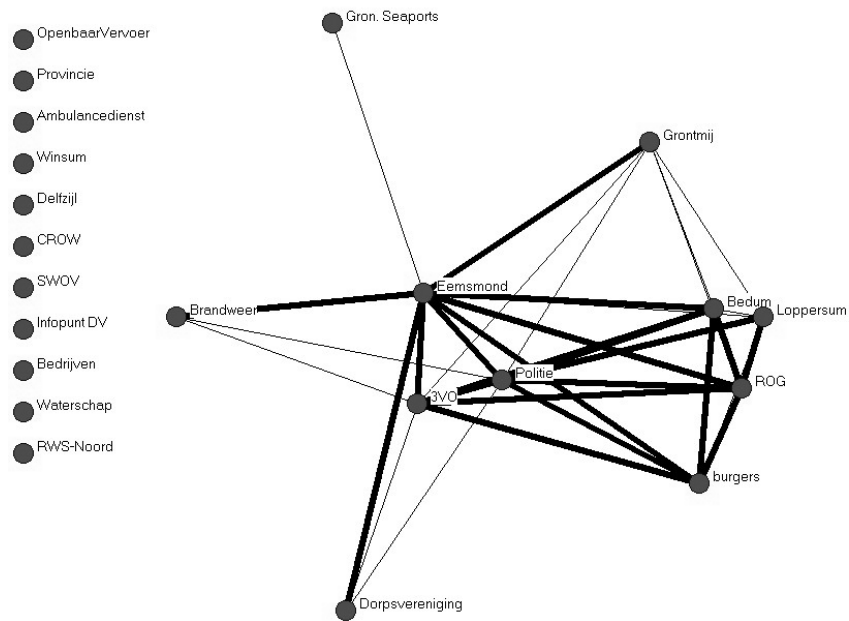
- de gemeente Hattem onderhoudt op lokaal niveau met diverse maatschappelijke instellingen/organisaties contacten via het Verkeersplatform Hattem. Het platform biedt gevraagd en ongevraagd advies aan het college van BenW over verkeersveiligheid. Deelnemers zijn diverse plaatselijke groeperingen, zoals onderwijsinstellingen, Bedrijvenkring, 3VO, Stichting Gehandicaptenberaad en de politie;
- in de gemeente Eemsmond fungeert de Gemeentelijke Verkeerscommissie Eemsmond. De Verkeerscommissie vormt de kern voor overleg en initiatieven op het terrein van verkeersveiligheid. De Verkeerscommissie doet voorstellen aan het college van B&W van Eemsmond. Deelnemers zijn de gemeente Eemsmond (portefeuillehouder Verkeer en Vervoer en ambtenaren), de politie, 3VO en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Groningen. Op ad-hocbasis wordt een ingenieursbureau uitgenodigd.

De *Afbeeldingen 5.1* en *5.2* geven een overzicht van alle partijen en hun onderlinge relaties voor beide beleidsnetwerken. De afbeeldingen zijn vervaardigd met behulp van de computersoftware Ucinet versie 6.29. Aan deze figuren liggen twee datamatrices ten grondslag die zijn opgesteld op basis van een schriftelijke vragenlijst (*Bijlage 2* en *3*) onder alle partijen van

de beleidsnetwerken. De respons was zowel in Hattem als in Eemsmond 45%, aangevuld met expertinformatie door een sleutelpersoon (beleidsmedewerker verkeer) van de gemeente. Hoewel de response op de enquête niet heel hoog te noemen is, denken we toch een goed beeld van het netwerk te kunnen geven. Door middel van nabellen is bereikt dat alle partijen met wie de gemeenten veel contact onderhouden geantwoord hebben. Tevens hebben we de unilaterale contacten ook weergegeven in het netwerkfiguur, dat wil zeggen de contacten waarbij slechts van één van de partijen aangaf contact met de andere te hebben (bijvoorbeeld omdat de andere partij de enquête niet retour zond). Ten aanzien van de figuren kan opgemerkt worden dat de 'partijen' burgers en bedrijven geen coherente entiteit vormen. Het betreft verschillende individuele bedrijven en burgers die vanuit verschillende motieven en aanleidingen contacten onderhouden met andere partijen (zoals brievenschrijvers/insprekers bij gemeente, handhavings- en educatiecontacten bij politie en dergelijke). Voor de figuur over de gemeente Eemsmond geldt dat ten opzichte van de afzonderlijke casusrapportage van gemeente Eemsmond de afbeelding voor deze vergelijkende rapportage is aangepast. Enkele afzonderlijke partijen zijn 'geaggregeerd' tot één partij, partijen die geen relaties met anderen onderhouden zijn opgenomen als 'geïsoleerde' partij.



Afbeelding 5.1. Alle partijen en relaties uit het beleidsnetwerk van gemeente Hattem (dunne lijnen = jaarlijks contact, dikke lijnen = maandelijks of wekelijks contact).



Afbeelding 5.2. Alle partijen en relaties uit het beleidsnetwerk van gemeente Eemsmond (dunne lijnen = jaarlijks contact, dikke lijnen = maandelijks contact (er zijn geen partijen die wekelijkse contacten met elkaar onderhouden)).

5.3.1. Dichtheid van de beleidsnetwerken en de meest centrale of prominente partijen

De dichtheid varieert tussen 0 en 100% en geeft de verhouding weer tussen het maximaal aantal mogelijke relaties en het werkelijke aantal relaties in het netwerk. Het getal drukt de mate van cohesie en integratie in het netwerk uit. (Berekend op basis van dichotome en niet-symmetrische netwerkdata). De waarde 100 wordt bereikt wanneer alle partijen relaties met elkaar onderhouden.

Het beleidsnetwerk van gemeente Hatterm kent een relatief hoge dichtheid aan relaties. Een vergelijking tussen de *Afbeeldingen 5.1* en *5.2* maakt dit in een oogopslag duidelijk. De dichtheid van het beleidsnetwerk Hatterm bedraagt 27% en van het beleidsnetwerk Eemsmond slechts 15%. Uiteraard wordt de relatief lage dichtheid in het beleidsnetwerk van Eemsmond mede veroorzaakt door het grote aantal partijen die - in tegenstelling tot het beleidsnetwerk Hatterm - geen onderdeel uitmaken van het netwerk (de zogenaamde geïsoleerde partijen).

In de beleidsnetwerken zijn respectievelijk de gemeente Hatterm en Eemsmond de meest prominent zichtbare partijen binnen alle relaties. In het beleidsnetwerk van de gemeente Eemsmond deelt de gemeente deze plaats met de politie. Gemeente Hatterm vormt in haar beleidsnetwerk zonder meer de 'spin in het web'. In het beleidsnetwerk van Eemsmond is dit niet zonder meer te zeggen omdat de interacterende partijen elkaar niet veel ontlopen in het aantal relaties dat ze met elkaar onderhouden. *Tabel 5.1* is opgesteld op basis van 'degree-centraliteit'. Hieruit blijkt onder meer dat de gemeente Hatterm relaties onderhoudt met 90% van alle andere partijen uit het beleidsnetwerk. De gemeente Eemsmond onderhoudt met 43% van de partijen uit het beleidsnetwerk relaties. Het netwerk van gemeente

Eemsmond kent veel partijen die géén relaties onderhouden met andere partijen in het beleidsnetwerk.

Beleidsnetwerk Hattem		Beleidsnetwerk Eemsmond	
Partijen	Centraliteit	Partijen	Centraliteit
Gemeente Hattem	90%	Gemeente Eemsmond	47%
Provincie Gelderland	67%	Politie	47%
Politie	67%	3VO	38%

Tabel 5.1. 'Top drie' van de meest prominente actoren in de beleidsnetwerken.

Het grote aantal partijen dat niet in het beleidsnetwerk Eemsmond is betrokken verhindert tevens dat dit beleidsnetwerk rond de invoering van 60 km/uur-gebieden efficiënt kan communiceren of dat bepaalde partijen belangrijke intermediairs voor andere – niet direct met elkaar verbonden – partijen kunnen vormen.

Centralisatiemaatstaven (gemiddelde voor gehele netwerk)	Beleidsnetwerk Hattem	Beleidsnetwerk Eemsmond
'Degree'-centraliteit (Met hoeveel andere partijen onderhouden partijen directe relaties met elkaar in het gehele netwerk?)	30 %	15%
'Closeness'-centraliteit (Hoe snel en efficiënt kunnen de partijen gemiddeld via directe én indirecte relaties communiceren met andere partijen in het netwerk?)	59 %	7%
'Betweenness'-centraliteit (In welke mate is er in het gehele netwerk sprake van intermediaire partijen die een contact tussen twee niet verbonden partijen tot stand kunnen brengen?)	3 %	1%

Tabel 5.2. Centraliteitsmaatstaven (gemiddelden) voor het gehele netwerk.

De lage score voor de 'betweenness'-centraliteit wordt mede veroorzaakt door de relatief kleine omvang van de onderzochte beleidsnetwerken. In een klein netwerk, dat ook nog eens regionaal en functioneel op elkaar is afgestemd, is het moeilijker een intermediaire positie in te nemen omdat partijen over het algemeen gemakkelijk toegang tot elkaar hebben.

5.3.2. Subgroepen binnen de beleidsnetwerken van Hattem en Eemsmond

De relatief lage dichtheid van beide beleidsnetwerken duidt op aanwezigheid van een klein gedeelte van alle – theoretisch denkbare – relaties tussen de partijen in beide beleidsnetwerken. Tussen enkele groepen van partijen binnen beide beleidsnetwerken is de dichtheid echter maximaal. Deze partijen vormen subgroepen in de beleidsnetwerken. Een subgroep binnen het totale beleidsnetwerk is een zeer cohesie groep van drie of meer partijen die allemaal met elkaar relaties onderhouden. De dichtheid binnen een subgroep is dus maximaal (100%). In het beleidsnetwerk van Hattem is – op

basis van de relaties met een hoge frequentie – sprake van vier betekenisvolle subgroepen voor het invoeren van 60 km/uur-gebieden (zie *Tabel 5.3*).

A. Interbestuurlijke samenwerking	B. Bestuurlijk - lokaal (veiligheid)	C. Wetenschappelijke en technische kennis	D. Lokaal/belangenbehartiging
Gemeente Hattem	Gemeente Hattem	Provincie Gelderland	Gemeente Hattem
Gemeente Heerde	Politie	Informatiepunt Duurzaam Veilig Verkeer	Bedrijvenkring (en individuele bedrijven)
Gemeente Oldebroek	Brandweer	SWOV	Onderwijsinstellingen
Provincie Gelderland		CROW	Gehandicaptenberaad
ROVG		ROVG	3VO/ENFB/voetgangersvereniging

Tabel 5.3. Subgroepen en hun deelnemers binnen het beleidsnetwerk Duurzaam Veilig – 60 km/uur-gebieden te Hattem.

De subgroepen A, B en C onderhouden onderling de meest intensieve/frequente relaties (wekelijks tot maandelijks). De frequentie van de relaties binnen subgroep D is minder frequent (maandelijks tot jaarlijks).

De partijen uit het beleidsnetwerk van Eemsmond die actieve relaties onderhouden vormen met elkaar bijna een complete subgroep (*Afbeelding 5.2*). Wanneer we de meest frequente relaties tussen de partijen bekijken (maandelijks en meer) dan zien we feitelijk één subgroep die bijna geheel overeenkomt met het geformaliseerde overleg van de gemeentelijke Verkeerscommissie: de gemeente Eemsmond, politie, 3VO en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Groningen. Deze partijen en gemeente Bedum onderhouden frequente contacten, zodat ook Bedum tot de kern van dit beleidsnetwerk behoort. Ook in Eemsmond vormt zich verder een tweede subgroep die bestaat uit de gemeente, politie en brandweer. De frequentie van de relaties tussen deze partijen is overigens lager dan het geval is in Hattem.

De analyse van subgroepen geeft voor beide beleidsnetwerken ook inzicht in de reikwijdte van de samenwerking: de omvang of uitgebreidheid daarvan en de inhoudelijke beleidsopgaven of beleidsthema's die binnen de beleidsnetwerken worden behartigd.

5.3.3. *Conclusie: structuur afgestemd op beleidsopgave*

Op grond van het bovenstaande kunnen we nagaan of beide netwerken handelen volgens het eerste organisatieprincipe: de structuur is afgestemd op de beleidsopgave. Daarvoor stellen we de volgende vragen: Sluit de structuur en intensiteit van de relaties tussen partijen aan bij de inhoudelijke samenhang van de beleidsopgave? Welke partijen zijn gezien de aard van een beleidsopgave nodig? Is er sprake van wederzijdse belangen die samenwerking tussen partijen vereist? Wie zijn gezien de aard van de opgave niet (strikt) noodzakelijk?

Door een 'decompositie' in relatief onafhankelijke onderdelen' of subgroepen kan het aantal relaties in een beleidsnetwerk worden beperkt. De benodigde coördinatie wordt zo verkleind zodat de subgroepen zoveel mogelijk autonoom kunnen handelen. Illustratief hierbij is een rekenvoorbeeld: wanneer bij een beleidsprobleem 8 partijen zijn betrokken, zijn er bij een integrale probleem aanpak 56 relaties tussen deze partijen van belang. Wanneer het probleem echter wordt ontleed in twee deelproblemen waaraan elk vier organisatie werken, bedraagt het aantal relaties tussen de partijen 24 (12x2). Het beleidsnetwerk moet volgens deze aanpak in afzonderlijke subgroepen worden verdeeld zodat de afhankelijkheid tussen de subgroepen relatief klein is. De samenwerking tussen de partijen concentreert zich daarbij vooral binnen de subgroepen, terwijl de afzonderlijke subgroepen relatief autonoom van elkaar kunnen handelen.

De vraag is kortom of we in beide beleidsnetwerken toepassing vinden van een organisatieprincipe waarbij de structuur en intensiteit van de relaties tussen partijen van de beleidsnetwerken aansluit bij de inhoudelijke samenhang van de beleidsopgave (deeltaken of thema's).

Beleidsnetwerk Hatterm		Beleidsnetwerk Eemsumond	
Subgroep	Informatie-uitwisseling	Subgroep	Informatie-uitwisseling
A. Interbestuurlijke samenwerking	Afstemming van maatregelen tussen gemeenten (met name bij grensoverschrijdende wegen), het gezamenlijk aanvragen en beheer van gelden alsook technische en procesmatige kennisuitwisseling.	A. Geen subgroep voor interbestuurlijke samenwerking	Alleen frequent contact met buurgemeente Bedum en af en toe met Loppersum en Groningen Seaport. Geen of nauwelijks contacten met Winsum, Delfzijl en provincie Groningen.
B. Bestuurlijk lokaal (veiligheid)	Informatie ten behoeve van het waarborgen van de veiligheid in Hatterm. Opvallend is dat de relatie met een belangrijke andere hulpdienst (ambulancevervoer) minder frequent is en buiten deze subgroep valt.	B. Bestuurlijk lokaal (veiligheid)	Informatie ten behoeve van het waarborgen van de veiligheid in Eemsumond. Opvallend is dat er geen relatie is met een belangrijke andere hulpdienst (ambulancevervoer)
C. Wetenschappelijke en technische kennis	Vooraf de provincie Gelderland en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland onderhouden frequente relaties met diverse kennisinstellingen en zijn daarmee belangrijke regionale tussenpersonen voor kennis.	C. Geen subgroep voor Wetenschappelijke en technische kennis	Wel frequent contact met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Groningen, dat voor Eemsumond een belangrijke kennismakelaar kan zijn.
D. Lokaal/belangen-behartiging	Deze relaties worden grotendeels gekanaliseerd via het lokale Verkeersplatform. Het gaat hier vooral om de fysieke wegaanpassingen en reconstructies om tot een grotere verkeersveiligheid te komen. Dit leidt tot adviezen aan het college van BenW.	D. Lokaal/belangen-behartiging	Deze relaties worden grotendeels gekanaliseerd via de gemeentelijke Verkeerscommissie. Er worden voorstellen/adviezen gericht aan het college van BenW.

Tabel 5.4. Subgroepen en informatie-uitwisseling in beide beleidsnetwerken over invoering van 60 km/uur-gebieden.

In het beleidsnetwerk Hatterem treffen we vier subgroepen aan die zich grotendeels in afwisselende samenstellingen richten op een onderdeel van de totale beleidsopgave. Via de interbestuurlijke samenwerking wordt bijvoorbeeld afgestemd over de grensoverschrijdende wegen en vindt relevante kennisuitwisseling plaats tussen deze partijen. Op lokaal niveau overleggen gemeente, politie en brandweer over de veiligheidsaspecten. Op dat niveau treffen we ook het overleg tussen lokale belangengroepen aan over de specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen. Het beleidsnetwerk neemt – voornamelijk via enkele intermediairs – de nodige technische en wetenschappelijke kennis af ten behoeve van Duurzaam Veilig. De afbakening van de inhoudelijk vraagstukken in subgroepen levert weinig onderlinge afhankelijkheid op tussen de subgroepen en voldoende afhankelijkheid in de subgroepen. Al dan niet bewust is de structuur van het beleidsnetwerk afgestemd op de beleidsopgave.

Het beleidsnetwerk van Eemsmond is relatief zwak ontwikkeld. Er worden in verhouding tot Hatterem met weinig partijen relaties onderhouden ten behoeve van het aanleggen van de 60 km/uur-gebieden. Daarnaast is de onderverdeling in subgroepen naar inhoudelijke deeltaken of thema's onvolkomen. Er is vooral weinig of geen interbestuurlijke samenwerking en afstemming met buurgemeenten, de provincie en met Groningen Seaports. Slechts met twee buurgemeenten worden relaties ten behoeve van Duurzaam Veilig (en de aanleg van 60 km/uur-gebieden) onderhouden. Daarbij is opmerkelijk dat deze relaties niet bijdragen aan de afstemming over de aanleg van 60 km/uur-wegen. Gemeente Eemsmond onderhoudt namelijk alléén met buurgemeente Winsum en met Groningen Seaports contact over grensoverschrijdende 60 km/uur-wegen. Met de gemeente Winsum onderhoudt de gemeente Eemsmond –getuige de respondenten – geen contact over dit onderwerp en met Groningen Seaports slechts marginaal. Daarentegen onderhoudt de gemeente Eemsmond wel veel contact met buurgemeente Bedum en in mindere mate ook met gemeente Loppersum over dit onderwerp terwijl feitelijk geen sprake is van grensoverschrijdende 60 km/uur-wegen tussen Eemsmond en deze gemeenten.

Een subgroep voor wetenschappelijke en technische kennis ontbreekt in het beleidsnetwerk Eemsmond grotendeels. Wel onderhoudt de gemeente frequente relaties met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Groningen dat ook in dit beleidsnetwerk als belangrijke intermediair voor kennis kan dienen. Verder biedt een commercieel adviesbureau de nodige technische kennis.

Op basis van de subgroepenanalyse en de informatie-uitwisseling blijkt alleen de structuur van het beleidsnetwerk Hatterem goed aan te sluiten op de inhoudelijke samenhang van de beleidsopgave. Waar het Verkeersplatform Hatterem een bredere basis kent en formeel onafhankelijk van de gemeente opereert (functionarissen van de gemeente zijn geen lid, maar ondersteunen de commissie wel secretariael), kent de Verkeerscommissie Eemsmond een smallere basis, maar richt zich evenals in Hatterem ook op advisering aan het college van BenW. Verder neemt in de Verkeerscommissie Eemsmond ook een regionale partij deel, het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Groningen.

5.4. Toepassing van organisatieprincipe 2: Kennisuitwisseling en anticipatie in plaats van besluitvorming

De gemeente Hatterm geeft aan een overvloed aan informatie over Duurzaam Veilig te ontvangen. De gemeente noemt diverse externe kennisleveranciers, zoals de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), het Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur (CROW), maar ook bijvoorbeeld de ANWB (niet opgenomen in deze analyse) die haar 'overvoeren' met documentatie. De informatie-behoefte bij de gemeente heeft echter vooral betrekking op te volgen procedures ten aanzien van Duurzaam Veilig.

De provincie Gelderland blijkt daarvoor een belangrijke leverancier van kennis, met name ten behoeve van de categorisering van wegen. De provincie vervult ook een coördinerende taak ten aanzien van het afstemmen van de diverse lokale categoriseringsplannen, biedt bruikbare informatie over diverse procedures rond Duurzaam Veilig en heeft ten behoeve van de kennisoverdracht diverse workshops en informatiedagen voor de gemeenten georganiseerd. Ook het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland vervult op regionale schaal een functie ten behoeve van de onderlinge informatie-uitwisseling tussen gemeenten en provincie.

Bij de interbestuurlijke samenwerking valt in de cultuur op dat de partijen beter op de hoogte zijn van andere partijen binnen de provincie Gelderland en daar in de structuur ook meer (intensieve) relaties mee onderhouden, dan met partijen buiten de provincie Gelderland. Dit blijkt bij de samenwerking met twee buurgemeenten die in de provincie Overijssel liggen (Zwolle en Kampen). De oriëntatie van de gemeente Hatterm naar deze gemeenten is minder frequent en men komt ambtenaren en bestuurders ook eenvoudigweg minder 'tegen'. De relaties met deze gemeenten is meer ad hoc en situationeel van aard. De gemeente geeft aan dat vooral veel informatie-uitwisseling en afstemming binnen het bestaande gemeentelijke samenwerkingsverband Noordwest-Veluwe (Gelderland) plaatsvindt.

De situatie in het beleidsnetwerk Eemsmond biedt een groot contrast ten opzichte van het beleidsnetwerk Hatterm. Uit de structuur van de samenwerking blijkt al dat sprake is van weinig relaties tussen (mogelijke) betrokken partijen. Met veel van deze partijen worden zelfs helemaal geen relaties onderhouden. Dit heeft uiteraard consequenties voor de aanwezige kennis en de kennisuitwisseling tussen partijen.

Overigens blijkt in het beleidsnetwerk Hatterm dat de verschillende partijen redelijk goed op de hoogte zijn van elkaars standpunten over 60 km/uur-gebieden (zie *Tabel 5.5*). Van de partijen is 62% redelijk tot zeer goed op de hoogte van andermans standpunten. Er bestaat vooral kennis over de standpunten van gemeenten, provincie, hulpdiensten en de wetenschappelijke/technische kennisinstellingen. In mindere mate geldt dit voor de standpunten van maatschappelijke organisaties en het waterschap. Het waterschap is in Hatterm ook slechts zijdelings bij de invoering van 60 km/uur-gebieden betrokken.

In het beleidsnetwerk Eemsmond blijkt 71% van de partijen redelijk tot zeer goed op de hoogte van de standpunten van andere partijen die zijn verbonden in het beleidsnetwerk. Helaas zijn vanwege het methodologische verschil tussen beide onderzoeksaanpakken voor Hatterm en Eemsmond

(zie *Paragraaf 5.1*) de uitkomsten voor beide beleidsnetwerken in deze pilot niet helemaal vergelijkbaar. Bij Hattem is kennis over alle partijen uit het beleidsnetwerk vergaard, bij Eemsmond alleen over die partijen die daadwerkelijk met elkaar interacteren en zijn de partijen die buiten het netwerk vallen niet meegenomen in deze analyse.

Beleidsnetwerk Hattem		Beleidsnetwerk Eemsmond	
Kennis over elkaars standpunten	%	Kennis over elkaars standpunten	%
Niet/geen	24%	Niet/geen	19%
Een beetje	13%	Een beetje	10%
Redelijk	29%	Redelijk	37%
Zeer goed	33%	Zeer goed	34%

Tabel 5.5. *Kennis over elkaars standpunten van partijen in de twee beleidsnetwerken (bron: vragenlijst onder partijen uit het beleidsnetwerk).*

Conclusie: kennisuitwisseling en anticipatie in plaats van besluitvorming?

Op grond van het bovenstaande kunnen we nagaan of beide netwerken handelen volgens het tweede organisatieprincipe: kennisuitwisseling en anticipatie in plaats van besluitvorming. De volgende vragen komen daarbij aan de orde: Kunnen afzonderlijke partijen in voldoende mate zelfstandig operen, terwijl zij toch rekening houden met anderen op basis van kennis van elkaar en andere relevante kennis voor de beleidsopgave? Toepassing van dit organisatieprincipe leidt tot dusdanige onderlinge kennisuitwisseling dat partijen op elkaar kunnen anticiperen of afstemmen zonder dat zij (continu) in overleg zijn en gezamenlijk hoeven te besluiten.

In Hattem is dit organisatieprincipe niet aan de orde omdat (fysieke) afstemming over de besluitvorming – zowel binnen de gemeente als daarbuiten met buurgemeenten – over de inrichting van 60 km/uur-wegen – al heeft plaatsgevonden.

Wel zijn er enige aanwijzingen dat een meer gestandaardiseerde wijze van kijken naar de vraagstukken – zoals bij het categoriseren van wegen en kiezen van oplossingen – een bijdrage heeft geleverd aan onderlinge afstemming en overleg tussen partijen (zoals met buurgemeenten van Hattem). De workshops en informatiedagen voor gemeenten vanuit de provincie Gelderland en het hanteren van het handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig door de diverse gemeenten wijzen daarop.

In Eemsmond is dit organisatieprincipe niet aan de orde. Hoewel er in vergelijking met Hattem al minder fysiek overleg en afstemming plaatsvindt tussen partijen, is er ook geen aanwijzing dat kennisuitwisseling en anticipatie daarvoor in de plaats treden. Uit het kwalitatieve onderzoek in Eemsmond blijkt feitelijk ook een ander voorbeeld van gebrek aan kennis, vooral over de te verwachten beleidseffecten van Duurzaam Veilig. De politieke belangenafweging tussen ‘doorstroming’ en ‘verkeersveiligheid’ valt uit ten gunste van het behouden van de doorstroming. Kennis over de verwachte reductie van slachtoffers op langere termijn blijkt niet, onvoldoende of onevenwichtig aanwezig om de besluiten op te baseren. Mogelijk is er ook sprake van een gedeeltelijk ontbrekend probleembesef ten aanzien van verkeersveiligheid in Eemsmond.

5.5. Toepassen van organisatieprincipe 3: Flexibel autonoom handelen

Toepassing van dit organisatieprincipe leidt tot individuele stappen of handelingen van partijen zonder afstemming op andere partijen, die nadien met minimale kosten en tijd zijn terug te draaien of aan te passen. Wanneer het theoretisch model wordt gevolgd, is dit organisatieprincipe alleen aan de orde als er geen sprake is van directe fysieke interactie tussen partijen. In het beleidsnetwerk van Hattem is autonoom handelen door de individuele partijen niet nodig vanwege (bilaterale) externe afstemming/overleg met de buurgemeenten over de gemeentegrens-overschrijdende wegen en interne afstemming met inwoners en belangengroeperingen.

In Eemsmond worden alle partijen in ieder geval van te voren op de hoogte gesteld van mogelijke maatregelen, inclusief maatregelen aan 60 km/uur-wegen. In Eemsmond is de in de regel gebruikte methode van informeren direct fysiek contact met de betrokken partijen. Intergemeentelijk heeft het overleg over verkeersmaatregelen een structurele vorm. Minimaal elke drie maanden ontmoeten de ambtenaren van Eemsmond en omliggende gemeenten elkaar in intergemeentelijk overleg onder supervisie van het ROV. Als algemene regel worden plannen en maatregelen in dat overleg aan elkaar voorgelegd, ook de plannen met betrekking tot grensoverschrijdende 60 km/uur-wegen. Ook met externe partijen zoals Seaports Groningen, waar geen structurele vorm van overleg mee plaatsvindt, worden via direct één-op-één contact maatregelen/plannen doorgesproken. Pas na direct contact worden formele brieven verstuurd.

Overigens is de informatie in deze laatste paragraaf verkregen op basis van het extra gesprek met de sleutelpersoon in Eemsmond. Daarom is de informatie niet verwerkt in het netwerkplaatje van Eemsmond op *Pagina 35*. Plaatje en tekst zijn dus niet consistent.

Ook uit de enquêtes onder de deelnemers aan het netwerk in Hattem bleek dat er duidelijk afstemming is tussen de verschillende partijen, en dat deze samenwerking meestal verder gaat dan het louter elkaar informeren. Het merendeel van de respondenten vond dat er informatie uitgewisseld werd tijdens de besluitvorming, dat er dubbelwerk werd voorkomen en dat er tevens is samengewerkt via een gemeenschappelijk plan (in de niet-formele zin van het woord, de formele besluitvorming is tenslotte de gemeente).

Intensiteit van de samenwerking	Hattem	Eemsmond
Averechtse gevolgen	0%	0%
Geen gevolgen	0%	0%
Onderlinge informatie-uitwisseling	78%	72%
Voorkomen van hinder of tegenwerking	22%	22%
Voorkomen van onnodig dubbelwerk	55%	15%
Versterken activiteiten zonder gemeenschappelijk plan	11%	2%
Samenwerking via gemeenschappelijk plan/beleid	89%	45%

Tabel 5.6. *Intensiteit van de samenwerking (bron: vragenlijst onder partijen uit het beleidsnetwerk).*

Concluderend kan gesteld worden dat voor geen van beide casussen dit principe van toepassing is.

5.6. Resultaten van de samenwerking

5.6.1. Bepaling, uitvoering en effecten van het beleid

Beleidsbepaling

Wat betreft het beleid zijn zowel Hattem als Eemsmond formeel autonoom en in hun besluitvorming niet direct afhankelijk van anderen. De formele besluiten tot het aanleggen van 60 km/uur-gebieden zijn dan ook genomen door de gemeentebesturen. In Hattem werd in 2001 besloten over de uitvoering van 30 km/uur en 60 km/uur-gebieden. Op basis van dit besluit zijn de benodigde afzonderlijke verkeersbesluiten genomen. Op 3 april 2002 nam het college van BenW de gedelegeerde raadsbevoegdheid tot het vaststellen van een maximumsnelheid van 60 km/uur op daarvoor vastgestelde wegen via het verkeersbord 'A1'.

In Eemsmond werd in december 2000 besloten over de aanleg van vijf 60 km/uur-gebieden. In 2001 en 2002 werden de concrete verkeersbesluiten hiertoe genomen.

Beleidsuitvoering

Op het moment van onderzoek is in Hattem het grootste gedeelte van de werkzaamheden uitgevoerd. Enkele kantmarkeringen en de voorrangregeling op enkele kruisingen moeten nog veranderd worden. In Eemsmond is op een enkel bord na alles uitgevoerd zoals gepland was.

Beleidseffecten

De gemeenten hebben geen expliciete doelen vastgesteld bij het formuleren van hun beleid. Impliciete doelen kunnen zijn: het duurzaam veilig maken van de wegen en het verminderen van het aantal slachtoffers. Hierop wordt ingegaan in de subparagrafen effectiviteit en efficiëntie.

5.6.2. Slagvaardigheid: Effectiviteit en Ambitieniveau

Dragen de maatregelen die door de gemeenten zijn genomen bij aan het bereiken van een duurzaam veilig ingericht 60 km/uur-gebied en daarmee aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers? Dat is de vraag die in deze paragraaf centraal staat. Voor het beantwoorden van deze vraag is gebruik gemaakt van de Duurzaam Veiligheidsmeter als hulpmiddel voor de inventarisatie van het wegennet (Hummel, 2001 en van der Kooi en Dijkstra 2000). Hierbij wordt op basis van 21 wegkenmerken bepaald of een weg duurzaam veilig is ingericht. Van de 21 kenmerken die in de Duurzaam Veiligheidsmeter worden ingevoerd, zijn voor de 60 km/uur-gebieden twaalf kenmerken bruikbaar om het gehalte aan duurzaam veiligheid te bepalen. Naast de wegvakkenmerken speelt ook de aanwezigheid van bebording en de inrichting van kruispunten een rol bij de beoordeling van de wegen. De kruispunten worden evenals de wegvakken geïnventariseerd met behulp van de Duurzaam Veiligheidsmeter. Een uitgebreide beoordeling van de gemeenten is te vinden in de *Bijlagen 5 en 6*.

Effectiviteit

In Hattem zijn 16 wegen en 19 kruispunten met behulp van de Duurzaam Veiligheidsmeter beoordeeld, in totaal ongeveer 21 kilometer.

De wegen waren gemiddeld voor 87,6% duurzaam veilig ingericht. Driekwart van de wegen was zelfs 92% duurzaam veilig en het overige kwart varieerde van 67 tot 83 procent. Vooral het criterium "obstakelvrije afstand" (afstand van de weg tot een obstakel naast de weg waarmee eventueel gebotst kan worden, bijvoorbeeld een boom) bleek een struikelblok: geen enkele weg voldeed hieraan, door de aanwezigheid van bomen en sloten langs de wegen. Ook ongeveer driekwart van de kruispunten was voor 100 tot 80% duurzaam veilig ingericht, het overige kwart varieerde van 20 tot 60%. Gemiddeld waren de kruispunten voor 67,3% duurzaam veilig ingericht. Vier wegen zijn hier grensoverschrijdend, met de gemeenten IJsselmuide, Oldenbroek en Heerde. Deze wegen zijn voor 92% duurzaam veilig ingericht.

In Eemsmond zijn 21 wegen en 8 kruispunten bekeken, met een lengte van 28 kilometer.

De wegen waren gemiddeld voor 89,3% Duurzaam Veilig ingericht. 90% Van de wegen was 92% Duurzaam Veilig. Ook hier was vooral het criterium "obstakelvrije afstand" een struikelblok. Ook 90% van de kruispunten was voor 80% duurzaam veilig ingericht, de overige 10% (1 kruispunt) voor 20%. Gemiddeld waren de kruispunten voor 72,5% duurzaam veilig ingericht. Eén weg is grensoverschrijdend (met de gemeente Winsum). Deze weg was voor 92% duurzaam veilig. Een andere weg bevindt zich op het industrieterrein Eemshaven, dat eigendom is van Groningen Seaport. Deze weg was voor 42% duurzaam veilig ingericht. De weg was ingericht als een gebiedsontsluitingsweg, maar had een bestemming als erftoegangsweg. Ook het bijbehorende kruispunt voldeed niet aan de Duurzaam Veilig-eisen, het was slechts voor 20% duurzaam veilig.

Geconcludeerd kan worden dat beide gemeenten goed scoren op de effectiviteit van hun beleid voor wat betreft de wegen, maar minder voor wat betreft de kruispunten. De gemeenten ontlopen elkaar weinig. Eemsmond scoort marginaal beter dan Hattem.

Zowel in SWOV-rapporten als in de evaluatie van 60 km/uur-gebieden (Mook en Beenker, 2002) ontbreken gegevens over het effect van bovengenoemde maatregelen op slachtofferaantallen. Daardoor is het onmogelijk een goede inschatting te maken van de besparingen in doden en ziekenhuisgewonden die de inrichting van de gebieden met zich meebrengt. De door bureau Via uitgevoerde evaluatie van de aanleg van 60 km/uur-gebieden door waterschappen geeft aan dat er waarschijnlijk een lichte daling van het aantal doden op de kruispunten en wegvakken te verwachten is, een lichte daling van het aantal ernstig gewonden op kruispunten en een lichte stijging van het aantal gewonden op wegvakken. Deze cijfers zijn echter indicatief, aangezien er nog onvoldoende data zijn verzameld om een definitief oordeel te kunnen geven. Overigens zijn de conclusies uit het waterschappenonderzoek niet één-op-één over te plaatsen naar de casussen in Hattem en Eemsmond. Met de nodige voorzichtigheid kan dus gesproken worden van een klein positief effect op de verkeersveiligheid.

Ambitieniveau

In *Hoofdstuk 2* is aangegeven dat onder het ambitieniveau wordt verstaan de doelen van een gemeente op het gebied van het inrichten van het 60 km/uur-gebied en de snelheid waarmee die doelen gerealiseerd moeten worden. In het onderzoek bleken de gemeenten geen duidelijke meetbare

doelen te hebben geformuleerd voor het inrichten van de gebieden. Daarom is voor de beoordeling van de effectiviteit (de vraag of de doelen gehaald worden) uitgegaan van een externe maatstaf, de Duurzaam Veilig Gehaltemeter. Hiermee worden de doelen van de gemeenten gelijk getrokken. De doelen van de twee casussen variëren dus niet. Ook de snelheid waarmee de maatregelen zijn uitgevoerd, variëren nauwelijks: in beide casussen zijn de meeste maatregelen reeds uitgevoerd in de periode dat de data verzameld werden, alleen de kruispunten moesten in beide casussen nog worden ingericht.

Hoewel er geen verschil is wat betreft ambitieniveau, is er wel een ander verschil te zien tussen de casussen: de Ausgangssituatie. Beide casussen bereiken uiteindelijk een wegennet dat voor ongeveer 90% duurzaam veilig is. Hatterem heeft daarvoor echter een aanzienlijk grotere inspanning moeten leveren dan Eemsmond, omdat de Ausgangssituatie van 60 km/uur-gebied in Hatterem slechter was dan dat van Eemsmond. Deze Ausgangssituatie is, net als de effectiviteit, gemeten met de Duurzaam Veilig Gehaltemeter. Bij het bekijken van de wegen is er een flink verschil: in Eemsmond zijn de wegen als gevolg van de maatregelen 1% duurzaam veiliger geworden dan zij voorheen waren. In Hatterem is dat 14%. Een uitgebreide berekening hiervan is te vinden in de *Bijlagen 5 en 6*.

Het verschil in Ausgangssituatie zorgt ervoor dat de casussen lastig te vergelijken zijn: hoewel beiden even hoog scoren op effectiviteit, heeft Hatterem meer inspanningen verricht dan Eemsmond. Deze externe omstandigheid valt niet helder mee te wegen bij het beoordelen van de casussen. Deze factor zal in het vervolgonderzoek dus constant gehouden moeten worden; de te selecteren gemeenten moeten een (min of meer) vergelijkbare Ausgangspositie hebben voor wat betreft de staat van hun (buiten)wegennet. Wellicht is dat vast te stellen aan de hand van ongevalscijfers bubeko.

5.6.3. *Slagvaardigheid: Efficiëntie*

Bij het bepalen van de efficiëntie wordt bekeken welke kosten door de gemeenten zijn gemaakt voor de aanleg van de maatregelen en hoe deze kosten zich verhouden tot de opbrengsten (toename duurzaam veilig gehalte van de wegen en afname van het aantal slachtoffers).

De gemeenten Hatterem heeft, naar eigen opgave, € 87.000,- uitgegeven aan de inrichting van de 60 km/uur-gebieden. De gemeente Eemsmond heeft, eveneens naar eigen opgave, naar schatting € 25.000,- uitgegeven.

Als we dit afwegen tegen de toename van de veiligheid van de gebieden, zien we dat Hatterem per procent verbetering een bedrag van € 6.214,- kwijt was. Voor Eemsmond bedroeg dit € 25.000,- voor één procent verbetering. Hatterem heeft hiermee duidelijk een efficiënter beleid gevoerd.

5.7. **Conditionerende omstandigheden**

Het is aannemelijk dat enkele kenmerken van de gemeente Eemsmond zoals een grote hoeveelheid dorpskernen, een omvangrijk wegennet buiten de bebouwde kom, een hoge concentratie landbouw- en beroepsverkeer van grote invloed zijn geweest op het denken over de inrichting van 60

km/uur-wegen. De aanpassing van het gehele buitengebied tot 60 km/uur-gebied – hetgeen zou voortvloeien uit het in 2000 geaccepteerde categoriseringsplan – zou een financieel bedrag vergen, dat binnen het kader van de 30-60 km/uur subsidieregeling bij lange na niet gedekt zou worden.

Het lijkt erop dat de fysieke en financiële "omvang" van de maatregel - welke rechtstreeks voortvloeit uit de grootte van het buitengebied van de gemeente - voor veel bestuurders voldoende argument was om minder belang te hechten aan de maatregel 60 km/uur-gebied. Mede gezien ook de aanwezige financiële middelen was de gemeentelijke verkeerscommissie het unaniem erover eens dat de inrichting van 30 km/uur-gebied voorrang verdiende boven de inrichting van 60 km/uur-gebied.

Een conditionerende omstandigheid die waarschijnlijk niet specifiek is voor de gemeente Eemshaven is dat de inrichting van 30 km/uur-zones veel sterker leeft bij het publiek dan de inrichting van 60/uur-gebieden. De maatregel 30 km/uur-gebied grijpt veel directer in op de directe leefomgeving van mensen.

De gemeente Hatterij was in 2000 al klaar met de inrichting van 30 km/uur-gebieden en had dus ook de vrije hand om met de inrichting van 60 km/uur-gebieden verder te gaan. De gemeente Eemshaven had in 2000 nog lang niet alle gebieden binnen de kom van de 17 dorpskernen ingericht tot 30 km/uur-zone.

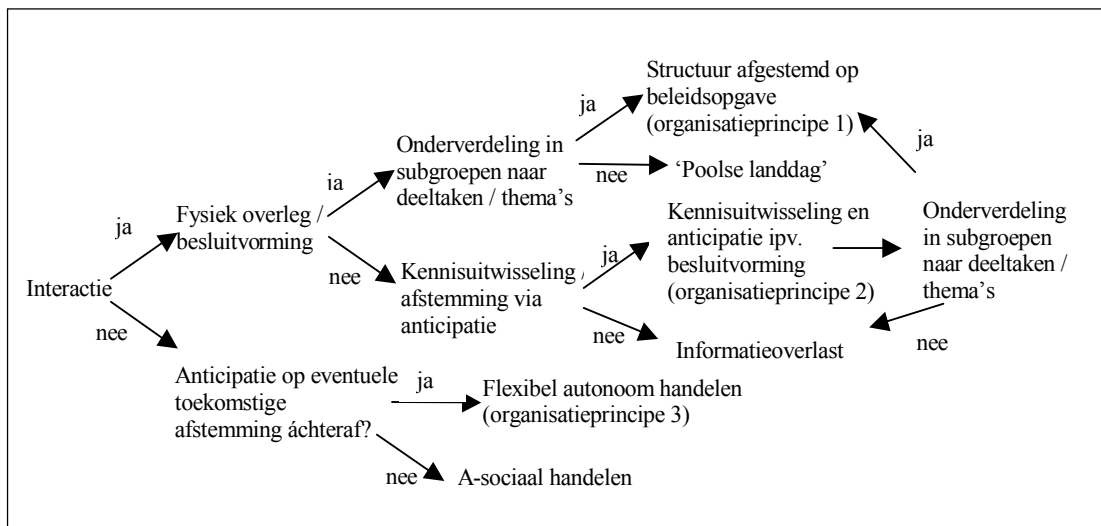
Wat ten slotte nog opvalt aan de casus Hatterij is dat met name de provincie in het beleidsnetwerk een stimulerende rol heeft vervuld.

6. Conclusies

6.1. Conclusies naar aanleiding van het pilotonderzoek

Het beleid ten aanzien van het aanleggen van 60 km/uur-gebieden blijkt in beide gemeenten even effectief te zijn: beide gemeenten namen maatregelen die de gebieden grotendeels duurzaam veilig inrichtten. De gemeente Hatterem heeft hierbij echter gezorgd voor een aanmerkelijk grotere verbetering van haar gebieden dan de gemeente Eemsmond. Hierdoor zijn de casussen lastig te vergelijken. Wat betreft de efficiëntie scoort Hatterem beter dan Eemsmond; Hatterem bereikt meer voor verhoudingsgewijs minder geld. Door de slechte vergelijkbaarheid van de casussen kan niet goed aangegeven worden welke gemeente een slagvaardiger beleid heeft gevoerd. Gezien het verschil in uitgangspositie lijkt de gemeente Hatterem in het algemeen een slagvaardiger te hebben gevoerd dan de gemeente Eemsmond.

Op grond van de hypothesen zoals opgesteld in *Hoofdstuk 2* zouden we voorzichtig mogen verwachten dat één of meer van de drie organisatieprincipes meer aanwezig zijn in Hatterem dan in Eemsmond. Volgens de beslisboom uit *Hoofdstuk 2* zorgt organisatieprincipe 1 (structuur van het netwerk afgestemd op de beleidsopgave) voor een slagvaardig beleid als er sprake is van interactie én van fysiek overleg. Organisationsprincipe 2 (kennisuitwisseling en afstemming via anticipatie) bevordert een slagvaardig beleid indien er wel sprake is van interactie in het besluitvormingsproces, maar niet van fysiek overleg. Indien van beide (interactie en fysiek overleg) geen sprake is, kan het derde organisatieprincipe (flexibel autonoom handelen) zorgen dat het beleid slagvaardig wordt.



Afbeelding 6.1. *Beslisboom organisatieprincipes.*

De resultaten uit het vorige hoofdstuk laten voor de aanwezigheid van de organisatieprincipes het volgende beeld zien.

Wat betreft het eerste organisatieprincipe, is de structuur van het beleidsnetwerk in Hatterem goed afgestemd op de beleidsopgave. Het

aanleggen van 60 km/uur-gebieden blijkt hier te splitsen in een aantal deelopgaven (bestuurlijke afstemming, afstemming veiligheid, kenniscomponent en belangenbehartiging), en het netwerk kan gesplitst worden in vier subgroepen, die overeenkomen met de deelopgaven. In Eemsmond is dat minder het geval. Er wordt met minder partijen contact onderhouden, en de subgroepen zijn daardoor minder ontwikkeld. In combinatie met de slagvaardigheid is er dus geen reden om de eerste hypothese (Hoe meer de structuur van het beleidsnetwerk is afgestemd op de beleidsopgave, hoe groter de slagvaardigheid van het beleid) af te wijzen.

Voor het tweede organisatieprincipe geldt dat de kennisuitwisseling en anticipatie in Hattem niet in plaats van het fysieke overleg kwamen, maar er op aan sloten. De kennisuitwisseling lijkt een bijdrage te hebben geleverd aan de fysieke afstemming. Hoewel in Eemsmond minder fysiek overleg heeft plaatsgevonden dan in Hattem, wijzen de data uit de casus er niet op dat kennisuitwisseling en anticipatie op het handelen van andere partijen hiervoor in de plaats is gekomen.

Noch in Hattem noch in Eemsmond is sprake van de aanwezigheid van het derde organisatieprincipe, het flexibel autonoom handelen, omdat de gemeenten hun beleid, de een wat meer dan de ander, (fysiek) afstemden met andere partijen.

In tabelvorm kunnen we de resultaten als volgt samenvatten:

	Hattem	Eemsmond
Organisatieprincipe 1	Aanwezig	Minder aanwezig
Organisatieprincipe 2	Minder aanwezig	Niet aanwezig
Organisatieprincipe 3	Niet aanwezig	Niet aanwezig
Slagvaardig beleid	Aanwezig	Minder aanwezig

Tabel 6.1. *Aanwezigheid organisatieprincipes.*

Op basis van deze twee casussen kunnen we voorzichtig concluderen dat de aanwezigheid van de eerste twee organisatieprincipes (structuur van het netwerk afgestemd op de beleidsopgave en kennisuitwisseling en anticipatie in plaats van fysiek overleg) bijdraagt aan een slagvaardig beleid. Het derde organisatieprincipe (flexibel autonoom handelen) kwam in beide casussen niet voor, daarover kunnen dus geen conclusies getrokken worden.

Gezien het feit dat dit rapport een pilotstudie betreft, met slechts twee casussen, kan aan de conclusies geen algemene gelding worden toegekend. Dat was ook niet de bedoeling van het onderzoek: doel was het theoretisch kader en de methodiek te testen op bruikbaarheid en eventuele aanpassingen aan te brengen. De aanpassingen ten aanzien van het oorspronkelijke theoretisch model zijn in *Hoofdstuk 2* weergegeven.

Een derde doel van het pilotonderzoek is te bekijken of de problematiek bij het aanleggen van 60 km/uur-gebieden misschien een andere is dan geschetst in het theoretisch kader. Misschien zijn andere factoren dan samenwerking van invloed op het al dan niet slagen van het beleid. Aan de

hand van bovenstaande twee casussen kunnen we een voorlopige inventarisatie maken van mogelijke andere oorzaken voor een slagvaardig beleid. In het vorige hoofdstuk zijn al de fysieke en financiële omvang van maatregelen (afhankelijk van de hoeveelheid buitengebied) genoemd als mogelijke omstandigheden die een slagvaardig beleid belemmeren. Hoe groter de financiële en fysieke impact van de maatregel, hoe voorzichtiger men is met de invoering. Daarnaast is de voltooiing van het aanleggen van de 30 km/uur-gebieden een conditionerende omstandigheid die een slagvaardiger beleid voor 60 km/uur-gebieden in de hand werkt. De prioriteit gaat bij veel gemeenten uit naar de 30 km/uur-gebieden, pas daarna heeft men aandacht voor een ambitieuze aanpak van de 60 km/uur-gebieden. Ten derde lijkt het alsof er in beide gemeenten alleen contact is geweest over de aanleg van 60 km/uur-gebieden binnen het bestaande netwerk waarmee men over verkeer- en vervoerszaken praat. Er is geen nieuw netwerk voor in het leven geroepen. In Hattem sloot het bestaande netwerk (veel overleg met buurgemeenten en provincie) beter aan bij de beleidsopgave dan in Eemsmond. In het reguliere netwerk heeft Eemsmond bijvoorbeeld wel veel overleg met de gemeente Bedum, terwijl dat in het kader van de aanleg van 60 km/uur-gebieden niet noodzakelijk was: er werd geen grensoverschrijdende weg met de gemeente Bedum onder handen genomen. Tenslotte is in het voorgaande hoofdstuk aangegeven dat de casussen moeilijk te vergelijken waren vanwege een verschillende Ausgangssituatie van de duurzaam veiligheid van het wegennet. Hoewel beide gemeenten uiteindelijk een even duurzaam veilig wegennet bereiken, is de weg daarheen voor Hattem veel langer geweest dan voor Eemsmond. Een goede manier om dit mee te wegen is er niet: als we Hattem hoger laten scoren dan Eemsmond op effectiviteit, wordt de gemeente Eemsmond "gestraft" voor het feit dat haar wegennet reeds duurzaam veiliger was dan het wegennet van Hattem.

Voor de bovenstaande omstandigheden geldt dat zij een rol zullen moeten spelen bij het selecteren van de casussen in het vervolgonderzoek. De te selecteren casussen zullen voor wat betreft de omstandigheden gelijk moeten scoren, zodat deze factoren constant gehouden kunnen worden tijdens het onderzoek. Dat zou eventueel gemeten kunnen worden aan de hand van ongevalscijfers buiten de bebouwde kom. Daarmee zijn de volgende selectiecriteria gegeven voor het vervolgonderzoek:

- Er is een recent (maximaal 1 of 2 jaar geleden) en afgerond besluit genomen over de aanleg van een of meer 60 km/uur-gebieden in de gemeente.
- De aan te leggen gebieden liggen aan de rand van de gemeente.
- De geselecteerde gemeenten behoren niet tot hetzelfde regionale netwerk.
- Er wordt gecontroleerd voor de volgende zaken:
 - aanwezigheid van bestuurlijk draagvlak
 - afwezigheid grote personele wisselingen/reorganisaties
 - gemeentegrootte
 - omvang buitengebied
 - voltooiing 30 km/uur-zones
 - omvang bestaand verkeer- en vervoernetwerk
 - staat van het buitenwegennet

Ten slotte is het streven om de organisatieprincipes alle drie te onderzoeken. Dat betekent dat vooraf, bij de selectie van de gemeenten reeds een inschatting gemaakt moet worden of er voldoende variatie in de casussen is, en of elk organisatieprincipe vertegenwoordigd zal zijn. Uit het pilotonderzoek bleek al dat het derde organisatieprincipe het minst voorkomend is. Wellicht zal het ook in het vervolgonderzoek niet lukken casussen te selecteren die geen fysiek contact én geen interactie hebben gehad met andere partijen over het aanleggen van 60 km/uur-gebieden.

6.2. Aanbevelingen voor het vervolgonderzoek

Op grond van het pilotonderzoek is het te vroeg om algemene aanbevelingen over de samenwerking rondom het aanleggen van 60 km/uur-gebieden te doen. Wel kunnen er enkele aanbevelingen worden gedaan voor het vervolgonderzoek waarin meer casussen zullen worden bestudeerd.

De ervaring met de beschreven werkwijze bij de casussen Hattem en Eemsmond heeft geleid tot enkele duidelijke lessen voor de verbetering van de aanpak van het onderzoek voor komende casussen. De volgende aanbevelingen kunnen geformuleerd worden:

- Om de respons op de vragenlijst over de mate, wijze en het doel van de samenwerking te verhogen, is het aan te bevelen om de vragenlijst te vereenvoudigen en om de vragenlijst telefonisch af te nemen of in ieder geval van een persoonlijke introductie te voorzien. Naar verwachting zal dit de respons op de vragenlijst verhogen. Specifieke verbeterpunten voor de vragenlijst zijn verder in *Bijlage 8* gegeven.
- Om de nauwkeurigheid en doeltreffendheid van het interview met de sleutelpersoon te verbeteren is het aan te bevelen om de interviews over het samenwerkingsproces pas uit te voeren nadat de resultaten van de Duurzaam Veiligheidsmeter geanalyseerd zijn. Met behulp van de kennis van de resultaten van de Duurzaam Veiligheidsmeter heeft de interviewer veel betere mogelijkheden om 'op maat' specifieke vragen te stellen over het samenwerkingsproces.
- Het is aan te bevelen om behalve één diepgaand interview met een sleutelpersoon ook enkele aanvullende interviews met andere betrokkenen te houden, om het gehele proces van samenwerking en alle belangrijke momenten goed en volledig af te dekken. De aanvullende interviews kunnen telefonisch worden gehouden en betreffen wellicht specifieke onderdelen van het samenwerkingsproces.
- Om grotere vergelijkbaarheid tussen casussen van te voren te garanderen is het raadzaam om een aanvullend verkeerskundig criterium te formuleren op basis waarvan toekomstige casussen geselecteerd kunnen worden. Ook zal een eerste selectie op basis van de onafhankelijke variabele (de drie organisatieprincipes) moeten worden gemaakt, om er voor te zorgen dat er voldoende spreiding binnen de casussen aanwezig is om de drie organisatieprincipes aan te treffen.
- Voor de verschillende casussen moet eenzelfde afbakening van het netwerk plaatsvinden, eventueel via een vooraf opgestelde lijst van

partijen die tot het netwerk gerekend worden. Tevens dient voor alle casussen het aggregatieniveau waarop de partijen onderzocht worden gelijk te zijn. Hiermee wordt bedoeld dat bijvoorbeeld in alle casussen 'de gemeente' als geheel als partij wordt gezien, en niet in enkele casussen de wethouder, ambtenaren en de raad als aparte partijen worden aangemerkt.

- Het lijkt nuttig om in het vervolgonderzoek werkendeweg een maatstaf te ontwikkelen voor de mate waarin de drie organisatieprincipes aanwezig zijn in de casussen. Op basis van dit pilotonderzoek is te zien dat een organisatieprincipe in meer of mindere mate aanwezig kan zijn, maar er zijn onvoldoende casussen onderzocht om de reikwijdte aan te kunnen geven en een maatstaf op te stellen.
- In het vervolgonderzoek is het zinvol om preciezer aan te geven hoe we tot de vorming van de subgroepen komen en de berekening te laten zien die hiertoe leidt.
- In het vervolgonderzoek moet duidelijker aangegeven worden (op grond van de onderzoeksdata) of het eerste en tweede organisatieprincipe onafhankelijk van elkaar zijn of niet. Daarbij kan ook gekeken worden naar de rol van de inhoud van de informatie in organisatieprincipe 2. Hiervoor dient eventueel de vragenlijst te worden aangepast.
- De aanbevelingen die voortvloeien uit het vervolgonderzoek moeten voldoende praktisch zijn en uitgebreider zijn dan het aanbevelen van het gebruik van de organisatieprincipes. In de vragenlijst zijn hiervoor voldoende aanknopingspunten te vinden.

Literatuur

Barnard, Ch.I. (1968). *The functions of the Executive*. Harvard University Press, Cambridge.

Bax, C.A., Pröpper, I.M.A.M. & Litjens, B.P.E.A. (2003). *Samenwerking bij besluitvorming over de aanleg van 60 km/uur-gebieden*. R-2003-6, SWOV, Leidschendam.

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

Hummel, T. (2001). *Toetsing van het gehalte duurzame veiligheid met Safer transportation Network Planning: integratie van de 'DV-gehaltemeter' in het ontwerpprogramma 'Safer-TNP'*. D-2001-16. SWOV, Leidschendam.

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

Kraemer, P.E. (1966). *The Societal State: The modern osmosis of state and society as presenting itself in the Netherlands in particular*. Bent, Meppel.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1996). *Meerjarenplan verkeersveiligheid 1996-2000: de daad bij het woord*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2001). *Van A naar Beter, Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020. Kabinetsstandpunt (deel 3)*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag.

Mook, H. van & N.J. Beenker (2002). *Evaluatie 60 km/uur projecten. Monitor 2002*. In opdracht van: Unie van Waterschappen. Via, Vught.

Rogers, D.L. & Whetten, D. (1982). *Interorganizational Coordination: Theory, Research, and Implementation*. University Press, Iowa.

Scharpf, F.W. (1978). Interorganizational Policy Studies: Issues, Concepts and Perspectives. In: Hanf K. & Scharpf, F.W. (eds.). *Interorganizational Policy Making. Limits to Coordination and Central Control*. Sage, Beverly Hills, p. 345-370.

Simon, H.S. (1962). *The Architecture of Complexity*. In: Proceedings of the American Philosophical Society 106, p. 167-482.

S.N. (2001). *Verkeersveiligheid in gedecentraliseerde banen: investeren in cultuur en structuur: eindrapport: bevindingen en advies van de visitatiecommissie (commissie Terlouw) naar aanleiding van COVER, de evaluatie van drie convenanten verkeer en vervoer*. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, AVV, Rotterdam.

Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Interprovinciaal Overleg, Ministerie van Verkeer en Waterstaat & Unie van Waterschappen (1997). *Intentieverklaring van de Minister van Verkeer en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg IPO, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten VNG en de Unie van Waterschappen UVW over het Startprogramma Duurzaam Veilig*. Vereniging van Nederlandse Gemeenten/ Interprovinciaal Overleg/ Ministerie van Verkeer en Waterstaat /Unie van Waterschappen, 's Gravenhage.

Warren, R.L., Rose, S.M. & Bergunder, A.F. (1974). *The Structure of Urban Reform, Community Decision Organizations in Stability and Change*. Lexington Books, Lexington.

Wasserman, S. & Faust, K. (1994). *Social Network Analysis: Methods and Applications*. Cambridge University Press, Cambridge.

Bijlage 1

Verhouding onderzoeksopzet en organisatieprincipes

In *Tabellen B.1.1* en *B.1.2* zijn de elementen opgenomen waarmee de drie organisatieprincipes volgens het oorspronkelijke onderzoeksmodel worden beschreven.

Bij de wijze van samenwerking is de algemene vraag hoe aan het spanningsveld tussen samenwerking en autonoom handelen door de betrokken partijen invulling wordt gegeven. Bij de mate van samenwerking gaat het om de afstemming en gemeenschappelijke gerichtheid van de handelingsplannen van verschillende organisaties op elkaar.

Organisatieprincipe	Beschrijving van de wijze van samenwerking
1 Structuur	<ul style="list-style-type: none">- Subgroepen binnen het netwerk: wijze waarop het netwerk in subgroepen van actoren is verdeeld zodat de afhankelijkheid tussen de actoren binnen deze subgroepen relatief groot is en de afhankelijkheid tussen de subgroepen relatief klein.- Dichtheid van het netwerk: verhouding aantal waarneembare en mogelijke relaties tussen de actoren in het netwerk en de richting daarvan.- Centralisatie van het netwerk: mate waarin bepaalde actoren meer relaties onderhouden dan anderen en daarmee centraler in het netwerk staan, c.q. het netwerk als geheel een meer centrale of horizontale relatiestructuur kent.- Mate van wederzijdse afhankelijkheid tussen de actoren.
2 Cultuur	<ul style="list-style-type: none">- De mate waarin informatie tussen betrokken actoren wordt uitgewisseld.- De snelheid waarmee informatie wordt uitgewisseld tussen betrokken actoren.
3 Proces	<ul style="list-style-type: none">- Reversibiliteit van individueel genomen maatregelen van bij het verkeersbeleid betrokken organisaties: Het nemen van 'kleine stapjes' (nastreven van doeleinden met laag ambitieniveau)- Mate waarin onderdelen van het netwerk zelfstandig bijdragen aan oplossingen

Tabel B.1.1. *Beschrijving van de wijze van samenwerking*

Aspecten	Beschrijving van de mate van samenwerking
Intensiteit	<p>Frequentie van de contacten</p> <ul style="list-style-type: none">- De duur van de contacten.- Hoe intens is de interactie- Hoe intens is de (beoogde) samenwerking?<ul style="list-style-type: none">- Onderlinge informatie-uitwisseling- Voorkomen van hinder of tegenwerking- Voorkomen van onnodig dubbelwerk- Versterken activiteiten zonder gemeenschappelijk plan- Samenwerking via gemeenschappelijk plan/beleid)
Reikwijdte	Welke aspecten van het onderwerp worden betrokken?

Tabel B.1.2. *Beschrijving van de mate van samenwerking*

Een resultaat van dit pilotonderzoek naar de casussen Hattem en Eemsmond betreft de precisering en concretisering van de drie organisatieprincipes uit het theoretisch model. In dit verslag is deze precisering opgenomen (deze paragraaf) en vormt daarmee een nieuwe versie van de oorspronkelijke tekst over de organisatieprincipes uit de deelrapportage over de theoretische onderzoeksopzet (Bax, Pröpper & Litjens, 2003). De precisering leidt overigens niet tot inhoudelijke wijzigingen, maar tot de volgende consequenties voor het vervolgonderzoek:

- De wijze en mate van samenwerking komen samen in de drie organisatieprincipes. In het vervolgonderzoek kan de wijze en mate van samenwerking door analyse van de toegepaste organisatieprincipes integraal worden behandeld. Dit is ook een vereenvoudiging van de onderzoeksopzet.
- Precisering van de organisatieprincipes leidt tot het opstellen van een beslisboom (zie *Afbeelding 2.1* in *Hoofdstuk 2*) waarmee de toepassing van deze principes kan worden geanalyseerd. Dit is een verduidelijking van de onderzoeksopzet.
- De precisering van de organisatieprincipes leidt ook tot een precisering van de gestelde hypothesen uit de theoretische onderzoeksopzet.

Bijlage 2

Vragenlijst Eemmond

Samenwerking bij de aanleg van 60 km/u gebieden Duurzaam Veilig in Eemmond

Deze vragenlijst bevat vragen over overleg en besluitvorming over 60 km wegen:

- Onderdendamsterweg en Kloosterweg te Warffum (gedeeltelijk)
- Westervalge te Warffum, Noordpolderweg te Warffum
- Stitswerderweg, Knolweg, J. Tilbusscherweg en 't Lage Eind te Stitswerd/Rottum
- Molenhorn, Klinkenborgerweg en Onnemaweg te Zandweer
- Oldörpsterweg, Munnikenweg, Hogeweg en Holwinsterweg te Uithuizen
- Zevenhuizen en Eppenhuizerweg te Eppenhuizen
- Barmerweg en Doodstilsterweg te Doodstil
- Noorderweg te Oldenzijl
- Kwelderweg en Robbenplaatweg in het Eemshavengebied
- Oosternielandsterweg te Oosternieland

Geachte heer, mevrouw,

Wij vragen uw medewerking aan een bijzonder soort onderzoek. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) voert in samenwerking met Partners+Pröpper – bestuurskundig onderzoek en advies - een landelijk onderzoek naar de samenwerking bij de aanleg van 60 km/u gebieden in het kader van Duurzaam Veilig uit. Eén van de cases is gelegen in gemeente Eemsmond. Het gemeentebestuur van Eemsmond heeft zijn medewerking aan de uitvoering van dit onderzoek verleend. Uzelf of uw organisatie was op één of andere wijze betrokken bij overleg over de aanleg of inrichting van 60 km/u wegen in Eemsmond, eventueel ook over wegen die grenzen aan een buurgemeente van Eemsmond.

Het onderzoek moet lessen en aanbevelingen voor effectieve samenwerking in de tweede fase van Duurzaam Veilig opleveren. Uitvoering vindt plaats in 10 gemeenten verspreid door heel Nederland in de periode 2002-2003. De resultaten van dit onderzoek dienen ter ondersteuning van gemeenten en andere betrokken partijen voor de organisatie van de samenwerking tijdens de tweede fase van Duurzaam Veilig.

Het succes van het onderzoek hangt in zeer belangrijke mate af van de medewerking van alle betrokken organisaties, zodat een volledig beeld ontstaat van de samenwerking tussen partijen en personen. Daarom stellen we het zeer op prijs als u de vragen beantwoordt. In concreto bevat de vragenlijst vragen over overleg en besluitvorming over de volgende 60 km wegen:

- Onderdendamsterweg en Kloosterweg te Warffum (gedeeltelijk)
- Westervalge te Warffum, Noordpolderweg te Warffum
- Stitswerderweg, Knolweg, J. Tilbusscherweg en 't Lage Eind te Stitswerd/Rottum
- Molenhorn, Klinkenborgerweg en Onnemaweg te Zandweer
- Oldörpsterweg, Munnikenweg, Hogeweg en Holwinsterweg te Uithuizen
- Zevenhuizen en Eppenhuizerweg te Eppenhuizen
- Barmerweg en Doodstilsterweg te Doodstil
- Noorderweg te Oldenzijl
- Kwelderweg en Robbenplaatweg in het Eemshavengebied
- Oosternielandsterweg te Oosternieland

In het geval dat u weinig of vrijwel niet betrokken bent geweest bij overleg of besluitvorming over één van deze wegen, verzoeken wij u toch om de vragenlijst in te vullen. In dat geval zult u bij veel vragen 'niet' of 'nooit' of 'niet mee bekend' kunnen invullen.

U kunt de vragenlijst in ca. 15-20 minuten invullen. U kunt ook contact opnemen over de vragenlijst met Charlotte Bax tel. 070-3173333, e-mail: Charlotte.Bax@swov.nl. Ook voor nadere inlichtingen over het onderzoek in het algemeen kunt u contact opnemen met mevr. Bax. Voor het terugsturen van de vragenlijst kunt u gebruik maken van bijgevoegde enveloppe.

Wij danken u voor uw medewerking,

Drs. C. Bax

Dr. B. Litjens

Stichting Wetenschappelijk
Onderzoek Verkeersveiligheid

Partners+Pröpper

A Voorvragen

1. In 2000 en 2001 is overleg geweest over verschillende 60 km wegen in Eemsmond. Bij welke organisatie was u in die periode 2000-2001 werkzaam?

.....

2. Wat was in die periode (2000-2001) uw functie?

.....

3. Hoe veel jaren was u werkzaam in de betreffende functie?

minder dan 1 jaar

1 tot 2 jaar

2 tot 4 jaar

langer dan 4 jaar

Opmerking

Wanneer in deze vragenlijst wordt gesproken over de maatregel 60 km-gebied in gemeente Eemsmond doelen wij op de volgende locaties:

- Onderendamsterweg en Kloosterweg te Warffum (gedeeltelijk)
- Westervalge te Warffum, Noordpolderweg te Warffum
- Stitswerderweg, Knolweg, J. Tilbusscherweg en 't Lage Eind te Stitswerd/Rottum
- Molenhorn, Klinkenborgerweg en Onnemaweg te Zandeweer
- Oldörpsterweg, Munnikenweg, Hogeweg en Holwinsterweg te Uithuizen
- Zevenhuizen en Eppenhuizerweg te Eppenhuizen
- Barmerweg en Doodstilsterweg te Doodstil
- Noorderweg te Oldenzijl
- Kwelderweg en Robbenplaatweg in het Eemshavengebied Oosternielandsterweg te Oosternieland

B Belangen rond de maatregel 60 km/u gebied

4a. Kies uit de onderstaande lijst **maximaal 5 belangen die voor uw organisatie centraal stonden** wat betreft de maatregel 60 km-gebied in Eemsmond

4b. Geef elk belang dat u kiest een **volgordecijfer** van belangrijkheid beginnend bij 1=grootste belang; 2=op één na grootste belang etc.

Maximaal vijf belangen aankruisen	Omschrijving van belang	Volgordecijfer Grootste belang=1, op één na grootste belang = 2 etc, kleinste belang = 5
<input type="radio"/>	Meewerken aan landelijk beleid	Cijfer:
<input type="radio"/>	Betere verkeersveiligheid	Cijfer:
<input type="radio"/>	Minder sluijverkeer	Cijfer:
<input type="radio"/>	Goede aanrijtijden hulpdiensten	Cijfer:
<input type="radio"/>	Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer	Cijfer:
<input type="radio"/>	Lagere rijsnelheden	Cijfer:
<input type="radio"/>	Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid	Cijfer:
<input type="radio"/>	Draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersbeleid	Cijfer:
<input type="radio"/>	Behoud van landelijk karakter omgeving	Cijfer:
<input type="radio"/>	Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregelen (bijv. onderhoud)	Cijfer:
<input type="radio"/>	Financiële verantwoording	Cijfer:
<input type="radio"/>	Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente	Cijfer:
<input type="radio"/>	Anders namelijk ...	Cijfer:
<input type="radio"/>	Anders namelijk ...	Cijfer:

5. In welke mate kent u de **standpunten van andere partijen** die betrokken zijn geweest bij overleg en besluitvorming over 60 km/u wegen in Eemsmond? (N.B. Indien partij niet betrokken, vraag overslaan)

	Niet	Een beetje	Redelijk	Zeer goed
a. Rijksoverheid	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
b. Gemeentelijke overheden	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
c. Provinciale overheid	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
d. Waterschappen	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
e. Politie	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
f. Brandweer, ambulance dienst	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
g. Plaatselijke actie- of belangengroepen	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
h. 3VO	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
i. enfb	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
j. Kennisinstellingen zoals SWOV, CROW	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>

C Relaties tot andere partijen

De vragen 6a en 6b op deze pagina gaan over uw relaties met andere partijen inzake overleg en besluitvorming over de maatregel 60 km-gebied in Eemsmond. Op de volgende pagina kunt u de antwoorden geven in een tabel. Leest u beide vragen met de gegeven toelichting erop eerst even door.

6a. Met **wie** en **hoe vaak** onderhoudt uw organisatie relaties voor het aanleggen van 60 km/u wegen in Eemsmond vanaf januari 2000?

Toelichting op vraag 6a:

Bij het bepalen van de **frequentie van de relatie** gaat het om alle zogenoemde **formele** en **informele** contacten van uw organisatie met andere partijen over de aanleg van 60 km/u wegen in gemeente Eemsmond. Dat betekent dus zowel overleg in eventuele project-, werk- of stuurgroepen, correspondentie via brieven, e-mail, telefoon, (uitgezonderd communicatie over uitnodigingen, agenda's e.d.) en andere persoonlijke ontmoetingen waarbij over dit onderwerp wordt besproken.

6b. Hoe constructief beoordeelt u de andere partijen wat betreft overleg over de maatregel 60 km-wegen?

Toelichting op vraag 6b:

Onder een **constructieve partij** verstaan wij een partij die bereid is over de grenzen van zijn eigenbelang heen te kijken. Kenmerken van een constructieve partij zijn bijvoorbeeld de wil tot het sluiten van compromissen, het verstrekken van informatie, het overbruggen van belangentegenstellingen en het zoeken naar alternatieven. Onder een niet-constructieve partij verstaan we een partij die informatie niet of pas laat doorgeeft, en die zeer eenzijdig vasthoudt aan het eigen belang zonder mogelijkheden voor compromis te willen verkennen.

Partij	Hoe vaak had u contact in 2000-2001?				Hoe constructief stelde deze partij zich naar u op?			
	wekelijks	maandelijks	jaarlijks	nooit	helemaal niet constructief	weinig constructief	redelijk constructief	zeer constructief
1 Bestuur (B&W en Raad) gemeente Eemsmond	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2 Ambtelijke organisatie gemeente EemsmondSector Ruimte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3 Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Groningen (ROG)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4 Raadscommissie Eemsmond inzake verkeer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5 Regiopolitie regionaal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6 Plaatselijke basiseenheid politie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7 3VO	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8 Individuele burgers (o.a. actief in werkgroepen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9 Ambtelijke organisatie verkeer en vervoer gemeente Bedum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10 Wethouder Verkeer en VervoerGemeente Bedum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11 Ambtelijke organisatie verkeer en vervoer gemeente Loppersum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12 Wethouder Verkeer en VervoerGemeente Loppersum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
13 Bureau Grontmij	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
14 Vereniging Dorpsbelangen Warffum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
15 Gedeputeerde Verkeer en Vervoer Provincie Groningen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
16 Klantbeheerder Provincie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
17 Ambulancedienst	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
18 Openbaar vervoer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
19 Brandweer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

- 7 Kies uit de voorgaande tabel (vraag 6a,b) de 5 partijen waar u het meeste contact mee hebt en typeer uw inzet voor de interactie met deze partijen.

Toelichting en invulinstructie:

(indien u met méér dan 5 partijen evenveel contact onderhoudt, kiest u uit deze partijen de 5 voor u belangrijkste partijen. Indien u met minder dan 5 partijen contacten onderhoudt vult maakt u niet van alle tabellen gebruik.)

Partij 1, naam organisatie:

Wat was voor u het belangrijkste procesdoel dat op het spel stond bij de interactie met deze partij? (maximaal 3 doelen aangeven)	Wat was voor u het grootste inhoudelijke belang dat bij de interactie met deze partij op het spel stond? (maximaal 3 belangen aangeven)	Hoe typeert u de belangrijkste gevolgen van de interactie met deze partij? (maximaal 3 gevolgen aangeven)
<input type="checkbox"/> geen specifiek belang <input type="checkbox"/> meer publiek draagvlak voor verkeersbeleid <input type="checkbox"/> meer politiek draagvlak voor verkeersbeleid <input type="checkbox"/> tijdwinst <input type="checkbox"/> grotere uitvoerbaarheid <input type="checkbox"/> betere verstandhouding belangenpartijen <input type="checkbox"/> verbeteren democratie <input type="checkbox"/> ambitieuzere beleidsdoelstellingen <input type="checkbox"/> anders, namelijk	<input type="checkbox"/> geen specifiek belang <input type="checkbox"/> meewerken landelijk beleid <input type="checkbox"/> betere verkeersveiligheid <input type="checkbox"/> minder sluipverkeer <input type="checkbox"/> goede aanrijtijden hulpdiensten <input type="checkbox"/> doorstroming/rijcomfort plaatselijk beroepsverkeer/ landbouwverkeer <input type="checkbox"/> behoud landelijk karakter omgeving <input type="checkbox"/> efficiënte combinatie verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregelen (bijvoorbeeld onderhoud) <input type="checkbox"/> financiële verantwoording <input type="checkbox"/> logische, consistente aansluiting weg buurgemeente <input type="checkbox"/> anders, namelijk ...	<input type="checkbox"/> averechtse gevolgen voor de samenwerking <input type="checkbox"/> geen gevolgen <input type="checkbox"/> onderlinge informatie-uitwisseling <input type="checkbox"/> voorkomen hinder of tegenwerking <input type="checkbox"/> voorkomen van onnodig dubbelwerk <input type="checkbox"/> versterking activiteiten zonder gemeenschappelijk plan <input type="checkbox"/> samenwerking via gemeenschappelijk plan/beleid <input type="checkbox"/> anders, namelijk ...

Partij 2, naam organisatie:

Wat was voor u het belangrijkste procesdoel dat op het spel stond bij de interactie met deze partij? (maximaal 3 doelen aangeven)	Wat was voor u het grootste inhoudelijke belang dat bij de interactie met deze partij op het spel stond? (maximaal 3 belangen aangeven)	Hoe typeert u de belangrijkste gevolgen van de interactie met deze partij? (maximaal 3 gevolgen aangeven)
<input type="checkbox"/> geen specifiek belang <input type="checkbox"/> meer publiek draagvlak voor verkeersbeleid <input type="checkbox"/> meer politiek draagvlak voor verkeersbeleid <input type="checkbox"/> tijdwinst <input type="checkbox"/> grotere uitvoerbaarheid <input type="checkbox"/> betere verstandhouding belangenpartijen <input type="checkbox"/> verbeteren democratie <input type="checkbox"/> ambitieuzere beleidsdoelstellingen <input type="checkbox"/> anders, namelijk	<input type="checkbox"/> geen specifiek belang <input type="checkbox"/> meewerken landelijk beleid <input type="checkbox"/> betere verkeersveiligheid <input type="checkbox"/> minder sluipverkeer <input type="checkbox"/> goede aanrijtijden hulpdiensten <input type="checkbox"/> doorstroming/rijcomfort plaatselijk beroepsverkeer/ landbouwverkeer <input type="checkbox"/> behoud landelijk karakter omgeving <input type="checkbox"/> efficiënte combinatie verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregelen (bijvoorbeeld onderhoud) <input type="checkbox"/> financiële verantwoording <input type="checkbox"/> logische, consistente aansluiting weg buurgemeente <input type="checkbox"/> anders, namelijk ...	<input type="checkbox"/> averechtse gevolgen voor de samenwerking <input type="checkbox"/> geen gevolgen <input type="checkbox"/> onderlinge informatie-uitwisseling <input type="checkbox"/> voorkomen hinder of tegenwerking <input type="checkbox"/> voorkomen van onnodig dubbelwerk <input type="checkbox"/> versterking activiteiten zonder gemeenschappelijk plan <input type="checkbox"/> samenwerking via gemeenschappelijk plan/beleid <input type="checkbox"/> anders, namelijk ...

Partij 3, naam organisatie:

Wat was voor u het belangrijkste procesdoel dat op het spel stond bij de interactie met deze partij? (maximaal 3 doelen aangeven)	Wat was voor u het grootste inhoudelijke belang dat bij de interactie met deze partij op het spel stond? (maximaal 3 belangen aangeven)	Hoe typeert u de belangrijkste gevolgen van de interactie met deze partij? (maximaal 3 gevolgen aangeven)
<input type="checkbox"/> geen specifiek belang <input type="checkbox"/> meer publiek draagvlak voor verkeersbeleid <input type="checkbox"/> meer politiek draagvlak voor verkeersbeleid <input type="checkbox"/> tijdwinst <input type="checkbox"/> grotere uitvoerbaarheid <input type="checkbox"/> betere verstandhouding belangenpartijen <input type="checkbox"/> verbeteren democratie <input type="checkbox"/> ambitieuzere beleidsdoelstellingen <input type="checkbox"/> anders, namelijk	<input type="checkbox"/> geen specifiek belang <input type="checkbox"/> meewerken landelijk beleid <input type="checkbox"/> betere verkeersveiligheid <input type="checkbox"/> minder sluipverkeer <input type="checkbox"/> goede aanrijtijden hulpdiensten <input type="checkbox"/> doorstroming/rijcomfort plaatselijk beroepsverkeer/ landbouwverkeer <input type="checkbox"/> behoud landelijk karakter omgeving <input type="checkbox"/> efficiënte combinatie verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregelen (bijvoorbeeld onderhoud) <input type="checkbox"/> financiële verantwoording <input type="checkbox"/> logische, consistente aansluiting weg buurgemeente <input type="checkbox"/> anders, namelijk ...	<input type="checkbox"/> averechtse gevolgen voor de samenwerking <input type="checkbox"/> geen gevolgen <input type="checkbox"/> onderlinge informatie-uitwisseling <input type="checkbox"/> voorkomen hinder of tegenwerking <input type="checkbox"/> voorkomen van onnodig dubbelwerk <input type="checkbox"/> versterking activiteiten zonder gemeenschappelijk plan <input type="checkbox"/> samenwerking via gemeenschappelijk plan/beleid <input type="checkbox"/> anders, namelijk ...

Partij 4, naam organisatie:

Wat was voor u het belangrijkste procesdoel dat op het spel stond bij de interactie met deze partij? (maximaal 3 doelen aangeven)	Wat was voor u het grootste inhoudelijke belang dat bij de interactie met deze partij op het spel stond? (maximaal 3 belangen aangeven)	Hoe typeert u de belangrijkste gevolgen van de interactie met deze partij? (maximaal 3 gevolgen aangeven)
<input type="checkbox"/> geen specifiek belang <input type="checkbox"/> meer publiek draagvlak voor verkeersbeleid <input type="checkbox"/> meer politiek draagvlak voor verkeersbeleid <input type="checkbox"/> tijdwinst <input type="checkbox"/> grotere uitvoerbaarheid <input type="checkbox"/> betere verstandhouding belangenpartijen <input type="checkbox"/> verbeteren democratie <input type="checkbox"/> ambitieuzere beleidsdoelstellingen <input type="checkbox"/> anders, namelijk	<input type="checkbox"/> geen specifiek belang <input type="checkbox"/> meewerken landelijk beleid <input type="checkbox"/> betere verkeersveiligheid <input type="checkbox"/> minder sluipverkeer <input type="checkbox"/> goede aanrijtijden hulpdiensten <input type="checkbox"/> doorstroming/rijcomfort plaatselijk beroepsverkeer/ landbouwverkeer <input type="checkbox"/> behoud landelijk karakter omgeving <input type="checkbox"/> efficiënte combinatie verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregelen (bijvoorbeeld onderhoud) <input type="checkbox"/> financiële verantwoording <input type="checkbox"/> logische, consistente aansluiting weg buurgemeente <input type="checkbox"/> anders, namelijk ...	<input type="checkbox"/> averechtse gevolgen voor de samenwerking <input type="checkbox"/> geen gevolgen <input type="checkbox"/> onderlinge informatie-uitwisseling <input type="checkbox"/> voorkomen hinder of tegenwerking <input type="checkbox"/> voorkomen van onnodig dubbelwerk <input type="checkbox"/> versterking activiteiten zonder gemeenschappelijk plan <input type="checkbox"/> samenwerking via gemeenschappelijk plan/beleid <input type="checkbox"/> anders, namelijk ...

Partij 5, naam organisatie:

Wat was voor u het belangrijkste procesdoel dat op het spel stond bij de interactie met deze partij? (maximaal 3 doelen aangeven)	Wat was voor u het grootste inhoudelijke belang dat bij de interactie met deze partij op het spel stond? (maximaal 3 belangen aangeven)	Hoe typeert u de belangrijkste gevolgen van de interactie met deze partij? (maximaal 3 gevolgen aangeven)
<input type="checkbox"/> geen specifiek belang <input type="checkbox"/> meer publiek draagvlak voor verkeersbeleid <input type="checkbox"/> meer politiek draagvlak voor verkeersbeleid <input type="checkbox"/> tijdwinst <input type="checkbox"/> grotere uitvoerbaarheid <input type="checkbox"/> betere verstandhouding belangenpartijen <input type="checkbox"/> verbeteren democratie <input type="checkbox"/> ambitieuzere beleidsdoelstellingen <input type="checkbox"/> anders, namelijk	<input type="checkbox"/> geen specifiek belang <input type="checkbox"/> meewerken landelijk beleid <input type="checkbox"/> betere verkeersveiligheid <input type="checkbox"/> minder sluipverkeer <input type="checkbox"/> goede aanrijtijden hulpdiensten <input type="checkbox"/> doorstroming/rijcomfort plaatselijk beroepsverkeer/ landbouwverkeer <input type="checkbox"/> behoud landelijk karakter omgeving <input type="checkbox"/> efficiënte combinatie verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregelen (bijvoorbeeld onderhoud) <input type="checkbox"/> financiële verantwoording <input type="checkbox"/> logische, consistente aansluiting weg buurgemeente <input type="checkbox"/> anders, namelijk ...	<input type="checkbox"/> averechtse gevolgen voor de samenwerking <input type="checkbox"/> geen gevolgen <input type="checkbox"/> onderlinge informatie-uitwisseling <input type="checkbox"/> voorkomen hinder of tegenwerking <input type="checkbox"/> voorkomen van onnodig dubbelwerk <input type="checkbox"/> versterking activiteiten zonder gemeenschappelijk plan <input type="checkbox"/> samenwerking via gemeenschappelijk plan/beleid <input type="checkbox"/> anders, namelijk ...

8. Was er bij de aanleg van 60 km/u wegen door gemeente Eemsmond sprake van een aanpak waarbij andere partijen inbreng kunnen bieden?

ja (ga verder met vraag 8a)

nee (ga verder met vraag 9)

8 a Indien van toepassing, heeft uzelf of uw organisatie gebruik gemaakt van de mogelijkheid om inbreng te bieden?

ja (ga verder met vraag 8b)

nee (ga verder met vraag 9)

8b Waaruit bestond deze inbreng?

Geven van advies op concept plannen.

Geven van advies in een vroeg stadium van het beleid

Meebeslissen op onderdelen van het beleid met gemeente Eemsmond.

Gezamenlijk beslissen met gemeente Eemsmond over gezamenlijk beleid

8c Was uw inbreng in voldoende mate tot uitdrukking gekomen in het uiteindelijke beleid of aanleg van 60 km/u wegen in Eemsmond?

Niet.

Een beetje

Redelijk

In hoge mate

9. In vraag 8 is gesproken over een aanpak van het beleid inzake 60 km-wegen, waarbij met name bedoeld is op hoe de inbreng van andere partijen in dit beleid door de gemeente geregeld is. Kunt u aangeven of de effectiviteit, efficiëntie, ambitieniveau en snelheid van de maatregel 60 km-gebied is afgenomen of juist is toegenomen door deze aanpak?

	Sterk afgenomen	lets afgenomen	lets toegenomen	Sterk toegenomen	Niet mee bekend
Effectiviteit van de maatregel	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Efficiëntie van de maatregel	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Ambitieniveau inzake de maatregel	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Snelheid van het proces (inclusief realisatie)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>

10. Bent u tevreden over de informatievoorziening van de gemeente over de maatregel 60km-wegen in Eemsmond?

	Niet tevreden	Beetje tevreden	Redelijk tevreden	Zeer tevreden	Niet mee bekend
Tijdigheid	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Adequaatheid	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>

Bijlage 3

Vragenlijst Hattem

Vragenlijst

Samenwerking bij de aanleg van 60 km/u gebieden Duurzaam Veilig in gemeente Hattem

- Apeldoornseweg
- Oranje Nassaulaan
- Buitengebied

Geachte heer/mevrouw,

Wij vragen uw medewerking aan een bijzonder soort onderzoek. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) voert in samenwerking met Partners+Pröpper - bestuurskundig onderzoek en advies - een landelijk onderzoek naar de samenwerking bij de aanleg van 60 km/u gebieden in het kader van Duurzaam Veilig uit. Eén van de cases is gelegen in gemeente Hattem. Burgemeester en Wethouders van Hattem hebben hun medewerking aan de uitvoering van dit onderzoek verleend (informatie bij de heer M. Veenstra, telefoon (038) 44 31 656).

Uzelf of uw organisatie is op één of andere wijze bij de aanleg van 60 km/u gebieden in Hattem betrokken.

Het onderzoek moet lessen en aanbevelingen voor effectieve samenwerking in de tweede fase van Duurzaam Veilig opleveren. Uitvoering vindt plaats in 10 gemeenten verspreid door heel Nederland in de periode 2002-2003. De resultaten van dit onderzoek dienen ter ondersteuning van gemeenten en andere betrokken partijen voor de organisatie van de samenwerking tijdens de tweede fase van Duurzaam Veilig.

Het succes van het onderzoek hangt in zeer belangrijke mate af van de medewerking van alle betrokken organisaties, zodat een volledig beeld ontstaat van de samenwerking tussen partijen en personen. Daarom stellen we het zeer op prijs als u de vragen beantwoordt. U kunt de vragenlijst in ca. 15-20 minuten invullen. U kunt ook altijd even contact opnemen over de vragenlijst met Charles Goldenbeld tel. 070-3173364, e-mail: goldenbeld@swov.nl

Voor nadere inlichtingen over het onderzoek in het algemeen kunt u contact opnemen met Charlotte Bax of Charles Goldenbeld van de SWOV, (telefoon: 070 - 3173 333, e-mail Charlotte.Bax@swov.nl of goldenbeld@swov.nl).

Voor het terugsturen van de vragenlijst kunt u gebruik maken van bijgevoegde enveloppe.

Wij danken u voor uw medewerking,

Mr. P. Wesemann
Stichting Wetenschappelijk
Onderzoek Verkeersveiligheid

Dr. I.M.A.M. Pröpper
Partners+Pröpper

A Voorvragen

1. Bij welke organisatie bent u werkzaam?

.....

2. Wat is uw functie?

.....

3. Hoe veel jaren was u werkzaam in de betreffende functie?

minder dan 1 jaar

1 tot 2 jaar

2 tot 4 jaar

langer dan 4 jaar

Opmerking

Wanneer in deze vragenlijst wordt gesproken over de maatregel 60 km-gebied in gemeente Hattem doelen wij op de volgende locaties:

- Apeldoornseweg
- Oranje Nassaulaan
- Buitengebied

B Belangen rond de maatregel 60 km/u gebied in gemeente Hattem

4a. Kies uit de onderstaande lijst **maximaal 5 belangen die voor uw organisatie centraal stonden** wat betreft de maatregel 60 km-gebied in gemeente Hattem.

4b. Geef elk belang dat u kiest een **volgordecijfer** van belangrijkheid beginnend bij 1=grootste belang; 2=op één na grootste belang etc.

Maximaal vijf belangen aankruisen	Omschrijving van belang	Volgordecijfer Grootste belang=1, op één na grootste belang = 2 etc, kleinste belang = 5
<input type="radio"/>	Meewerken aan landelijk beleid	Cijfer:
<input type="radio"/>	Betere verkeersveiligheid	Cijfer:
<input type="radio"/>	Minder sluijverkeer	Cijfer:
<input type="radio"/>	Goede aanrijtijden hulpdiensten	Cijfer:
<input type="radio"/>	Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer	Cijfer:
<input type="radio"/>	Lagere rijsnelheden	Cijfer:
<input type="radio"/>	Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid	Cijfer:
<input type="radio"/>	Draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersbeleid	Cijfer:
<input type="radio"/>	Behoud van landelijk karakter omgeving	Cijfer:
<input type="radio"/>	Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregelen (bijv. onderhoud)	Cijfer:
<input type="radio"/>	Financiële verantwoording	Cijfer:
<input type="radio"/>	Anders namelijk ...	Cijfer:
<input type="radio"/>	Anders namelijk ...	Cijfer:
<input type="radio"/>	Anders namelijk ...	Cijfer:

5. In welke mate kent u de **standpunten van andere partijen** die betrokken zijn geweest bij overleg en besluitvorming over 60 km/u wegen in gemeente Hattem? (N.B. Indien partij niet betrokken, vraag overslaan)

	Niet	Een beetje	Redelijk	Zeer goed
a. Rijksoverheid	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
b. Gemeentelijke overheden	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
c. Provinciale overheid	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
d. Waterschappen	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
e. Politie	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
f. Brandweer, ambulance dienst	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
g. Plaatselijke actie- of belangengroepen	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
h. 3VO	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
i. enfb	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
j. Kennisinstellingen zoals SWOV, CROW	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>

C Relaties tot andere partijen

De volgende vragen 6a en 6b gaan over uw relaties met andere partijen inzake overleg en besluitvorming over de maatregel 60 km-gebied in gemeente Hattem. Op de volgende pagina kunt u de antwoorden geven in een tabel.

Leest u beide vragen met de gegeven toelichting erop eerst even door.

6a. Met **wie** en **hoe vaak** onderhoudt uw organisatie relaties voor het aanleggen van 60 km/u wegen in gemeente Hattem vanaf januari 2000?

Toelichting op vraag 6a:

Bij het bepalen van de **frequentie van de relatie** gaat het om alle zogenoemde **formele** en **informele** contacten van uw organisatie met andere partijen over de aanleg van 60 km/u wegen in gemeente Hattem. Dat betekent dus zowel overleg in eventuele project-, werk- of stuurgroepen, correspondentie via brieven, e-mail, telefoon, (uitgezonderd communicatie over uitnodigingen, agenda's e.d.) en andere persoonlijke ontmoetingen waarbij over dit onderwerp wordt besproken.

6b. Hoe constructief beoordeelt u de andere partijen wat betreft overleg over de maatregel 60 km-wegen?

Toelichting op vraag 6b:

Onder een **constructieve partij** verstaan wij een partij die bereid is over de grenzen van zijn eigenbelang heen te kijken. Kenmerken van een constructieve partij zijn bijvoorbeeld de wil tot het sluiten van compromissen, het verstrekken van informatie, het overbruggen van belangentegenstellingen en het zoeken naar alternatieven. Onder een niet-constructieve partij verstaan we een partij die informatie niet of pas laat doorgeeft, en die zeer eenzijdig vasthoudt aan het eigen belang zonder mogelijkheden voor compromis te willen verkennen.

Partij	Hoe vaak hebt u contact sinds januari 2000?				Hoe constructief stelt deze partij zich naar u op?			
	wekelijks	maandelijks	jaarlijks	nooit	helemaal niet constructief	weinig constructief	redelijk constructief	zeer constructief
1 Bestuur (B&W en Raad) gemeente Hattem	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2 Ambtelijke organisatie gemeente Hattem	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3 Bestuur (B&W en Raad) gemeente Heerde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4 Ambtelijke organisatie gemeente Heerde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5 Bestuur (B&W en Raad) gemeente Oldebroek	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6 Ambtelijke organisatie gemeente Oldebroek	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7 Bestuur (B&W en Raad) gemeente Zwolle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8 Ambtelijke organisatie gemeente Zwolle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9 Bestuur (GS en PS) provincie Gelderland	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10 Ambtelijke organisatie provincie Gelderland	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11 Regiopolitie regio Noord-West Veluwe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12 Openbaar Ministerie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
13 Waterschap Gelderland	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
14 (Regionale) Brandweer Hattem	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
15 Regionale Directie Rijkswaterstaat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Partij	Hoe vaak hebt u contact sinds januari 2000?				Hoe constructief stelt deze partij zich naar u op?				
	wekelijks	maandelijks	jaarlijks	nooit	niets constructief	weinig constructief	matig constructief	veel constructief	zeer constructief
16 Ambulancedienst	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
17 Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
18 3VO/ENFB/voetgangersvereniging	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
19 ANWB	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
20 Rover	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
21 Natuur en Milieuorganisaties	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
22 Gehandicaptenraad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
23 Werkgeversvereniging	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
24 Ondernemersvereniging	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
25 Openbaar vervoer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
26 Onderwijsinstellingen (lager- en voortgezet)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
27 Individuele bedrijven/ondernemers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
28 Individuele burgers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
29 SWOV	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
30 Informatiepunt Duurzaam Veilig Verkeer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
31 CROW	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
32 Andere partij, namelijk...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
33 Andere partij, namelijk...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

- 7 Kies uit **de voorgaande tabel** (vraag 6a,b) de 5 partijen waar u het meeste contact mee hebt en typeer uw inzet voor de interactie met deze partijen.

Toelichting en invulinstructie:

(indien u met méér dan 5 partijen evenveel contact onderhoudt, kiest u uit deze partijen de 5 voor u belangrijkste partijen. Indien u met minder dan 5 partijen contacten onderhoudt vult maakt u niet van alle tabellen gebruik.)

7a ANTWOORD-TABEL 1

Partij 1, naam organisatie: (←Vul hier de naam van de 1^e organisatie in)

Wat was voor u het belangrijkste procesdoel dat op het spel stond bij de interactie met deze partij? (maximaal 3 doelen aangeven)	Wat was voor u het grootste inhoudelijke belang dat bij de interactie met deze partij op het spel stond? (maximaal 3 belangen aangeven)	Hoe typeert u de belangrijkste gevolgen van de interactie met deze partij? (maximaal 3 gevolgen aangeven)
<input type="checkbox"/> geen specifiek belang <input type="checkbox"/> meer publiek draagvlak voor verkeersbeleid <input type="checkbox"/> meer politiek draagvlak voor verkeersbeleid <input type="checkbox"/> tijdwinst <input type="checkbox"/> grotere uitvoerbaarheid <input type="checkbox"/> betere verstandhouding belangenpartijen <input type="checkbox"/> verbeteren democratie <input type="checkbox"/> ambitieuzere beleidsdoelstellingen <input type="checkbox"/> anders, namelijk	<input type="checkbox"/> geen specifiek belang <input type="checkbox"/> meewerken landelijk beleid <input type="checkbox"/> betere verkeersveiligheid <input type="checkbox"/> minder sluipverkeer <input type="checkbox"/> goede aanrijtijden hulpdiensten <input type="checkbox"/> doorstroming/rijcomfort plaatselijk beroepsverkeer/ landbouwverkeer <input type="checkbox"/> behoud landelijk karakter omgeving <input type="checkbox"/> efficiënte combinatie verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregelen (bijvoorbeeld onderhoud) <input type="checkbox"/> financiële verantwoording <input type="checkbox"/> anders, namelijk ...	<input type="checkbox"/> averechtse gevolgen voor de samenwerking <input type="checkbox"/> geen gevolgen <input type="checkbox"/> onderlinge informatie-uitwisseling <input type="checkbox"/> voorkomen hinder of tegenwerking <input type="checkbox"/> voorkomen van onnodig dubbelwerk <input type="checkbox"/> versterking activiteiten zonder gemeenschappelijk plan <input type="checkbox"/> samenwerking via gemeenschappelijk plan/beleid <input type="checkbox"/> anders, namelijk ...

7b ANTWOORD-TABEL 2

Partij 2, naam organisatie: (←Vul hier de naam van de 2^e organisatie in)

Wat was voor u het belangrijkste procesdoel dat op het spel stond bij de interactie met deze partij? (maximaal 3 doelen aangeven)	Wat was voor u het grootste inhoudelijke belang dat bij de interactie met deze partij op het spel stond? (maximaal 3 belangen aangeven)	Hoe typeert u de belangrijkste gevolgen van de interactie met deze partij? (maximaal 3 gevolgen aangeven)
<input type="checkbox"/> geen specifiek belang <input type="checkbox"/> meer publiek draagvlak voor verkeersbeleid <input type="checkbox"/> meer politiek draagvlak voor verkeersbeleid <input type="checkbox"/> tijdwinst <input type="checkbox"/> grotere uitvoerbaarheid <input type="checkbox"/> betere verstandhouding belangenpartijen <input type="checkbox"/> verbeteren democratie <input type="checkbox"/> ambitieuzere beleidsdoelstellingen <input type="checkbox"/> anders, namelijk	<input type="checkbox"/> geen specifiek belang <input type="checkbox"/> meewerken landelijk beleid <input type="checkbox"/> betere verkeersveiligheid <input type="checkbox"/> minder sluipverkeer <input type="checkbox"/> goede aanrijtijden hulpdiensten <input type="checkbox"/> doorstroming/rijcomfort plaatselijk beroepsverkeer/ landbouwverkeer <input type="checkbox"/> behoud landelijk karakter omgeving <input type="checkbox"/> efficiënte combinatie verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregelen (bijvoorbeeld onderhoud) <input type="checkbox"/> financiële verantwoording <input type="checkbox"/> anders, namelijk ...	<input type="checkbox"/> averechtse gevolgen voor de samenwerking <input type="checkbox"/> geen gevolgen <input type="checkbox"/> onderlinge informatie-uitwisseling <input type="checkbox"/> voorkomen hinder of tegenwerking <input type="checkbox"/> voorkomen van onnodig dubbelwerk <input type="checkbox"/> versterking activiteiten zonder gemeenschappelijk plan <input type="checkbox"/> samenwerking via gemeenschappelijk plan/beleid <input type="checkbox"/> anders, namelijk ...

7c ANTWOORD-TABEL 3

Partij 3, naam organisatie: (←Vul hier de naam van de 3^e organisatie in)

Wat was voor u het belangrijkste procesdoel dat op het spel stond bij de interactie met deze partij? (maximaal 3 doelen aangeven)	Wat was voor u het grootste inhoudelijke belang dat bij de interactie met deze partij op het spel stond? (maximaal 3 belangen aangeven)	Hoe typeert u de belangrijkste gevolgen van de interactie met deze partij? (maximaal 3 gevolgen aangeven)
<input type="checkbox"/> geen specifiek belang <input type="checkbox"/> meer publiek draagvlak voor verkeersbeleid <input type="checkbox"/> meer politiek draagvlak voor verkeersbeleid <input type="checkbox"/> tijdwinst <input type="checkbox"/> grotere uitvoerbaarheid <input type="checkbox"/> betere verstandhouding belangenpartijen <input type="checkbox"/> verbeteren democratie <input type="checkbox"/> ambitieuzere beleidsdoelstellingen <input type="checkbox"/> anders, namelijk	<input type="checkbox"/> geen specifiek belang <input type="checkbox"/> meewerken landelijk beleid <input type="checkbox"/> betere verkeersveiligheid <input type="checkbox"/> minder sluipverkeer <input type="checkbox"/> goede aanrijtijden hulpdiensten <input type="checkbox"/> doorstroming/rijcomfort plaatselijk beroepsverkeer/ landbouwverkeer <input type="checkbox"/> behoud landelijk karakter omgeving <input type="checkbox"/> efficiënte combinatie verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregelen (bijvoorbeeld onderhoud) <input type="checkbox"/> financiële verantwoording <input type="checkbox"/> anders, namelijk ...	<input type="checkbox"/> averechtse gevolgen voor de samenwerking <input type="checkbox"/> geen gevolgen <input type="checkbox"/> onderlinge informatie-uitwisseling <input type="checkbox"/> voorkomen hinder of tegenwerking <input type="checkbox"/> voorkomen van onnodig dubbelwerk <input type="checkbox"/> versterking activiteiten zonder gemeenschappelijk plan <input type="checkbox"/> samenwerking via gemeenschappelijk plan/beleid <input type="checkbox"/> anders, namelijk ...

7d ANTWOORD-TABEL 4

Partij 4, naam organisatie: (←Vul hier de naam van de 4^e organisatie in)

Wat was voor u het belangrijkste procesdoel dat op het spel stond bij de interactie met deze partij? (maximaal 3 doelen aangeven)	Wat was voor u het grootste inhoudelijke belang dat bij de interactie met deze partij op het spel stond? (maximaal 3 belangen aangeven)	Hoe typeert u de belangrijkste gevolgen van de interactie met deze partij? (maximaal 3 gevolgen aangeven)
<input type="checkbox"/> geen specifiek belang <input type="checkbox"/> meer publiek draagvlak voor verkeersbeleid <input type="checkbox"/> meer politiek draagvlak voor verkeersbeleid <input type="checkbox"/> tijdwinst <input type="checkbox"/> grotere uitvoerbaarheid <input type="checkbox"/> betere verstandhouding belangenpartijen <input type="checkbox"/> verbeteren democratie <input type="checkbox"/> ambitieuzere beleidsdoelstellingen <input type="checkbox"/> anders, namelijk	<input type="checkbox"/> geen specifiek belang <input type="checkbox"/> meewerken landelijk beleid <input type="checkbox"/> betere verkeersveiligheid <input type="checkbox"/> minder sluipverkeer <input type="checkbox"/> goede aanrijtijden hulpdiensten <input type="checkbox"/> doorstroming/rijcomfort plaatselijk beroepsverkeer/ landbouwverkeer <input type="checkbox"/> behoud landelijk karakter omgeving <input type="checkbox"/> efficiënte combinatie verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregelen (bijvoorbeeld onderhoud) <input type="checkbox"/> financiële verantwoording <input type="checkbox"/> anders, namelijk ...	<input type="checkbox"/> averechtse gevolgen voor de samenwerking <input type="checkbox"/> geen gevolgen <input type="checkbox"/> onderlinge informatie-uitwisseling <input type="checkbox"/> voorkomen hinder of tegenwerking <input type="checkbox"/> voorkomen van onnodig dubbelwerk <input type="checkbox"/> versterking activiteiten zonder gemeenschappelijk plan <input type="checkbox"/> samenwerking via gemeenschappelijk plan/beleid <input type="checkbox"/> anders, namelijk ...

7e ANTWOORD-TABEL 5

Partij 5, naam organisatie: (←Vul hier de naam van de 5^e organisatie in)

Wat was voor u het belangrijkste procesdoel dat op het spel stond bij de interactie met deze partij? (maximaal 3 doelen aangeven)	Wat was voor u het grootste inhoudelijke belang dat bij de interactie met deze partij op het spel stond? (maximaal 3 belangen aangeven)	Hoe typeert u de belangrijkste gevolgen van de interactie met deze partij? (maximaal 3 gevolgen aangeven)
<input type="checkbox"/> geen specifiek belang <input type="checkbox"/> meer publiek draagvlak voor verkeersbeleid <input type="checkbox"/> meer politiek draagvlak voor verkeersbeleid <input type="checkbox"/> tijdwinst <input type="checkbox"/> grotere uitvoerbaarheid <input type="checkbox"/> betere verstandhouding belangenpartijen <input type="checkbox"/> verbeteren democratie <input type="checkbox"/> ambitieuzere beleidsdoelstellingen <input type="checkbox"/> anders, namelijk	<input type="checkbox"/> geen specifiek belang <input type="checkbox"/> meewerken landelijk beleid <input type="checkbox"/> betere verkeersveiligheid <input type="checkbox"/> minder sluipverkeer <input type="checkbox"/> goede aanrijtijden hulpdiensten <input type="checkbox"/> doorstroming/rijcomfort plaatselijk beroepsverkeer/ landbouwverkeer <input type="checkbox"/> behoud landelijk karakter omgeving <input type="checkbox"/> efficiënte combinatie verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregelen (bijvoorbeeld onderhoud) <input type="checkbox"/> financiële verantwoording <input type="checkbox"/> anders, namelijk ...	<input type="checkbox"/> averechtse gevolgen voor de samenwerking <input type="checkbox"/> geen gevolgen <input type="checkbox"/> onderlinge informatie-uitwisseling <input type="checkbox"/> voorkomen hinder of tegenwerking <input type="checkbox"/> voorkomen van onnodig dubbelwerk <input type="checkbox"/> versterking activiteiten zonder gemeenschappelijk plan <input type="checkbox"/> samenwerking via gemeenschappelijk plan/beleid <input type="checkbox"/> anders, namelijk ...

8. Is er bij de aanleg van 60 km/u gebieden in Hattem door de gemeente Hattem sprake van een aanpak waarbij andere partijen inbreng kunnen bieden?

- ja (ga verder met vraag 8a)
- nee (ga verder met vraag 9)

8 a Indien van toepassing, heeft uzelf of uw organisatie gebruik gemaakt van de mogelijkheid om inbreng te bieden?
(deze vraag niet in te vullen door vertegenwoordigers van gemeente Hattem)

- ja (ga verder met vraag 8b)
- nee (ga verder met vraag 9)

8b Waaruit bestaat deze inbreng?

- Geven van advies op concept plannen.
- Geven van advies in een vroeg stadium van het beleid
- Meebeslissen op onderdelen van het beleid met gemeente Hattem.
- Gezamenlijk beslissen met gemeente Hattem over gezamenlijk beleid

8c Is uw inbreng in voldoende mate tot uitdrukking gekomen in het uiteindelijke beleid of aanleg van 60 km/u gebieden in gemeente Hattem?
(deze vraag niet in te vullen door vertegenwoordigers van gemeente Hattem)

- Niet.
- Een beetje
- Redelijk
- In hoge mate

9. In vraag 8 is gesproken over een aanpak van het beleid inzake het 60 km-gebied, waarbij met name bedoeld is op hoe de inbreng van andere partijen in dit beleid door de gemeente geregeld is. Kunt u aangeven of de effectiviteit, efficiëntie, ambitieniveau en snelheid van de maatregel 60 km-gebied is afgenomen of juist is toegenomen door deze aanpak?

	Sterk afgenomen	Iets afgenomen	Iets toegenomen	Sterk toegenomen	Niet mee bekend
Effectiviteit van de maatregel	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Efficiëntie van de maatregel	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Ambitieniveau inzake de maatregel	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Snelheid van het proces (inclusief realisatie)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>

10. Bent u tevreden over de informatievoorziening van de gemeente over de maatregel 60km-wegen in gemeente Hattem?
(deze vraag niet in te vullen door vertegenwoordigers van gemeente Hattem)

	Niet tevreden	Beetje tevreden	Redelijk tevreden	Zeer tevreden	Niet mee bekend
Tijdigheid	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Adequaatheid	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>

Bijlage 4

Omvang beleidsnetwerken en belangen bij samenwerking

Tabel B.4.1: omvang van het beleidsnetwerk Eemsmond en de belangen van de betrokken partijen

Gebruikte bronnen voor de onderlinge relaties en standpunten: schriftelijke vragenlijst onder betrokken partijen en interview met beleidsmedewerker Verkeer van de gemeente Eemsmond.

Beleidsnetwerk Eemsmond	
Partijen	Belangen
BenW gemeente Eemsmond (m.n. portefeuillehouder)	<ul style="list-style-type: none">– doorstroming en rijcomfort– goede aanrijtiden hulpdiensten– snelle voortgang aanleg– draagvlak bij burgers– logische, consistente aansluiting op wegen buurgemeenten
Ambtelijke organisatie gemeente Eemsmond	<ul style="list-style-type: none">– meewerken aan landelijk beleid– betere verkeersveiligheid– lagere rijsnelheden– draagvlak bij burgers– draagvlak bij politieke besluitvormers
Verkeerscommissie gemeente Eemsmond	<ul style="list-style-type: none">– Lagere rijsnelheden– Meewerken aan landelijk beleid– Draagvlak bij burgers– Efficiënte combinatie verkeersveiligheidsmaatregelen met andere maatregelen (zoals onderhoud)– Behoud landelijk karakter
BenW gemeente Loppersum (m.n. portefeuillehouder)	<ul style="list-style-type: none">– Betere verkeersveiligheid– Draagvlak burgers– Meewerken aan landelijk beleid
Ambtelijke organisatie gemeente Loppersum	– Onbekend
BenW gemeente Bedum (m.n. portefeuillehouder)	– Onbekend
Ambtelijke organisatie gemeente Bedum	<ul style="list-style-type: none">– Minder sluijverkeer– Betere verkeersveiligheid– Behoud landelijk karakter– Draagvlak bij burgers– logische, consistente aansluiting op wegen buurgemeenten
GS van provincie Groningen (m.n. portefeuillehouder) (*)	– Onbekend
Ambtelijke organisatie provincie Groningen (*)	– Onbekend
Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Groningen	<ul style="list-style-type: none">– Betere verkeersveiligheid– Behoud landelijk karakter– Draagvlak bij burgers

Beleidsnetwerk Eemsmond	
Partijen	Belangen
Regiopolitie	<ul style="list-style-type: none"> - betere verkeersveiligheid - minder sluijverkeer - draagvlak bij burgers - logische, consistente aansluiting op wegen buurgemeenten - meewerken aan landelijk beleid
Basiseenheid Politie Eemsmond	<ul style="list-style-type: none"> - betere verkeersveiligheid - draagvlak bij burgers - minder sluijverkeer - lagere rijsnelheden - doorstroming en rijcomfort
Ambulancedienst (*)	- Onbekend
Brandweer Eemsmond	<ul style="list-style-type: none"> - Betere verkeersveiligheid - Lagere rijsnelheden - Doorstroming en rijcomfort - Draagvlak bij burgers voor verkeersveiligheid - Behoud landelijk karakter
Openbaarvervoer (busonderneming) (*)	- Onbekend
3Vo	<ul style="list-style-type: none"> - Betere verkeersveiligheid - Lagere rijsnelheden
Vereniging Dorpsbelangen Warffum	<ul style="list-style-type: none"> - Draagvlak bij burgers - Betere verkeersveiligheid - Goede aanrijtijden hulpdiensten - Doorstroming en rijcomfort - Behoud landelijk karakter
Individuele burgers	<ul style="list-style-type: none"> - Lagere rijsnelheden - Minder sluijverkeer - Betere verkeersveiligheid - Draagvlak bij burgers - Behoud landelijk karakter
Bureau Grontmij	- Uitvoeren (advies)opdracht van gemeente Eemsmond
(*) deze partijen zijn in de beleidsnetwerkanalyse voor de afzonderlijke casusrapportage van gemeente Eemsmond niet meer betrokken. Hetzelfde geldt voor de partijen Groningen Seaports, Waterschap en de buurgemeenten Winsum en Delfzijl.	

Tabel B.4.1 *Beleidsnetwerk Eemsmond*

Tabel B.4.2: omvang van het beleidsnetwerk Hattem en de belangen van de betrokken partijen

Gebruikte bronnen voor de onderlinge relaties en standpunten: schriftelijke vragenlijst onder betrokken partijen en interview met beleidsmedewerker Verkeer van de gemeente Hattem.

Beleidsnetwerk Hattem	
Partijen	Belangen
Gemeente Hattem	<ul style="list-style-type: none"> - betere verkeersveiligheid - goede aanrijtijden hulpdiensten - draagvlak bij politieke besluitvormers - logische, consistente aansluiting op wegen buurgemeenten - meewerken aan landelijk beleid
Gemeente Heerde	<ul style="list-style-type: none"> - betere verkeersveiligheid - draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid - efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregelen met andere maatregelen - doorstroming en rijcomfort
Gemeente Oldebroek	<ul style="list-style-type: none"> - goede aanrijtijden hulpdiensten - lagere rijsnelheden - draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid - draagvlak bij besluitvormers voor verkeersveiligheid - logische, consistente aansluiting op wegen buurgemeenten
Gemeente Kampen	<ul style="list-style-type: none"> - meewerken aan landelijk beleid - minder sluijverkeer - lagere rijsnelheden - betere verkeersveiligheid - logische consistente aansluiting op wegen van buurgemeenten
Gemeente Zwolle	<ul style="list-style-type: none"> - eventuele belangen bij aanleg van 60 km/uur gebieden in buurgemeente Hattem zijn niet bekend
Provincie Gelderland	<ul style="list-style-type: none"> - logische consistente aansluiting op wegen van buurgemeenten - betere verkeersveiligheid - minder sluijverkeer - meewerken aan landelijk beleid - draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersbeleid
Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG)	<ul style="list-style-type: none"> - betere verkeersveiligheid - draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersveiligheid - draagvlak bij burgers voor verkeersveiligheid - lagere rijsnelheden - goede aanrijtijden hulpdiensten
Regiopolitie Noord-West Veluwe/inclusief basiseenheid Hattem	<ul style="list-style-type: none"> - betere verkeersveiligheid - goede aanrijtijden hulpdiensten - draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid - lagere rijsnelheden - minder sluijverkeer
Ambulancevervoer IJsselvecht	<ul style="list-style-type: none"> - goede aanrijtijden hulpdiensten

Beleidsnetwerk Hattem	
Partijen	Belangen
Brandweer Hattem	<ul style="list-style-type: none"> - goede aanrijtijden hulpdiensten - betere verkeersveiligheid - efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregelen met andere maatregelen - draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid - logische, consistente aansluiting op wegen van buurgemeenten
Waterschap Veluwe	<ul style="list-style-type: none"> - betere verkeersveiligheid - efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregelen met andere maatregelen (zoals onderhoud)
Regionale Directie Rijkswaterstaat Oost-Nederland (RWS)	<ul style="list-style-type: none"> - betere verkeersveiligheid - meewerken aan landelijk beleid
Connexxion Vervoer Midden-Oost	<ul style="list-style-type: none"> - doorstroming en rijcomfort
3VO/ENFB/voetgangersvereniging	<ul style="list-style-type: none"> - betere verkeersveiligheid - lagere rijsnelheden
Gehandicaptenberaad	<ul style="list-style-type: none"> - onbekend
Bedrijvenkring Hattem	<ul style="list-style-type: none"> - doorstroming en rijcomfort
Lager- en voortgezet onderwijsinstellingen	<ul style="list-style-type: none"> - betere verkeersveiligheid - lagere rijsnelheden - minder sluipverkeer - draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid
Individuele bedrijven/ondernemers	<ul style="list-style-type: none"> - onbekend
Individuele burgers	<ul style="list-style-type: none"> - betere verkeersveiligheid - lagere rijsnelheden - minder sluipverkeer
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)	<ul style="list-style-type: none"> - betere verkeersveiligheid - hanteren van normen/richtlijnen voor Duurzaam Veilig in uitvoering door wegbeheerders
Informatiepunt Duurzaam Veilig Verkeer	<ul style="list-style-type: none"> - betere verkeersveiligheid - hanteren van normen/richtlijnen voor Duurzaam Veilig in uitvoering door wegbeheerders
Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur (CROW)	<ul style="list-style-type: none"> - betere verkeersveiligheid - hanteren van normen/richtlijnen voor Duurzaam Veilig in uitvoering door wegbeheerders

Tabel B.4.2 *Beleidsnetwerk Hattem*

De selectie

Op drie februari 2003 zijn binnen de gemeente Eemsmond de wegkenmerken van wegen met een snelheidslimiet van 60 kilometer per uur geïnventariseerd. Deze inventarisatie heeft plaatsgevonden op basis van informatie van de gemeente Eemsmond omtrent plaatselijke wegen met een snelheidslimiet van 60 km per uur. De selectie bestond uit een totaal aantal van ongeveer veertig kilometer aan 60 km/uur-wegen verdeeld over 27 verschillende wegen. Op één weg kwamen twee 60 km/uur-gebieden voor. Tijdens de inventarisatie bleek dat op het industrieterrein van Eemshaven een aantal wegen (nog?) geen 60 km/uur limiet kende en dat de Robbenplaatweg in gebruik was als parallelweg voor fietsers, bromfietzers en langzaam gemotoriseerd verkeer. Deze wegen zijn derhalve buiten de inventarisatie gelaten. Tevens bleek de Oostereemseweg te zijn afgesloten zodat ook deze weg niet werd meegenomen in de selectie. Uiteindelijk werden tweeëntwintig 60 km/uur-gebieden geselecteerd met een totale weglengte van ongeveer 28 kilometer verdeeld over 21 wegen. Op deze wegen komt acht maal een kruispunt voor.

De Duurzaam Veiligtest

Bij de inventarisatie is gekeken naar de aanwezigheid van bebording en naar de inrichting van de weg en die van de aanwezige kruispunten op de geselecteerde wegen.

Voor de inventarisatie van de wegkenmerken is gebruik gemaakt van het prototype van de Duurzaam Veiligghaltemeter (Van der Kooi & Dijkstra, 2000). De Duurzaam Veiligghaltemeter is een computerapplicatie ontworpen door de SWOV die op basis van wegkenmerken het gehalte aan Duurzaam Veilig van een weg of een selectie wegen kan meten. Hiervoor zijn de twaalf functionele eisen die door het CROW 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 selectie van wegen binnen Eemsmond geeft de Duurzaam Veiligghaltemeter een indicatie van de wegen die niet Duurzaam Veilig zijn en tevens op welke onderdelen zij niet Duurzaam Veilig zijn.

In totaal zijn deze wegen op 21 punten beoordeeld. Van deze punten zijn twaalf punten bruikbaar om het gehalte aan Duurzaam Veilig te berekenen. De overige punten zijn algemeen van aard of kunnen volgens de Duurzaam Veilig-eisen in alle mogelijke verschijningsvormen op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom voor komen.

Voor de beoordeling van kruispunten wordt ook gebruik gemaakt van de Duurzaam Veiligghaltemeter. De belangrijkste vragen die hierbij centraal staan zijn: "Wat is de voorrangsregeling?" en: "Zijn er ook snelheidsreducerende maatregelen aanwezig?".

Om ook een uitspraak te kunnen doen over het ambitieniveau van de gemeente is een vergelijking gemaakt tussen de situatie van de wegen voor de invoering van de 60 km/uur-gebieden en van de wegen na de invoering van de zones. Een gemeente die veel aan haar wegen heeft gedaan om aan de inrichtingseisen te voldoen zal hierbij een hoger ambitieniveau hebben

dan een gemeente die niet of nauwelijks tegemoet komt aan de Duurzaam Veiligeisen.

De uitkomsten

De uitkomsten van de inventarisatie zijn drieledig. Eerst komen de uitkomsten van de wegvakken aan bod, vervolgens de kruispunten en ten slotte zal het ambitieniveau van de gemeente worden besproken.

Wegvakken

Buiten de inventarisatie op de onderdelen van de Duurzaam Veiligheidsmeter viel op dat op twee van de 21 wegen ten tijde van de inventarisatie een bord met daarop de snelheidslimiet van 60 km/uur ontbrak. Een dubbele dwarslijn die de overgang naar de 60 km/uur-gebied aangeeft was in deze gevallen wel aanwezig. Het ontbreken van de bebording is echter niet meegenomen in de inventarisatie omdat het geen onderdeel van de Duurzaam Veiligheidsmeter is.

In *Tabel B.5.1* wordt voor elke weg per wegkenmerk weergegeven of de verschijningsvorm conform de principes van Duurzaam Veilig is of niet.

Naam weg	Weglengte	Rijrichting-scheiding	Kant-markering	Vooraank.bewegwijzer	Erfaan-sluitingen	Obstakel-vrije afstand	Vluchtstrook	Parkeren	OV-haltes	Pechvoor-zieningen	Fietsers	bromfietzers	Langzaam gemot. verk.
Westerfalge	1900	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Onderdendamsterweg	350	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Kloosterweg	350	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Hogeweg	2600	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Holwinsterweg	1000	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Oldorpsterweg	1800	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Munnikenweg	300	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Doodstilsterweg	2100	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
t Lage eind	350	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
J. Tilbusscherweg	4300	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Knolweg	800	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Stitswerderweg	400	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Klinkenborgerweg	2000	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Onnemaweg	2000	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Barmerweg	1300	DV	NDV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Eppenuizerweg	1000	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Noorderweg	1600	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Oosternielandseweg1	1200	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Oosternielandseweg2	1100	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Tilweg	500	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Kwelderweg	1300	NDV	NDV	NDV	NDV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	NDV	NDV

Tabel B.5.1 *Duurzaam Veilig kenmerken per weg*

Voor de beoordeling van de inrichting van de wegen valt de slechte score op het onderdeel obstakelvrije afstand op. Volgens de Duurzaam Veiligcriteria zou de obstakelvrije afstand ten minste vier meter moeten bedragen. Tijdens de inventarisatie bleken vaak bomen en sloten binnen vier meter van het wegvak te liggen. Aangezien het in geval van de aanwezigheid van sloten niet eenvoudig is om de obstakelvrije afstand volgens de eisen van Duurzaam Veilig te veranderen, zal dit kenmerk niet worden meegenomen in de beoordeling of de weg al dan niet Duurzaam Veilig is. Wel zal hierdoor het gehalte aan Duurzaam Veiligheid op deze wegen minder dan 100% zijn. Ongeveer 5 % (1400 meter) van de geïnventariseerde wegen is niet conform de eisen van Duurzaam Veilig ingericht. De rest van de wegen voldoet (afgezien van de obstakelvrije afstand) aan de gestelde eisen. Op veel wegen is ten behoeve van de categorisering niet veel veranderd aan het wegbeeld. Dit heeft echter geen effect gehad op het Duurzaam Veiliggehalte van de wegen aangezien de wegen reeds sober waren. De Oosternielandseweg en de Westerfalge zijn de enige wegen waar onderbroken kantbelijning is geplaatst. Voor de andere wegen gold dat een onderbroken kantbelijning niet nodig was, daar dit alleen vereist is bij wegen die 4,5 meter of breder zijn.

Het Duurzaam Veiliggehalte

Het Duurzaam Veiliggehalte op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom van de gemeente Eemmond is hoog. *Tabel B.5.2* geeft per weg de score weer voor het gehalte aan Duurzaam Veilig. Voor de berekening van de score is gebruik gemaakt van twaalf indicatoren:

1. Rijrichtingscheiding
2. Kantmarkering
3. Vooraankondiging bewegwijzering
4. Obstakelvrije afstand
5. Erfaansluitingen
6. Vluchtstrook
7. Parkeren
8. Ov-haltes
9. Pechvoorzieningen
10. Fietsers
11. Bromfietsers
12. Langzaam gemotoriseerd verkeer.

Op basis van deze indicatoren is per wegkenmerk gekeken of de verschijningsvorm al dan niet volgens de principes van Duurzaam Veilig is. Dit leverde voor de 21 geselecteerde wegen de volgende resultaten op:

naam	DV-gehalte
Barmerweg	83%
Kwelderweg	42%
Overige wegen	92%

Tabel B.5.2. Duurzaam Veiliggehalte in procenten

Alle wegen 'scoren' behoorlijk hoog op het gehalte aan Duurzaam Veilig met uitzondering van de Kwelderweg. Deze op het industrieterrein Eemshaven gelegen weg is ingericht als een gebiedsontsluitingsweg maar kent een categorisering als erftoegangsweg. De 60 km/uur-zone op de Kwelderweg heeft een lengte van ongeveer 1300 meter. Dit is ongeveer 4,5 % van het totaal aan geïnventariseerde 60 km/uur-wegen. Een zeer grote meerderheid (95,5%) van de selectie wegen heeft dus een Duurzaam Veiliggehalte dat boven de 80% ligt. Deze waardering is echter gebaseerd op een afweging van wegkenmerken met hetzelfde gewicht. In de praktijk zal niet elk wegkenmerk een even grote invloed hebben op de verkeersveiligheid van de weg. Een gewogen waardering van wegkenmerken is echter op het moment van schrijven nog niet aanwezig. Naar alle waarschijnlijkheid zal dit in het geval van de wegen in Eemsmond niet tot grote verschuivingen van het Duurzaam Veiliggehalte op de wegvakken leiden.

Kruispunten

De aanwezige kruispunten 'scoren' slecht. Volgens de Duurzaam Veilig-eisen dienen de kruispunten geen voorrangsregeling te hebben en is de aanwezigheid van snelheidsremmende maatregelen ter plaatse noodzakelijk. Dit kan bijvoorbeeld door het aanleggen van een plateau op de plaats van het kruispunt. In de praktijk blijken op de kruispunten van Eemsmond geen snelheidsreducerende maatregelen te zijn aangelegd. De voorrangsregeling (in dit geval dus het ontbreken van een voorrangsregeling) is op alle kruispunten wel conform de eisen behalve op het industrieterrein Eemshaven waar een rotonde aanwezig is. *Tabel B.5.3* toont de Duurzaam Veilig kruispuntkenmerken.

Kruising	Type	Vorrangs-regeling	Verkeers-lichten	Beweg-wijzering	Snelheids-reductie
Onderdendamsterweg	DV	DV	DV	DV	NDV
Holwinsterweg	DV	DV	DV	DV	NDV
Tilbuscherweg	DV	DV	DV	DV	NDV
Knolweg	DV	DV	DV	DV	NDV
Oosternielandsterweg1	DV	DV	DV	DV	NDV
Oosternielandsterweg2	DV	DV	DV	DV	NDV
Eppenhuizerweg	DV	DV	DV	DV	NDV
Kwelderweg	NDV	NDV	DV	NDV	NDV

Tabel B.5.3 *Duurzaam Veiliggehalte per kruispunt*

Alle kruispunten scoren een Duurzaam Veiliggehalte van 80% behalve de Kwelderweg die slechts 20% scoort.

Ambitieniveau

Op basis van opgevraagde bestuursstukken kan een beeld worden geschetst van de situatie zoals die voor de selectie van wegen en kruispunten gold voor de invoering van de 60 km/uur-zones. Voor het meten van de ambitie wordt in de eerste plaats bekeken of in het verleden ook daadwerkelijk veranderingen hebben plaatsgevonden die

leidden tot een verbetering van het Duurzaam Veiligheidsniveau op 60 km/uur-wegen. Dit kan op basis van kruispunten en op basis van wegvakken worden gedaan. Bij de kruispunten zijn echter geen veranderingen waargenomen dus zal alleen een berekening kunnen worden gedaan voor het ambitieniveau wat betreft de wegen. Het ambitieniveau van de kruispunten is in dit geval 0. Voor het meten van het ambitieniveau voor de wegen zal eerst een vergelijking moeten worden gemaakt tussen de huidige situatie en de vroegere situatie op basis van de wegkenmerken. Vervolgens worden de veranderingen gewogen naar weglengte. Wanneer een weg een Duurzaam Veiligheidsniveau kent dat 8% hoger is dan in het verleden dan zal de weglengte vermenigvuldigd worden met een factor 1,08. Het totaal wordt ten slotte gedeeld door de totale weglengte. Het resultaat is een factor die de gewogen verandering aangeeft voor alle 60 km/uur-wegen in een gemeente. *Tabel B.5.4* toont de berekening voor de gemeente Eemshaven.

Straatnaam	Lengte	DV-factor	Lengte maal DV-factor
Westerfalge	1900	1,08	2052
Onderdendamsterweg	350	1	350
Kloosterweg	350	1	350
Hogeweg	2600	1	2600
Holwinsterweg	1000	1	1000
Oldorpsterweg	1800	1	1800
Munnikenweg	300	1	300
Doodstilsterweg	2100	1	2100
t Lage eind	350	1	350
J. Tilbusscherweg	4300	1	4300
Knolweg	800	1	800
Stitswerderwg	400	1	400
Klinkenborgerweg	2000	1	2000
Onnemaweg	2000	1	2000
Barmerweg	1300	1	1300
Eppenhuiserweg	1000	1	1000
Noorderweg	1600	1	1600
Oosternielandseweg 1	1200	1,17	1404
Oosternielandseweg 2	1100	1	1100
Tilweg	500	1	500
Kwelderweg	1300	1	1300
TOTAAL	28250		28606
Totale verbetering = 1,012602 is 1%			

Tabel B.5.4. *Ambitieniveau per weg*

De selectie

Op 27 februari 2003 is in de gemeente Hattem een inventarisatie gemaakt van de inrichting van 60 km/uur-gebieden. In totaal zijn 16 wegen en 16 kruispunten met behulp van de Duurzaam Veiliggehaltemeter beoordeeld. Eén van de onderzochte wegen bleek in de praktijk echter totaal geen indicaties van een 60 km/uur-gebied te vertonen en is zodoende buiten de selectie gelaten. Een andere weg, de Hoenwaardseweg, is in twee delen opgenomen aangezien de weg op een kruispunt splitste zodat het duidelijker was om deze weg per deel te behandelen. Op basis van de inventarisatie bevat de selectie in totaal ongeveer 21 kilometer aan 60 km/uur-wegen.

De Duurzaam Veilig-test

In de gemeente Hattem wordt de Duurzaam Veiliggehaltemeter als hulpmiddel voor de inventarisatie van het wegennet gebruikt. Van de 21 kenmerken die in de Duurzaam Veiliggehaltemeter worden ingevoerd zijn voor de 60 km/uur-gebieden twaalf kenmerken bruikbaar om het gehalte aan duurzaam veiligheid te bepalen.

Naast de wegvakkenmerken speelt ook de aanwezigheid van bebording en de inrichting van kruispunten een rol bij de beoordeling van de wegen.

De kruispunten worden evenals de wegvakken geïnventariseerd met behulp van de Duurzaam Veiliggehaltemeter.

Om het ambitieniveau van gemeenten te bespreken en met elkaar te kunnen vergelijken wordt gekeken wat gemeenten hebben veranderd ten opzichte van de oude situatie om tot een duurzaam veilig wegennet te komen.

De uitkomsten

De uitkomsten zullen in drie delen worden gepresenteerd. In het eerste deel worden de wegvakken besproken, het tweede deel behandelt de kruispunten en het derde onderdeel gaat in op het ambitieniveau van de gemeente.

Wegvakken

Tijdens de inventarisatie bleek de bebording bij elke 60 km/uur-weg in Hattem in orde te zijn.

In *Tabel B.6.1* is voor de 60 km/uur-wegen in de gemeente Hattem voor een selectie van twaalf wegkenmerken bekeken of de verschijningsvormen volgens de eisen van Duurzaam Veilig waren of niet.

Naam weg	Weglengte	Rijrichting-scheiding	Kant-markering	Vooraank. bewegwijzer	Erfaan-sluitingen	Obstakelvrije afstand	Vluchtstrook	Parkeren	OV-haltes	Pechvoor-zieningen	Fietsters	Bromfietsters	Langzaam gemot. verk.
Oostersedijk	2700	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Geldersedijk	2450	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Ierstweg	1700	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Weerdweg	400	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Hilgdijk	750	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Schipsweg	600	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Hessenweg	1000	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Apeldoornseweg	1300	DV	DV	NDV	DV	NDV	DV	DV	NDV	DV	NDV	DV	DV
Burg.v.Heemstralaan	550	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Oranje Nassaulaan	1000	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Leemculeweg	2100	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Wapenveldermolenweg	500	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Hezenberg	300	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Kanaaldijk	1600	DV	DV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Hoerwaardseweg 1	3000	NDV	NDV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV
Hoerwaardseweg 2	800	DV	NDV	DV	DV	NDV	DV	DV	DV	DV	DV	DV	DV

Tabel B.6.1 *Duurzaam Veilig* gehalte per weg

Uit *Tabel B.6.1* komt naar voren dat alle wegen uit de inventarisatie een te kleine obstakelvrije afstand kennen. Afgezien van dit kenmerk zijn de geïntariseerde wegen geheel conform de eisen van *Duurzaam Veilig* behalve de Hoerwaardseweg en de Apeldoornseweg.

Bij de Hoerwaardseweg is de belijning nog niet aangepast waardoor kantmarkering ontbreekt. Bovendien is de onderbroken middenbelijning nog aanwezig. Verder is de obstakelvrije afstand zeer klein doordat langs de route van het deel van de Hoerwaardseweg dat parallel aan de IJssel loopt twee meter hoge houten palen op 50 cm van de verharde weg in de grond staan. Dit kan tot grote gevolgen leiden wanneer een auto onverhoopt van de weg af raakt. Het is dan ook aan te raden deze palen te verwijderen. Wat de Apeldoornseweg betreft kunnen ook een aantal kanttekeningen op de weginrichting worden geplaatst. Deze weg heeft er namelijk alle schijn van een GOW te zijn. Dit komt mede door de aanwezigheid van verkeersregelingsinstallaties (VRI's) en een gescheiden fietspad.

Het Duurzaam Veilig gehalte

Voor de berekeningen van het *Duurzaam Veilig* gehalte is van twaalf kenmerken gebruik gemaakt (zie *Tabel B.6.1*). Per wegkenmerk is een oordeel geveld of de verschijningsvorm al of niet voldeed aan de eisen van *Duurzaam Veilig*. Uiteindelijk is het aantal kenmerken dat conform de *Duurzaam Veilig* eisen is aangelegd gedeeld door het totaal aantal

kenmerken(12). Voor de 16 geselecteerde wegen leverde dit de volgende resultaten op in *Tabel B.6.2*:

Naam weg	Duurzaam Veiliggehalte
Apeldoornseweg	67%
Hoenaardseweg 1	75%
Hoenaardseweg 2	83%
Overige wegen	92%

Tabel B.6.2. *Duurzaam Veiliggehalte in procenten*

Op drie van de 16 onderzochte wegen kwam een Duurzaam Veiliggehalte naar voren van minder dan 92%. De Hattense wegen zijn allemaal onvoldoende Duurzaam Veilig bevonden voor het onderdeel 'obstakelvrije afstand'.

De Apeldoornseweg kent het laagste gehalte aan Duurzaam Veilig. Een verklaring kan worden gezocht in het feit dat deze weg oorspronkelijk een gebiedsontsluitingsweg was en dat de inrichting van de weg zich niet voldoende heeft aangepast aan de nieuwe functie.

Kruispunten

In de selectie van 60 km/uur-gebieden in de gemeente Hattem komt een zestiental kruispunten voor. Deze kruispunten zijn op de volgende kenmerken beoordeeld:

- Type
- Voorrangsregeling
- Verkeerslichten
- Bewegwijzering
- Snelheidsreductie

Naam kruising	Type	Voorrangs- regeling	Verkeers- lichten	Beweg- wijzing	Snelheids- reductie
Geldersekade1	DV	DV	DV	DV	DV
Geldersekade2	DV	DV	DV	DV	DV
Oostersdijk	DV	DV	DV	DV	NDV
Hessenweg	DV	NDV	DV	DV	NDV
Oranje Nassaulaan 1	DV	NDV	DV	DV	NDV
ON2	DV	NDV	DV	DV	DV
ON3	DV	NDV	DV	DV	NDV
ON4	DV	NDV	DV	SV	DV
Burg. Heemstralaan1	DV	NDV	DV	NDV	DV
BH2	DV	NDV	DV	DV	DV
BH3	DV	NDV	DV	DV	DV
Apeldoornseweg1	DV	NDV	DV	DV	NDV
A2	DV	NDV	DV	DV	NDV
A3	DV	NDV	DV	DV	DV
Kanaaldijk	DV	DV	DV	DV	NDV
Hoerwaardseweg	DV	DV	DV	DV	NDV
Leemculeweg	DV	DV	DV	DV	NDV
L2	DV	DV	DV	DV	NDV
L3	DV	DV	DV	DV	NDV

Tabel B.6.3. *Duurzaam Veiligkenmerken per kruispunt*

Tabel B.6.3 geeft voor de verschillende onderzochte kruispunten aan of de verschijningsvorm wel of niet aan de eisen van Duurzaam Veilig voldoet. De slechte score op de onderdelen Voorrangsregeling en snelheidsreductie valt hierbij op. Volgens de Duurzaam Veilig-eisen dient een kruispunt op een erftoegangsweg geen voorrangsregeling te hebben en tevens dient de snelheid op de kruispunten te worden gereduceerd. In Hatterm komen op de Hessenweg, de Oranje-Nassaulaan, de Burgemeester van Heemstralaan en de Apeldoornseweg voorrangskruispunten voor. Snelheid wordt slechts op de kruispunten van de Geldersekade (middels een natuurlijk hoogteverschil) gereduceerd en op enkele kruispunten op de Oranje Nassaulaan en de Burgemeester van Heemstralaan zijn suggestiefiguren op het wegdek aangebracht. De vraag is echter of deze figuren wel een voldoende snelheidsreducerend effect zullen hebben. Tevens is op één van de kruispunten op de Apeldoornseweg een plateau aangelegd. *Tabel B.6.4* geeft het Duurzaam Veiliggehalte van de Hattermse kruispunten weer:

Kruispunt	Duurzaam Veiliggehalte
Geldersekade 1 en 2	100%
Oostersedijk, Oranje Nassaulaan 2, ON 4, Burg. Heemstralaan 1, 2 en 3, Kanaaldijk, Leemculeweg 1, 2 en 3	80%
Hessenweg, Oranje Nassaulaan 1 en 3	60%
Apeldoornseweg 3	40%
Apeldoornseweg 1 en 2	20%

Tabel B.6.4. *Duurzaam Veiliggehalte in procenten*

Uit de tabel kan worden opgemaakt dat alleen de kruispunten op de Geldersekade volledig aan de eisen van Duurzaam Veilig voldoen en dat met name de kruispunten op de Apeldoornseweg matig scoren.

Ambitieniveau

Het ambitieniveau wordt beoordeeld op basis van de aanpassingen die de gemeente heeft gedaan om te komen tot een (beter) Duurzaam Veilig wegennetwerk. Hiervoor wordt de oude verkeerssituatie vergeleken met de huidige situatie. Uit kaarten en correspondentie is gebleken dat in alle 60 km/uur-gebieden op de Hoenwaardseweg na, de asmarkering is verwijderd. Tevens is op alle 60 km/uur-wegen behalve op de Hoenwaardseweg en De Netelhorst kantmarkering aangebracht. Op deze twee laatstgenoemde wegen zal dit binnenkort gebeuren. Alle poorten van 60 km/uur-gebieden zijn van bebording voorzien.

Ook op kruispunten is het één en ander aan verandering onderhevig. Zo zal de voorrangsituatie op de Leemculeweg, de Oranje Nassaulaan en de Burgemeester van Heemstralaan worden aangepast. Het gaat hierbij om in totaal acht kruispunten. De veranderingen zijn nog niet gedaan dus zal alleen het ambitieniveau wat betreft de wegvakken worden berekend. Het ambitieniveau van de kruispunten is dus vooralsnog 0.

Voor het meten van de ambitie wordt in de eerste plaats bekeken of in het verleden ook daadwerkelijk veranderingen hebben plaatsgevonden die leiden tot een verbetering van het Duurzaam Veiliggehalte op 60 km/uur-wegen. Hiervoor is het Duurzaam Veiliggehalte van de situatie vóór de eventuele veranderingen vergeleken met het Duurzaam Veiliggehalte van de huidige situatie. Vervolgens zijn de veranderingen gewogen naar weglengte. Wanneer een weg een Duurzaam Veiliggehalte kent dat 8% hoger is dan in het verleden dan zal de weglengte vermenigvuldigd worden met een factor 1,08. Het totaal wordt ten slotte gedeeld door de totale weglengte. Het resultaat is een factor die de gewogen verandering aangeeft voor alle 60 km/uur-wegen in een gemeente. *Tabel B.6.5* toont de berekening voor de gemeente Hattem.

Straatnaam	Lengte	DV-factor	Lengte maal DV -factor
Oostersedijk	2700	1,17	3159
Geldersedijk	2450	1,17	2866,5
Ierstweg	1700	1,17	1989
Weerdweg	400	1,17	468
Hilgdijk	750	1,17	877,5
Schipsweg	600	1,17	702
Hessenweg	1000	1,17	1170
Apeldoornseweg	1300	1,17	1521
Burg.v.Heemstralaan	550	1,17	643,5
Oranje Nassaulaan	1000	1,17	1170
Leemculeweg	2100	1,17	2457
Wapenveldermolenweg	500	1,17	585
Hezenberg	300	1,17	351
Kanaaldijk	1600	1,17	1872
Hoerwaardseweg 1	3000	1	3000
Hoerwaardseweg 2	800	1,08	864
TOTAAL	20750		23695,5
Totale verbetering = 1,141952 = 14%			

Tabel B.6.5. *Ambitieniveau per weg*

Bijlage 7

Bestudeerde documenten van Eemsmond en Hattem

Lijst van bestudeerde documenten Eemsmond

Verkeersbesluiten gemeente Eemsmond t.a.v. 60 km/uur-gebieden in periode 2001-2002

Brief d.d. 14 november 2000 van afdeling Beheer van de Sector Ruimte aan B& W bevattende een aies aan Burgemeester en Wethouders inzake vaststelling van het wegencategoriseringsplan.

Brief d.d. 6 december 2000 van Burgemeester en Wethouders Eemsmond aan de Gemeenteraad inzake vaststelling wegencategoriseringsplan.

Brief van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Eemsmond d.d. 5 januari 2001 aan Provinciaal Bestuur van Groningen inzake vaststelling wegencategorisering.

Verslag van overleg in de Raadsvergadering d.d. 14 december 2000 (?) inzake het agendapunt 13 "Vaststelling van de categorisering van het wegennet in de gemeente Eemsmond".

Gemeente op maat 1999. Eemsmond. CBS, Heerlen.

Veel informatie is ontleend aan de site:
www.warffum.com

Lijst van bestudeerde documenten Hattem

BenW stukken gemeente Hattem:
Inrichting 30 km/uur-gebieden en projecten uit MUP-programma, BenW Hattem, 12 januari 1999.

Aanleg toegangspoorten e.d. ten behoeve van 30 en 60 km/uur-zones, BenW Hattem, 19 juni 2001.

Aanvullend aies betreffende reacties op het genomen verkeersbesluit invoering 30 en 60 km/uur-zones, BenW Hattem, 8 oktober 2002.

Besluit tot zone-uitvoering 30 km/uur en 60 km/uur op diverse wegen, 3 april 2002.

Diverse vergaderverslagen:
Verslagen van de vergadering van het Verkeersplatform Hattem (18 februari 1999, 7 april 1998, 10 september 1998, 19 november 1998, 12 juli 2001, 23 mei 2002).

Verslagen van de Commissie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (27 januari 1997, 22 juni 1998, 25 januari 1999, 22 februari 1999, 29 maart 1999, 23 augustus 1999, 22 november 1999),

Diverse nota's:

Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan Hattem, duurzaam veilig wegverkeer, deel I, gemeente Hattem, 1996.

Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan Hattem, duurzaam veilig wegverkeer, deel II en deel III, gemeente Hattem, 1996.

Derde Gelders Meerjarenplan Verkeersveiligheid, 2003-2010, Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland, 2003.

Uitwerking van het Derde Gelders Meerjarenplan Verkeersveiligheid, Werkplan 2003, Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland, 2003

Geografische kaart, Uitvoering toegangspoorten e.d. ten behoeve van 30- en 60 km/uur-gebieden, gemeente Hattem, 2001.

Gemeentelijke internetsite van gemeente Hattem, www.hattem.nl

Verbeterpunten voor de huidige vragenlijst:

- Bij vraag 5 veel missing terwijl het antwoord waarschijnlijk zou moeten zijn dat men het niet weet. In de toelichting moet duidelijk worden aangegeven dat de vraag altijd wel beantwoord dient te worden.
- Bij vraag 6a en 6b vult een respondent in dat hij nooit contact heeft gehad met de partijen, alleen wel ad hoc contact. Verder zijn er bij deze vragen verschillende missende antwoorden of n.v.t. antwoorden. Waarschijnlijk maken respondenten een onderscheid tussen contacten in het kader van 60 km/uur-zone en contacten met dezelfde partij in het kader van andere contacten. Als ze dan de vragen moeten invullen twifelen respondenten misschien of ze nooit moeten invullen, of bijvoorbeeld n.v.t. erbij moeten schrijven of de vraag simpelweg overslaan. Dit beter uitleggen.
- Bij vraag 6b komt het enkele malen voor dat respondenten eerder gegeven antwoorden weer weggummen of wegstrepen. Misschien is hier verwarring over wat "constructief" precies inhoudt en hoe een algemene constructieve relatie met een partij zich verhoudt tot een constructieve relatie specifiek op het terrein van 60 km/uur-zone. Mijn indruk is dat respondenten tijdens het invullen van 6b zich steeds meer gaan afvragen wat die constructiviteit dan wel is en dat ze na afloop van de vraag een ander referentiekader hebben, waardoor ze zich genoodzaakt voelen op sommige antwoorden weer terug te komen.
- Bij vraag 6a komt het ook voor dat respondenten tegelijkertijd het antwoord 'maandelijks' en 'jaarlijks' aankruisen. Kennelijk wil men aangeven dat men gedurende een korte periode in het gehele jaar toch enkele malen per maand is samengekomen, maar daarna niet meer. Hiervoor moeten we een betere oplossing zien te vinden.
- Bij vraag 7 wordt door sommige respondenten ook de eigen organisatie genoemd! In de toelichting op de vragenlijst zou dit toelichting behoeven.
- Bij vraag 7 zijn ook vaak belangen ingevuld waar partijen het onderling over eens zijn en waar ze zich gezamenlijk sterk voor willen maken. Er wordt bijvoorbeeld in de contacten met 3VO vaak ingevuld dat het belang "publiek draagvlak burger" inzet is geweest. Maar 3VO is bij uitstek de organisatie die dit belang wil propageren. Het is dus in dat geval een gezamenlijk belang waarnaar men in het onderling contact naar streeft.
- Bij vraag 8b worden vaak dubbelantwoorden gegeven. De categorieën zijn dus onvoldoende discriminerend.