

## **Samenwerking bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden**

Drs. C.A. Bax (SWOV), drs. B.P.E.A. Litjens (Partners+Pröpper), dr. ir.  
H.M. Jagtman (SWOV, TU Delft) & dr. I.M.A.M. Pröpper  
(Partners+Pröpper)

R-2006-23



## **Samenwerking bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden**

Verslag van vier casussen



**Transumo**

R-2006-23

Drs. C.A. Bax (SWOV), drs. B.P.E.A. Litjens (Partners+Pröpper), dr. ir.  
H.M. Jagtman (SWOV, TU Delft) & dr. I.M.A.M. Pröpper  
(Partners+Pröpper)

Leidschendam, 2007

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

## Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2006-23
Titel:	Samenwerking bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden
Ondertitel:	Verslag van vier casussen
Auteur(s):	Drs. C.A. Bax (SWOV), drs. B.P.E.A. Litjens (Partners+Pröpper), dr. ir. H.M. Jagtman (SWOV, TU Delft) & dr. I.M.A.M. Pröpper (Partners+Pröpper)
Projectleider:	Mr. P. Wesemann
Projectnummer SWOV:	69.612
Trefwoord(en):	Administration, local authority, decision process, safety, policy, interview, sustainable safety, Netherlands.
Projectinhoud:	Het is om uiteenlopende redenen wenselijk dat gemeenten bij de aanleg van 60km/uur-gebieden samenwerken met andere partijen. In dit onderzoek hebben we gekeken wat deze samenwerking betekent voor de effectiviteit van het beleid, dat wil zeggen de veiligheid van de weg. Het onderzoek is uitgevoerd in veertien gemeenten. Dit tussenrapport geeft de stand van het onderzoek na het onderzoeken van vier gemeenten: Marum (Groningen), Reeuwijk (Zuid-Holland), Leusden en Wijk bij Duurstede (beide Utrecht).
Aantal pagina's:	60 + 20
Prijs:	€ 12,50
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2007

De informatie in deze publicatie is openbaar.  
Overname is echter alleen toegestaan met bronvermelding.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV  
Postbus 1090  
2260 BB Leidschendam  
Telefoon 070 317 33 33  
Telefax 070 320 12 61  
E-mail [info@swov.nl](mailto:info@swov.nl)  
Internet [www.swov.nl](http://www.swov.nl)

# Samenvatting

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

Het onderzoek kent de volgende vraagstelling:

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

Samenwerking is hier gedefinieerd als het bundelen van krachten die zijn gericht op een gemeenschappelijk doel. Effectief beleid is uitgewerkt in een aantal concrete eisen aan de 60km/uur-wegen, die hieronder worden genoemd.

## *Vooronderstellingen*

Voorafgaand aan het onderzoek hebben we enkele veronderstellingen en verwachtingen geformuleerd. We veronderstellen dat gemeenten niet met iedereen tegelijk aan tafel moeten zitten, maar clusters van partijen moeten vormen met wie ze specifieke onderdelen van de besluitvorming bespreken. Er zijn drie onderwerpen bepaald waarvoor clusters moeten worden gevormd.

1. Ten eerste is voor de overgangen van de gemeentelijke wegen naar wegen van een andere wegbeheerder overleg nodig met deze andere wegbeheerders. Discontinuïteiten in de infrastructuur binnen hetzelfde snelheidsregime zijn immers niet wenselijk. We verwachten dat afstemming met andere wegbeheerders zal leiden tot grensovergangen die goed op elkaar zijn afgestemd en geen discontinuïteiten hebben.
2. Ten tweede geeft een 60km/uur-gebied op voorhand enige spanning met hulpdiensten en ov-maatschappijen. Immers, vanuit Duurzaam Veilig-oogpunt zijn hier, zeker op kruispunten, lage snelheden wenselijk. We verwachten dat overleg met ov-maatschappijen en hulpdiensten ervoor zal zorgen dat snelheidsremmende maatregelen die hinderlijk zijn voor deze groepen worden vervangen door maatregelen die ook duurzaam veilig zijn, maar veel minder of helemaal niet hinderlijk.
3. Ten derde hebben de maatregelen gevolgen voor de burgers en de bedrijven in het gebied en zullen belangengroeperingen hun inbreng in het proces willen hebben. We verwachten hiervan een wisselend effect op de veiligheid van de weg. Burgers kunnen punten aanwijzen die de gemeente over het hoofd heeft gezien of aandringen op strenge veiligheidsmaatregelen. Echter, ze kunnen ook maatregelen tegenhouden vanwege verwachte hinder (trillingen, geluid, bereikbaarheid, comfort).

### *Opzet, methoden en operationalisatie*

Het onderzoek wordt uitgevoerd in veertien gemeenten. Om deze zo goed mogelijk te kunnen vergelijken, zijn ze geselecteerd op het aantal inwoners en de weglengte in de 60km/uur-gebieden. Dit tussenrapport geeft de stand van het onderzoek na het onderzoeken van vier gemeenten: Marum (Groningen), Reeuwijk (Zuid-Holland), Leusden en Wijk bij Duurstede (beide Utrecht).

Er zijn twee zaken gemeten. Ten eerste is de samenwerking tussen de verschillende partijen gemeten bij de besluitvorming over het aanleggen van de 60km/uur-gebieden. We inventariseerden wie met elkaar contact onderhield en hoe vaak dat contact plaatsvond. Dat gebeurde door middel van interviews met de betrokken gemeenteambtenaren en een enquête onder de partijen met wie contact is geweest of geweest zou zijn volgens onze verwachting. Van de data is een grafische voorstelling gemaakt: een afbeelding van het netwerk.

Ten tweede is de effectiviteit van het beleid gemeten. Deze uitkomst van de besluitvorming hebben we geoperationaliseerd als het Duurzaam Veilig-gehalte van de 60km/uur-wegen. Alle 60km/uur-wegen en kruispunten zijn visueel geïnspecteerd en beoordeeld met behulp van de Duurzaam Veilig-meter, die sinds kort onderdeel uitmaakt van Wegkenmerken+. Met dit instrument zijn verschillende kenmerken van de weg gemeten, zoals kantmarkering en obstakelvrije zone (voor wegvakken) en voorrangregelingen en snelheidsreducerende maatregelen (voor kruispunten), en is een algemene DV-score voor het 60km/uur-gebied bepaald. Daarna zijn de wegen beoordeeld op specifieke kenmerken die samenhangen met de partijen waarmee overlegd moest worden. Zo zijn de overgangen van de gemeentelijke wegen naar buurgemeenten of wegen van andere wegbeheerders beoordeeld en het aantal maatregelen dat overlast kan veroorzaken of juist vriendelijk is voor hulpdiensten en ov-maatschappijen.

### *Resultaten*

De resultaten in deze tussenrapportage zijn alleen indicatief, omdat nog maar vier gemeenten zijn onderzocht. We zien echter uitkomsten die aansluiten bij onze verwachtingen. Bij twee gemeenten zien we dat een door ons verwachte samenwerking met andere wegbeheerders, zoals buurgemeenten, inderdaad leidt tot grensovergangen die geen discontinuïteiten bevatten. Andersom heeft een afstemming die slechts ten dele in overeenstemming met onze verwachting was, bij één gemeente inderdaad tot discontinuïteiten geleid. De vierde gemeente (Reeuwijk) vormt een uitzondering: ondanks de afstemming zijn er toch discontinuïteiten waargenomen. Het verband tussen de inrichting van de grensovergangen en de afstemming met buurgemeenten is dus voorzichtig (vanwege het kleine aantal casussen) te leggen.

Het overleg met hulpdiensten en ov-maatschappijen laat een soortgelijk resultaat zien. Twee gemeenten die volgens onze verwachtingen voldoende overleg pleegden, namen minder maatregelen die overlast gaven voor deze diensten en vervingen deze door hulpdienstvriendelijke maatregelen met een even groot veiligheidseffect. Ook andersom heeft minder samenwerking in overeenstemming met onze verwachtingen in één gemeente geleid tot minder hulpdienst- en ov-vriendelijke maatregelen. De vierde gemeente (Marum) vormt de uitzondering: met een afstemming volgens onze

verwachtingen scoort de gemeente toch iets minder op de hulpdienst- en ov-vriendelijke maatregelen. We zien een voorzichtig positief effect van de samenwerking op ov- en hulpdienstvriendelijke maatregelen.

Voor het overleg met burgers is een relatie met veiligheid veel moeilijker aan te tonen. Er is geen directe relatie te zien met de algemene DV-score van de weg.

Overigens geven ook de andere twee samenwerkingsrelaties (met buurgemeenten en met hulpdiensten) geen verbetering op de algemene DV-score, hoewel er dus wel een effect is op de specifiekere punten van continue grensovergangen en overlast voorkomende maatregelen. De DV-score blijkt voor dit onderzoek niet onderscheidend genoeg te zijn. Dat komt doordat het instrument niet primair bedoeld is om de wegen in een 60km/uur-gebied te beoordelen, maar om een netwerk met verschillende wegtypen te bekijken. Daarnaast beoordeelt het hele algemene zaken als wegen en kruispunten, terwijl de samenwerking en het overleg specifieke punten als grensovergangen en snelheidsremmende maatregelen betreffen.

Aangezien er in dit tussenrapport slechts vier gemeenten zijn bekeken, formuleren we hier nog geen verdere aanbevelingen. In het eindrapport zullen deze wel opgenomen worden.

# Summary

## **Cooperation in the realization of 60km/h zones; An account of four case studies**

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

The study used the following research question:

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

Cooperation has been defined as joining forces which are aimed at a common target. Effective policy has been detailed in a number of concrete demands for the 60 km/h roads which are described below.

### *Presupposition*

Before the study, some assumptions and expectations were formulated. We presume that councils should not meet with all parties at the same time, but need to make clusters of parties which they discuss specific parts of the decision making process with.

There are three subjects for which clusters need to be made.

1. Firstly, the transitions of local roads to roads managed by other road authorities require consultation with these other road authorities. Infrastructural discontinuities within one and the same speed regime are not advisable. We expect consultation with other road authorities to result in well-tuned transitions without discontinuities.
2. Secondly, a 60 km/h zone will from the start evoke some tension with emergency services and public transport companies, as these roads require low speeds from a sustainable safety point of view. We expect consultation with public transport companies and emergency services will result in replacing speed reducing measures that are inconvenient to these groups, with measures that are both sustainably safe and not objectionable.
3. Thirdly, the measures will affect citizens and businesses in the vicinity and interest groups will want to give input into the process. We expect this to have varying effects on road safety. Citizens can bring forward points that the council overlooked, or they can urge for strict safety measures. They can, however, also obstruct measures on account of expected hinder (vibrations, noise, accessibility, comfort).

### *Design, methods and operationalization*

The study is being done in fourteen municipalities. To enable the best possible comparison, they were selected on the number of inhabitants and



the road length in the 60 km/h zones. This intermediate report describes the status of the study after investigating four municipalities: Marum (Province of Groningen), Reeuwijk (Province of Zuid-Holland), Leusden en Wijk bij Duurstede (both Province of Utrecht).

Two things have been measured. In the first place, the cooperation between the parties in decision making about the realization of 60 km/h zones was measured. We listed who were in contact with each other, and how often they met. This was done by interviewing the council officials involved and a survey among the parties that were involved or that we expected to be involved. The data has been graphically displayed and gives a picture of the network.

In the second place, the effectiveness of the policy was measured. This decision making result was operationalized as the Sustainable Safety level of the 60 km/h roads. All 60 km/h roads and intersections were inspected visually and judged using the Sustainable Safety Indicator. The Sustainable Safety Indicator was used to measure several road features like edge markings and obstacle-free zone for road sections and priority regulations and speed reducing measures for intersections, and to calculate a general Sustainable Safety score for the 60km/h zone. Next, the roads were judged in specific features which are connected with the parties with which consultation was necessary. For example, the transitions between local roads and roads of neighbouring municipalities or other road authorities were judged, and the number of measures that can cause hinder or that are friendly for emergency services and public transport companies.

### *Results*

The results in this interim report are solely indicative, because so far only four municipalities have been studied. However, the results meet our expectations. In two municipalities we see that the expected cooperation with other road authorities like neighbouring municipalities does indeed result in transitions without discontinuities. In contrast, in one municipality, cooperation which only partly met our expectations, did indeed result in discontinuities. The fourth municipality (Reeuwijk) is an exception: despite the consultation discontinuities were observed. This enables to carefully (because of the small number of cases) make the connection between the layout of the transitions and the consultations with neighbouring communities.

Consultations with emergency services and public transport companies show similar results. Two municipalities who, in accordance with our expectations, sufficiently consulted with other parties, took fewer measures that cause hinder for these services and replaced them by friendly measure with an equal safety effect. In contrast, in accordance with our expectations, less cooperation has resulted in fewer friendly measures for emergency services and public transport companies. The fourth municipality (Marum) is the exception: with consultation in accordance with our expectations this council scores somewhat lower on measures friendly for emergency services and public transport companies. We may observe a possible positive effect of cooperation on measures friendly for emergency services and public transport companies.

It is much more difficult to establish the relation between consultation with citizens and safety. No direct relation with the general Sustainable Safety score for the road can be observed.

It must here be mentioned that the other two cooperation relations, with neighbouring municipalities and emergency services, do not show an effect on the general Sustainable Safety score either, although there is an effect on the specific topics of continuous transitions and friendly measures. The Sustainable Safety score is not sufficiently distinguishing for this study. This is due to the fact that the Sustainable Safety Indicator is not primarily made for judging roads in a 60 km/h zone, but to look at a network consisting of different road types. Furthermore it judges very general matters like roads and intersections, whereas cooperation and consultation are concerned with specific matters like transitions and speed reducing measures.

Because this interim report only looks at four municipalities, it is too early for further recommendations. They will follow in the final report of this study.

# Inhoud

<b>Voorwoord</b>	<b>11</b>
<b>1. Inleiding</b>	<b>13</b>
1.1. Probleemschets	13
1.2. Vraagstelling	13
1.3. Korte beschrijving van het onderzoek	14
1.4. Leeswijzer	15
<b>2. Theoretische achtergronden en methoden van onderzoek</b>	<b>16</b>
2.1. Vooronderstellingen voor samenwerking in de casus '60km/ur-gebieden'	16
2.2. Relatie tussen samenwerken en de beleidsuitkomst	18
2.3. Effectiviteit van beleid	19
2.4. Instrumenten van onderzoek	20
2.4.1. Duurzaam Veilig-meter	20
2.4.2. Uitvoering van de inventarisatie	21
2.4.3. De scoringsmethode na de inventarisatie	21
2.4.4. Sociaalnetwerkanalyse	25
2.5. Selectiecriteria	27
2.5.1. Selectie van casussen	27
2.5.2. Selectie van actoren voor enquête	28
2.6. Conditionerende omstandigheden	29
<b>3. Vier casussen beschreven</b>	<b>31</b>
3.1. Leusden	31
3.1.1. Beleidsopgave 1: afstemming met andere wegbeheerders	32
3.1.2. Beleidsopgave 2: afstemming met hulpdiensten en ov	33
3.1.3. Beleidsopgave 3: afstemming met burgers en belangenverenigingen	34
3.1.4. Infrastructuur	34
3.2. Reeuwijk	35
3.2.1. Beleidsopgave 1: afstemming met andere wegbeheerders	36
3.2.2. Beleidsopgave 2: afstemming met hulpdiensten en ov	36
3.2.3. Beleidsopgave 3: afstemming met burgers en belangenverenigingen	37
3.2.4. Infrastructuur	38
3.3. Wijk bij Duurstede	38
3.3.1. Beleidsopgave 1: afstemming met andere wegbeheerders	39
3.3.2. Beleidsopgave 2: afstemming met hulpdiensten en ov	40
3.3.3. Beleidsopgave 3: afstemming met burgers en belangenverenigingen	41
3.3.4. Infrastructuur	42
3.4. Marum	42
3.4.1. Beleidsopgave 1: afstemming met andere wegbeheerders	43
3.4.2. Beleidsopgave 2: afstemming met hulpdiensten en ov	44
3.4.3. Beleidsopgave 3: afstemming met burgers en belangenverenigingen	45
3.4.4. Infrastructuur	45
3.5. Centraliteit van actoren vergeleken	46

<b>4.</b>	<b>Analyse van de vergelijking tussen de vier casussen</b>	<b>49</b>
4.1.	Algemene DV-score voor de vier gemeenten	49
4.2.	Beleidsopgave 1: Samenwerking met andere wegbeheerders	50
4.3.	Beleidsopgave 2: Samenwerking met hulpdiensten en ov	51
4.4.	Beleidsopgave 3: Samenwerking met burgers en belangenorganisaties	52
4.5.	Conditionerende omstandigheden	53
<b>5.</b>	<b>Conclusies</b>	<b>55</b>
5.1.	Theoretische verwachtingen	55
5.2.	Uitkomsten van de vier casussen	56
5.3.	Discussie	57
	<b>Literatuur</b>	<b>59</b>
	<b>Bijlagen 1 t/m 4</b>	<b>61</b>
<b>Bijlage 1</b>	<b>Samenhang organisatieprincipes en beleidsopgaven</b>	<b>63</b>
<b>Bijlage 2</b>	<b>Interviewprotocol voor gemeenteambtenaar</b>	<b>65</b>
<b>Bijlage 3</b>	<b>Telefonische enquête voor partijen in het netwerk</b>	<b>70</b>
<b>Bijlage 4</b>	<b>Overzicht van geïnventariseerde ov- en hulpdienst(on)vriendelijke maatregelen</b>	<b>77</b>

## Voorwoord

Een van de onderzoeksprojecten van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV is *Informatiegebruik bij besluitvormingsprocessen*. 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 60km/uur-gebieden* gestart. Het onderzoek is erop gericht aanbevelingen te ontwikkelen om tot een zo goed mogelijk ingericht 60km/uur-gebied te komen. Gekeken wordt hoe samenwerking tussen betrokken partijen in de besluitvorming over de inrichting van deze gebieden hieraan kan bijdragen. Dit tussenrapport bevat een vergelijking tussen de eerste vier onderzochte gemeenten.

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

Het onderzoek is een coproductie tussen de SWOV en Partners+Pröpper – bestuurskundig onderzoek en advies. Graag willen wij Atze Dijkstra, Robert Louwerse, Maarten Amelink en Alex van Gent bedanken voor hun constructieve inbreng in discussies over eerdere versies van dit rapport. Tevens bedanken wij de ambtenaren van de vier gemeenten, Leusden, Reeuwijk, Wijk bij Duurstede en Marum, voor hun bereidwillige medewerking. Zonder hun inbreng was dit onderzoek onmogelijk geweest.



# 1. Inleiding

## 1.1. Probleemschets

Bij het aanleggen of veranderen van infrastructuur is afstemming tussen de wegbeheerders en andere partijen nodig, om diverse redenen. Ten eerste is dat nodig om een samenhangend wegennet te krijgen, dat niet onnodig wijzigt bij een overgang naar een andere wegbeheerder. Daarnaast moet het wegennet zo zijn ingericht dat gebruikers geen (onnodige) hinder van verkeersmaatregelen op de wegen ondervinden. Dat geldt met name voor hulpdiensten en ov-maatschappijen. Ten slotte is het prettig als de maatregelen op draagvlak kunnen rekenen bij de bewoners en andere belanghebbenden in het gebied. Deze zaken maken het noodzakelijk om te overleggen met andere partijen. Dat gebeurt echter in de praktijk niet altijd, of op een inefficiënte manier. Soms vertaalt het niet-afstemmen zich in een onlogische aansluiting van wegen, soms veroorzaakt dit klachten bij gebruikers zoals de brandweer, politie, ambulance, landbouwbedrijven of vrachtverkeer. Ook burgers klagen over de infrastructuur of maken bezwaar tijdens het besluitvormingsproces. Zij willen bijvoorbeeld geen drempel voor de deur vanwege mogelijke trillingen en geluidsoverlast. Niet-effectief afstemmen met andere partijen kan bestaan uit te eenzijdig afstemmen (meedelen), te veelzijdig (praten over alles met iedereen), of niet volledig afstemmen (niet met iedereen die nodig is). In dit rapport bekijken we met wie samenwerking nodig is bij de aanleg van 60km/uur-wegen en hoe deze op een efficiënte manier kan plaatsvinden.

## 1.2. Vraagstelling

Het onderzoek kent de volgende vraagstelling:

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

Samenwerking wordt hier gedefinieerd als de bewuste afstemming van individuele doeleinden en handelingsplannen van de betrokken actoren gericht (in dit geval) op het vergroten van de verkeersveiligheid. Bij samenwerking gaat het in deze definitie om het bundelen van krachten gericht op een gemeenschappelijk doel.

In het pilotonderzoek dat aan dit tussenrapport voorafging (Bax et al., 2003), werd in plaats van de term effectiviteit 'slagvaardigheid' gebruikt. In deze pilotstudie definieerden we slagvaardigheid als effectief, efficiënt en ambitieus beleid. In dit tussenrapport hebben we ons beperkt tot het meten van de effectiviteit van het beleid. Een verantwoording voor deze keuze wordt in *Hoofdstuk 2* gegeven.

Behalve een beoordeling van de effectiviteit door de actoren van het netwerk, introduceren we ook een objectievere maatstaf voor de effectiviteit van het netwerk. We meten deze af aan de mate waarin de aangelegde 60km/uur-wegen duurzaam veilig zijn.

Naast de hoofdvraag onderscheiden we de volgende deelvragen:

*Theoretische deelvragen*

1. Wat is de theoretisch te verwachten invloed van de organisatie van de beleidssamenwerking op de resultaten van deze samenwerking?
2. Wat is de theoretisch te verwachten invloed van conditionerende omstandigheden (zoals bijvoorbeeld financiën en collegewisselingen) op de relatie tussen de organisatie van de beleidssamenwerking en de resultaten van deze samenwerking?

*Praktijkgerichte deelvragen*

1. In hoeverre heeft de organisatie van de beleidssamenwerking invloed op de resultaten van de beleidssamenwerking?
2. In hoeverre hebben conditionerende omstandigheden invloed op de relatie tussen de organisatie van de beleidssamenwerking en de resultaten daarvan?
3. Welke aanbevelingen kunnen op grond hiervan gegeven worden voor de tweede fase Duurzaam Veilig?

### 1.3. Korte beschrijving van het onderzoek

Concreet wordt bekeken hoe in een aantal gemeenten 60km/uur-gebieden worden ingevoerd. Deze maatregel is uitgekozen omdat hij zowel binnen het Startprogramma als in de Tweede Fase wordt uitgevoerd. Gemeenten zijn nu reeds bezig met het invoeren van deze gebieden en zullen daar in de toekomst mee doorgaan. Dit maakt het mogelijk om casussen te onderzoeken en met de aanbevelingen gemeenten nog van te dienst te zijn voordat de maatregel volledig is ingevoerd.

Bij de aanleg van 60km/uur-gebieden gaat het om de herinrichting van het wegennet van verkeersluwe gebieden in landelijk gebied, in het Duurzaam Veilig-jargon ook wel erftoegangswegen (ETW's) in verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom genoemd. Dat zijn bijvoorbeeld wegen waaraan woningen liggen of wegen die voornamelijk gebruikt worden door landbouwverkeer of voor recreatie. 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 voor 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 en de maximumsnelheid te verlagen. Daarnaast spelen ook een goede voorlichting en eventueel handhaving een rol.

Voor het onderzoek zullen we in veertien gemeenten het aanleggen van 60km/uur-wegen bekijken. In dit tussenrapport doen we verslag van de eerste vier casussen.

Eenzijds geeft dit de mogelijkheid om tussentijds te evalueren of de verbeterpunten uit het pilotonderzoek (zie Bax et al. 2003) in dit onderzoek goed zijn uitpakkt. Zo hebben we om de respons te vergroten de vragenlijst aangepast en telefonisch geënquêteerd. Ook hebben we extra aandacht besteed aan de casusselectie en aan de afbakening van het netwerk van de gemeenten door vooraf een vaste netwerklijst op te stellen. Ten slotte



hebben we het theoretisch kader verfijnd en praktisch toepasbaar gemaakt. In *Paragraaf 5.3* bekijken we of deze aanpassingen zinvol zijn geweest. Anderzijds geeft deze tussenrapportage met de analyseresultaten van enkele casusgemeenten een voorzet voor de eindrapportage. Van elke casusgemeente is in een apart casusrapport verslag gedaan van de bevindingen (Jagtman, Ceelen & Louwerse, 2007; Jagtman & Louwerse, 2007a, 2007b en 2007c).

Bij de besluitvorming over 60km/uur-gebieden zijn naast de gemeente veel andere partijen betrokken. De samenwerking tussen deze partijen kan beschouwd worden als een (klein) netwerk. Kickert, Klijn & Koppenjan (1997) definiëren een netwerk als een 'min of meer stabiel patroon van sociale relaties tussen afhankelijke actoren rondom beleidsproblemen en/of beleidsprogramma's'.

De beleidsnetwerktheorie beschrijft deze beleidsnetwerken en onderzoekt hoe het beste kan worden samengewerkt binnen deze netwerken. Hoewel de meeste auteurs zich beperken tot het beschrijven van netwerken (Marin & Mayntz, 1991; Marsh & Rhodes, 1992; Hanf & Scharpf, 1978), evalueren sommigen de effectiviteit van deze netwerken in besluitvormingsprocessen (De Bruijn & Ten Heuvelhof, 2002; De Bruijn & Ringeling, 1997). Een enkeling betreft bij deze evaluatie de uitkomsten van het besluitvormingsproces (Provan & Milward, 2001; Daugbjerg, 1998) en zoekt daarmee de criteria voor het effectief samenwerken buiten het beleidsnetwerk zelf. Dat laatste doen wij in deze studie ook. We bekijken of het effectief samenwerken leidt tot een verbetering in het aanleggen van de 60km/uur-zones en brengen daarmee een expliciete koppeling aan tussen het beleidsproces en het vastgestelde en uitgevoerde beleid. Concreet beoordelen we de wegen met behulp van de Duurzaam Veilig-meter (vroeger ook DV-gehaltemeter genoemd; Van der Kooi & Dijkstra, 2000). Deze computertool kan op basis van wegkenmerken het gehalte aan 'duurzame veiligheid' in een bepaald gebied meten.

#### 1.4. Leeswijzer

In het tweede hoofdstuk van dit rapport operationaliseren we de theoretische begrippen in meetbare concepten en geven we de verwachte relatie aan tussen de samenwerking en de inrichting van de 60km/uur-wegen. Ook bespreken we de verschillende methoden waarmee de data verzameld zijn. Onderwerp van discussie zijn de sociaalnetwerkanalyse, de Duurzaam Veilig-meter, de selectie van de onderzochte casussen en de selectie van de actoren die geënquêteerd zijn. Het derde hoofdstuk beschrijft de vier onderzochte casussen en in het vierde hoofdstuk zijn de data geanalyseerd en is bekeken of de samenwerking tussen gemeente en andere actoren inderdaad tot een duurzaam veilig ingericht 60km/uur-gebied heeft geleid. Ten slotte geeft het vijfde hoofdstuk een overzicht van de antwoorden op de onderzoeksvragen en een discussie over de opzet en uitvoering van het onderzoek.

## 2. Theoretische achtergronden en methoden van onderzoek

In dit hoofdstuk komt de theoretische achtergrond aan bod die gebruikt is in de studie. In het pilotrapport (Bax et al., 2003) is aan de hand van de netwerktheorie de samenwerking van actoren in een netwerk beschreven. Voor een beschrijving van de netwerktheorie wordt dan ook verwezen naar dat rapport. Deze netwerktheorie passen we toe op de specifieke situatie van het aanleggen van 60km/uur-gebieden. Daarna besteden we aandacht aan de methode waarmee we deze netwerken berekenen, de sociaal-netwerkanalyse. Ook de methode om de uitkomst van het beleidsproces te meten, de Duurzaam Veilig-meter komt in dit hoofdstuk aan bod. Opmerkingen over de aard van het onderzoek (meervoudige casestudies) zijn reeds gemaakt in het pilotonderzoek; wel gaan we in op de selectie van de casussen en van de geënquêteerde actoren. Ten slotte geven we aan wat de relaties zijn tussen de netwerktheorieën en de beleidsuitkomst, gemeten aan de hand van Duurzaam Veilig.

### 2.1. Vooronderstellingen voor samenwerking in de casus '60km/uur-gebieden'

In de pilotstudie (Bax et al., 2003) hebben we een enigszins inductieve benadering gevolgd en aan de hand van drie zogeheten organisatieprincipes bekeken welke samenwerkingsvormen voorkwamen in de beleidspraktijk. De organisatieprincipes betroffen het opdelen van het beleidsnetwerk in functionele onderdelen (structuur afgestemd op de beleidsopgave), het communiceren-op-maat: niet te veel en niet te weinig (kennisuitwisseling en anticipatie in plaats van besluitvorming) en het flexibel autonoom handelen: bij niet-afstemmen zorgen dat besluiten nog teruggedraaid kunnen worden als dat nodig is.

De drie organisatieprincipes hebben hun nut bewezen in de pilotstudie, waarna ze in deze vervolgstudie verder zijn uitgewerkt. Daarbij is de link tussen een bepaald onderdeel van de beleidsopgave binnen de aanleg van 60km/uur-gebieden en het daarbij behorende ordeningsnetwerk verder geëxpliciteerd. Het gaat voor elke 60 kilometerweg daarbij zowel om:

- de vooraanname van het meest passende ordeningsprincipe;
- de vooraanname van netwerkactoren die hierbij betrokken horen te zijn.

De enigszins inductieve benadering van de analyse in de pilotstudie maakt hiermee plaats voor een meer deductieve analyse: is er sprake van een match tussen het per beleidsopgave voorgeschreven ordeningsprincipe en de daarbij horende constellatie van actoren met de feitelijk waargenomen constellatie van actoren en typen relaties?

Op basis van de eerste casussen formuleren we drie beleidsopgaven waaraan een gemeente bij aanleg per wegdeel minimaal invulling dient te geven:

1. afstemming over de detailinrichting met buurgemeenten en eventuele andere wegbeheerders;
2. afstemming over de inrichting met politie, hulpdiensten en ov-maatschappijen in verband met mogelijke hinder;

3. afstemming in het kader van het integraal planproces met belangenorganisaties, bewoners en ondernemers.

Per casus kunnen omstandigheden aanleiding geven om aanvullende beleidsopgaven te formuleren, zoals afstemming over toeristisch verkeer, afstemming met niet-buurgemeenten over een regionaal verkeersveiligheidsplan, enzovoort.

*Ad 1: afstemming over de detailinrichting met buurgemeenten en eventuele andere wegbeheerders*

In de meeste gevallen is sprake van gemeentegrensoverschrijdende wegen met buurgemeenten of aansluiting op provinciale wegen. Indien de wegen niet goed aansluiten op de wegen van buurgemeenten of op provinciale wegen, brengt dit voor weggebruikers onduidelijkheid met zich mee over het verkeersgedrag, inclusief snelheidsgedrag, dat van hen wordt verwacht. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede.

Uit deze beleidsopgave volgt dan de vooraanname dat steeds minimaal bilateraal contact vanuit de casusgemeente met deze wegbeheerders moet plaatsvinden om tot een goed afgestemde situatie te komen. Het louter rekening houden met elkaars standpunten of (eenzijdig) zenden/informereren vanuit een gemeente naar een andere wegbeheerder biedt daarvoor in beginsel onvoldoende garanties. De actoren die voor deze beleidsopgave relevant zijn leiden we af uit het overzicht van gemeentegrensovergangen en aansluitingen op het wegennet van de provincie.

*Ad 2: afstemming over de inrichting met politie, hulpdiensten en ov-maatschappijen, in verband met mogelijke hinder*

Politie, hulpdiensten en ov-maatschappijen hebben een bijzonder belang bij een duurzaam veilige inrichting. Voor hulpdiensten geldt enerzijds dat een veilige weginrichting een ontlasting vormt voor de paraatheid, anderzijds willen zij uit oogpunt van aanrijtijden en rijcomfort zo min mogelijk hinder van de weginrichting ondervinden. Ook voor ov-maatschappijen geldt het belang van rijcomfort en eventuele gevolgen voor de dienstregeling.

Voor de politie geldt aanvullend dat zij tevens een belangrijke partij is bij de handhaving in het gebied. Daarnaast is er regelgeving die de gemeente verplicht tot overleg met de politie over het verkeersbesluit tot instelling van een 60km/uur-zone (artikel 24 BABW).

Uit deze beleidsopgave volgt de vooraanname dat steeds minimaal sprake moet zijn van een unilaterale relatie vanuit de casusgemeente met brandweer, ambulancedienst en ov-maatschappijen. Via deze relatie verstrekt de casusgemeente minimaal informatie aan deze actoren over de inrichting die zij voor ogen heeft, met het verzoek om reactie (uitnodigen tot bilateraal contact). Voor de politie geldt aanvullend dat dit bilaterale contact ook feitelijk tot stand moet komen.

Aanname is dat de andere actoren alleen reageren indien ze een probleem ondervinden bij de gekozen inrichting. Uiteraard zou een feitelijke reactie van deze actoren (bilateraal contact) de gemeente ook een aanvullende check op haar plannen geven, aangezien er ook sprake kan zijn van ruis in de relatie: verkeerde interpretatie van plannen, zoekraken van informatie of niet of onjuist aankomen van de informatie bij de actor.

*Ad 3: afstemming en participatie bewoners, ondernemers en belangenorganisaties*

De derde beleidsopgave betreft de participatie van bewoners, ondernemers en belangenorganisaties. Anders dan bij de vorige beleidsopgaven hebben deze belanghebbenden geen publieke functie. Deze actoren hebben via de reguliere inspraakprocedure wel (minimaal) de mogelijkheid om hun mening over de inrichtingsplannen te geven.

Hieruit volgt de vooraanname dat minimaal unilaterale relaties vanuit de casusgemeente naar doelgroepen (inwoners, ondernemers) en belangenorganisaties (zoals 3VO, Fietsersbond, LTO) bestaan, voor het welslagen van deze beleidsopgave. Een gemeente kan uiteraard kiezen voor ambitieuzere wijzen van afstemming of samenwerking, bijvoorbeeld via multilaterale contacten waarin bijvoorbeeld plaats is voor luisteren, wederzijds 'leren' en beleidsverrijking. De casusgemeente noemt de relevante actoren voor deze beleidsopgave.

Schematisch zien de beleidsopgaven er uit als in *Tabel 2.1. Bijlage 1* geeft aan hoe de drie beleidsopgaven en de eerder in het pilotonderzoek geformuleerde organisatieprincipes theoretisch met elkaar samenhangen.

Beleidsopgave	Actoren	Contact
1. Detailinrichting	Wegbeheerders van wegen waaraan 60km/uur-wegen grenzen	Minimaal bilateraal
2. Hinder voor hulpdiensten en ov	Politie, ambulancedienst, brandweer, ov-maatschappij	Politie: minimaal bilateraal, Overigen: minimaal unilateraal
3. Draagvlak en inspraak	Burgers, belangenorganisaties en bedrijven	Minimaal unilateraal

Tabel 2.1. *Overzicht van de beleidsopgaven en de veronderstelde contacten van de casusgemeente met de diverse actoren.*

## 2.2. Relatie tussen samenwerken en de beleidsuitkomst

Het project *Samenwerken bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden* probeert naast een interne beoordeling voor het besluitvormingsproces een aparte, externe kwalificatie aan de uitkomsten van het beleidsproces te geven. In de bestuurskundige literatuur over netwerktheorieën is dit geen gebruikelijke methode. Gebruikelijker is dat de effectiviteit van een netwerk wordt afgemeten aan het oordeel van de leden van het netwerk over de effectiviteit. Wij volgen hier de lijn die Provan & Milward (2001) hebben uitgezet om een externe maatstaf te nemen voor de beoordeling van de besluitvorming in netwerken. Provan & Milward ontwikkelden een uitgebreid stelsel van evaluatiecriteria in hun studie naar gezondheids- en welzijnsbeleid. Ze onderscheiden drie niveaus van netwerkanalyse: het gemeenschapsniveau, het netwerkniveau en het organisatieniveau. Wij focussen hier op het netwerkniveau. Hiertoe wordt naast de sociaalnetwerkanalyse een inventarisatie van het resultaat, de gerealiseerde infrastructuur, uitgevoerd. Deze analyse richt zich op de gerealiseerde 60km/uur-wegen binnen de onderzochte gemeente, alsmede op de aansluiting van deze wegen binnen het verkeersnetwerk. Voor de analyse van de infrastructuur wordt gebruikgemaakt van de door de SWOV ontwikkelde DV-meter (Van

der Kooi & Dijkstra, 2000). Deze test geeft een indicatie van de mate waarin de wegen duurzaam veilig zijn en tevens op welke onderdelen dat niet het geval is.

Naast een algemene score op de DV-meter willen we meer specifieke maatstaven aanleggen om het beleid te kunnen beoordelen. We verwachten dat de drie beleidsopgaven in zullen werken op specifieke onderdelen van de infrastructuur. Zo denken we dat het afstemmen met buurgemeenten en andere wegbeheerders (beleidsopgave 1) zal zorgen voor grensovergangen die geen discontinuïteiten kennen bij de overgang van de ene naar de andere wegbeheerder. Afstemming met hulpdiensten en ov-maatschappijen (beleidsopgave 2) zal naar onze verwachting leiden tot meer hulpdienst- en ov-vriendelijke maatregelen op de gemeentelijke wegen, of in elk geval tot minder hulpdienst- en ov-onvriendelijke maatregelen. Voor de afstemming met burgers, bedrijven en belangenverenigingen (beleidsopgave 3) ligt zo'n specifieke infrastructurele maatstaf veel moeilijker. Hun belangen zijn zo divers dat er geen overkoepelend belang te vinden is dat in de infrastructuur kan worden gemeten. Om te beoordelen of de afstemming met deze groepen een effectiever beleid oplevert, hanteren we daarom alleen de algemene DV-score. We formuleren hier echter geen verwachting over. In *Paragraaf 2.4.3* zullen we uitgebreid ingaan op de manier waarop bovenstaande infrastructurele kenmerken gemeten zijn.

### 2.3. Effectiviteit van beleid

De vraagstelling van het onderzoek is onder andere in hoeverre de organisatie van de samenwerking bijdraagt aan een effectief beleid. De organisatie van de samenwerking is in voorgaande paragrafen geoperationaliseerd in afstemming met bepaalde groepen in bepaalde situaties (beleidsopgaven). De effectiviteit van het beleid is geoperationaliseerd in enerzijds de algemene DV-score en anderzijds de twee infrastructurele kenmerken (grensovergangen en hulpdienst- en ov-vriendelijke maatregelen) die horen bij twee van de beleidsopgaven. In het pilootrapport van deze studie (Bax et al., 2003) werd in plaats van de term effectiviteit 'slagvaardigheid' gebruikt. In deze paragraaf wordt deze wijziging in de vraagstelling verantwoord.

In de pilotstudie definieerden we slagvaardigheid als effectief, efficiënt en ambitieus beleid. Effectief beleid betekende beleid waarmee het doel werd bereikt dat men zich gesteld had, we hanteerden daarvoor de DV-meter, ervan uitgaande dat het algemene doel van de gemeenten was om een veiliger wegennet te krijgen. Een efficiënt beleid werd gezien als een beleid waarbij de relatie tussen het doel en de middelen zo gunstig mogelijk was. Het ambitieniveau van een gemeente was gedefinieerd als de mate waarin een gemeente haar wegen wilde verbeteren ten opzicht van de uitgangssituatie. Tijdens het onderzoek naar de twee pilot-casussen kwamen we enkele problemen tegen.

Ten eerste bleek de DV-meter niet onderscheidend genoeg te zijn om de casussen wat de effectiviteit betreft te kunnen onderscheiden. We hebben in dit vervolgonderzoek daarom enkele aanvullende infrastructurele kenmerken toegevoegd als maatstaf voor specifieke beleidsopgaven (grensovergangen en hulpdienst- en ov-vriendelijke maatregelen).

Ten tweede bleek de efficiëntie van het beleid moeilijk te meten. Gemeenten rekenden niet telkens dezelfde kosten mee als ze de kosten van hun maatregelen opgaven. Oorzaak hiervoor is dat investeren in duurzaam veilige

maatregelen veelal wordt gecombineerd met andere noodzakelijke werkzaamheden aan de 60km/uur-wegen. Dit kan bijvoorbeeld asfaltering betreffen, maar ook rioleringswerkzaamheden. De kosten van de nieuwe duurzaam veilige maatregelen kunnen daarmee uiteindelijk een sluitpost zijn op de totale kosten van het oorspronkelijke doel van de reconstructie van een weg. Ook bij het vervolgonderzoek stuitte we op deze moeilijkheden. We hebben geconcludeerd dat het vaststellen van het juiste budget een studie op zich is en te ingewikkeld om in het kader van dit onderzoek mee te nemen. We laten de efficiëntie hier dan ook verder buiten beschouwing. Ten derde waren daar de ervaringen met het ambitieniveau. In het pilot-rapport hebben we deze bepaald door een DV-meting uit te voeren op de heringerichte wegen en een DV-score van de voorsituatie te schatten door de ambtenaar te vragen hoe de wegen eruitzagen voor de herinrichting. In het vervolgonderzoek leverde dit problemen op. De gebieden in het vervolgonderzoek waren veel groter dan de gebieden uit de pilotstudie. Een extra DV-score schatten en verrekenen zou daardoor onevenredig veel tijd kosten. Bovendien wisten ambtenaren – door het grote personeelsverloop – vaak niet meer hoe wegen er precies uit hadden gezien voor de herinrichting. Ook het ambitieniveau hebben we in deze studie daarom niet meegenomen.

## 2.4. Instrumenten van onderzoek

Voor de datavergaring in de casusonderzoeken hebben we diverse bronnen gebruikt. Allereerst is er een Duurzaam Veilig-meting in de onderzochte 60km/uur-gebieden uitgevoerd. Daarbij is een visuele inspectie gemaakt van het gebied en een beoordeling aan de hand van de Duurzaam Veilig-meter. De *Paragrafen 2.4.1* tot en met *2.4.3* gaan hier uitgebreid op in. Na deze inspectie is de betrokken gemeenteambtenaar (meestal de beleidsambtenaar voor verkeersveiligheid) geïnterviewd. Hierbij is de besluitvorming over de aanleg van de wegen uitgebreid besproken. Tevens heeft de ambtenaar een eerste globale schets van het netwerk gegeven (zie voor het interviewprotocol *Bijlage 2*). In aanvulling op het interview zijn relevante schriftelijke stukken van de gemeenten bekeken. Ten slotte hebben we een telefonische enquête uitgevoerd onder de actoren in het netwerk (zie *Bijlage 3*). Over de keuze van de omvang van het netwerk handelt *Paragraaf 2.5*. We kozen hier voor een telefonische enquête in plaats van een schriftelijke, omdat tijdens het pilotonderzoek (Bax et al., 2003) bleek dat de respons van een schriftelijke enquête laag was en vragen gemakkelijk verkeerd geïnterpreteerd konden worden. Met het telefonisch afnemen van de vragenlijst werden beide problemen ondervangen. De resultaten van de enquête zijn vervolgens geanalyseerd met behulp van de sociaalnetwerkanalyse (*Paragraaf 2.4.4*).

### 2.4.1. Duurzaam Veilig-meter

Voor een inventarisatie van de in de casusgemeenten aanwezige 60km/uur-gebieden en een semi-kwantitatieve beoordeling ervan is gebruikgemaakt van een door de SWOV ontwikkelde methodiek: de Duurzaam Veilig-meter (Van der Kooi & Dijkstra, 2000). Voor uitleg van het begrip Duurzaam Veilig verwijzen we naar Koornstra et al. (1992) en naar Wegman & Aarts (2005). De DV-meter is een computerapplicatie die op basis van wegkenmerken het Duurzaam Veilig-gehalte van een weg of een selectie wegen kan meten. Hiervoor zijn de functionele eisen die door het CROW (CROW, 1997) aan

een duurzaam veilig wegennet worden gesteld omgezet naar meetbare indicatoren die aan bepaalde Duurzaam Veilig-criteria dienen te voldoen. Op basis van de gegevens van de geïnterviewde wegen geeft de DV-meter een procentuele indicatie van de mate waarin de wegen duurzaam veilig zijn. Bovendien wordt duidelijk op welke onderdelen (wegkenmerken) de wegen niet duurzaam veilig zijn ingericht.

Het instrument is ontworpen om het Duurzaam Veilig-gehalte in een plangebied te bepalen. De test geeft geen waardeoordeel over de projectuitvoering en geeft ook geen directe indicatie van het daadwerkelijke verkeersveiligheidsniveau van bepaalde uitvoeringsvormen. De methodiek toetst wel op de drie DV-principes: functionaliteit, homogeniteit en voorspelbaarheid (zie Koornstra et al. 1992).

Aangezien dit onderzoek zich louter op één wegtype focust, 60km/uur-wegen, is slechts een deel van de DV-meter relevant. De inventarisatie richt zich daarom met name op het voorspelbaarheidsprincipe. De beide andere principes (functionaliteit en homogeniteit) zijn niet onderscheidend binnen één wegcategorie. Alleen de obstakelvrije afstand en de snelheidsreductie op kruispunten (zie bij *Tabel 2.2*) appelleren aan de homogeniteitseis.

#### 2.4.2. *Uitvoering van de inventarisatie*

In elke casusgemeente zijn de gerealiseerde 60km/uur-wegen geïnterviewd. Het betreft hier wegen in een verblijfsgebied buiten de bebouwde kom, waarvan de gemeente wegbeheerder is. Het merendeel van de wegen en kruisingen is visueel beoordeeld, waarbij van elk wegvak en kruispunt ten minste één foto is gemaakt. Er is speciale aandacht besteed aan de overgangen. Daarbij zijn de volgende twee typen onderscheiden: de overgang van 60km/uur-wegen naar een ander snelheidsregime binnen dezelfde gemeente, en de overgang van een 60km/uur-weg in beheer van de casusgemeente naar een weg in beheer van een buurgemeente of andere wegbeheerder. Deze overgangen worden aangeduid als respectievelijk zoneovergangen en (gemeente)grensovergangen. Ook is aandacht besteed aan de overlast die hulpdiensten en ov-maatschappijen eventueel van de wegaanpassingen kunnen hebben. In de volgende paragraaf worden de DV-meter en de drie additionele maatstaven gedetailleerd besproken.

#### 2.4.3. *De scoringsmethode na de inventarisatie*

##### 2.4.3.1. Algehele DV-score

In de DV-meter wordt elk kenmerk dichotoom gescoord, dat wil zeggen elk wegkenmerk krijgt een score voldaan (1) of niet voldaan (0) aan het criterium voor het wegtype erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (ETW60; relevante categorisering voor 60km/uur-wegen). Het aantal kenmerken dat wordt gescoord is afhankelijk van het onderdeel van de infrastructuur dat wordt geïnterviewd. Zo worden voor een wegvak dertien verschillende kenmerken onderscheiden en voor een kruispunt vijf. De DV-meter levert vervolgens een gemiddeld DV-gehalte per wegkenmerk in een percentage.

In *Tabel 2.2* staat voor wegvakken en kruispunten aangegeven welke kenmerken worden geïnterviewd en welke eis als criterium voor

'voldaan' voor een 60km/uur-erftoegangsweg wordt gehanteerd. De totaalscore van wegvakken wordt bepaald door 1) per kenmerk de scores van alle wegvakken gewogen op te tellen, rekening houdend met de lengte van elk wegvak, en 2) deze scores over alle kenmerken te middelen. De totaalscore voor kruispunten wordt gemiddeld over het totaal aantal kruispunten. Alle criteria tellen daarbij even zwaar mee.

Wegvak	DV-eis ETW60	Kruispunt	DV-eis ETW60
1. Rijrichtingscheiding	Mag niet aanwezig zijn, er mag geen asmarkering zijn	1. Kruispunttype	4-taks- of T-kruising toegestaan
2. Kantmarkering	Bij wegbreedte van 2,5-4,5 m: kantmarkering toegestaan, niet verplicht. Bij wegbreedte van 4,5-6,2 m: onderbroken kantmarkering verplicht.	2. Voorrangsregeling	Gelijkwaardige kruising verplicht
3. Vooraankondiging bewegwijzering	Mag niet aanwezig zijn	3. Verkeerslichten	Mogen niet aanwezig zijn
4. Erfaansluitingen	Bij voorkeur aanwezig	4. Bewegwijzering	Mag alleen klein aanwezig zijn
5. Obstakelvrije afstand	Moet ten minste 4 meter zijn vanaf de kant van de weg of vanaf de markering	5. Snelheidsreductie	Bij voorkeur aanwezig
6. Vluchtstrook	Mag niet aanwezig zijn		
7. Parkeren	Hiervoor mogen geen voorzieningen zijn getroffen		
8. Ov-haltes	Als aanwezig dan moeten ze op de rijbaan geplaatst zijn		
9. Pechvoorzieningen	Mogen niet aanwezig zijn		
10. Fietsers	Mogen op de rijbaan, mogen ook op aparte fietsvoorziening		
11. Bromfietzers	Moeten verplicht op de rijbaan		
12. Langzaam gemotoriseerd verkeer	Moet verplicht op de rijbaan		
13. Structuur verharding wegdek	Asfalt, beton of elementen (klinkers) zijn toegestaan		

Tabel 2.2. *Wegkenmerken onderscheiden in de DV-meter en de bijbehorende criteria.*

#### 2.4.3.2. Zoneovergangen en grensovergangen

Met de zoneovergangen (naar 30, 50 of 80km/uur-gebieden in de gemeente) en de grensovergangen naar andere wegbeheerders geven we een indruk van de aansluiting van het gebied op de aangrenzende wegen.

Voor zoneovergangen heeft de DV-meter geen kwantitatieve scoringsmethode. Ze zijn daarom enkel kwalitatief beoordeeld. Daar waar een ETW60 overgaat in een ander snelheidsregime is een kwalificatie gegeven van de al dan niet toegepaste poort. Een correct vormgegeven poort bestaat uit twee portalen met een zone- en eventueel een kombord aan beide zijden van de weg, ondersteund met een drempel, een dubbele dwarsstreep, wegversmalling of assprong (Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, 1998). De



functie van zo'n poort is om de weggebruiker te attenderen op een overgang naar een andere wegcategorie waarop een ander (snelheids)gedrag van de bestuurder en medeweggebruikers wordt verwacht. In de kwalitatieve beoordeling is aangegeven in hoeverre elke zoneovergang voldoet aan de inrichtingswensen en waarin deze eventueel afwijkt.

Behalve naar zoneovergangen is gekeken naar de grensovergangen met wegen van andere wegbeheerders. Dit kenmerk kan gekoppeld worden aan de eerste beleidsopgave: de samenwerking met andere wegbeheerders. Bij een gemeentegrensovergang verandert idealiter enkel het wegbeheer en niet de vormgeving van de infrastructuur. Immers, het gedrag van de bestuurder hoeft niet te veranderen. Enkel een herhalingsbord, eventueel gecombineerd met een 'welkomstbord' van de buurgemeente, zou toegestaan kunnen zijn. Voor gemeentegrensovergangen zijn bij de inspectie de discontinuïteiten in de wegkenmerken (zie *Tabel 2.2*) aangegeven. Zo kan op de grens bijvoorbeeld abrupt de belijning in een andere variant overgaan, een fietsvoorziening ophouden te bestaan, of de soort of staat van onderhoud van de verharding wijzigen. Op grond van deze discontinuïteiten is de afstemming tussen wegbeheerders direct beoordeeld. We zijn er daarbij van uitgegaan dat de functie van de weg (ETW) niet zou veranderen bij de gemeentegrens. In praktijk bleek dat ook bij geen enkele gemeente het geval.

#### 2.4.3.3. Hinder voor hulpdiensten en ov-maatschappijen

Ten slotte is gekeken naar overlast voor hulpdiensten en ov-maatschappijen in het 60km/uur-gebied. We koppelen die aan de tweede beleidsopgave: de samenwerking met deze hulpdiensten en ov-maatschappijen. Er bestaat soms een spanningsveld tussen de wensen van deze partijen en de principes van Duurzaam Veilig (CROW, 1999; CROW, 2002). De hulpdiensten en ov-maatschappijen willen graag zo min mogelijk snelheidsremmende maatregelen, terwijl volgens de Duurzaam Veilig-principes het remmen van de snelheid door infrastructurele maatregelen een belangrijk uitgangspunt is.

Op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom geldt de wens tot snelheidsreductie met name op kruispunten. De hulpdiensten hebben door snelheidsremmende maatregelen zoals drempels, plateaus en soms rotonden (vooral de brandweer) soms moeite zo snel mogelijk op de plek van bestemming te zijn en hun wettelijk vastgelegde aanrijtijden te halen. De ov-maatschappijen moeten soms door de Duurzaam Veilig-maatregelen hun dienstregelingen aanpassen. Dat heeft efficiëntieverlies en verlies van aansluitingen op andere bussen en treinen tot gevolg. Naast tijdverlies, ondervinden de hulpdiensten en ov-maatschappijen ook fysiek hinder van de maatregelen. De chauffeurs kunnen rug- en nekklachten krijgen door drempels en het 'hangen' in de bochten van kleine rotonden. Ook de patiënten in ambulances kunnen serieuze hinder ondervinden door snelheidsremmende maatregelen. Hotsen en botsen is niet bevorderlijk voor de toestand van een ernstig gewonde patiënt en drempels en rotonden kunnen het werk van ambulancepersoneel aan de patiënt belemmeren. Ten slotte kunnen wegafsluitingen door zogenaamde sleutelpalen ervoor zorgen dat de hulpdiensten tijd verliezen in hun aanrijroute, vooral als de palen niet beschikken over een uniform ontsluitingssysteem.

In *Tabel 2.3* staan de maatregelen die onvriendelijk zijn voor ov-maatschappijen en hulpdiensten (CROW, 1999; CROW, 2002), evenals de duurzaam veilige, vriendelijke alternatieven, die niet of minder hinderlijk zijn voor bussen en hulpdiensten.

Hulpdienst-/ov-onvriendelijke maatregel	Hulpdienst-/ov-vriendelijke maatregel
SVT-/trapeziumdrempel <sup>1</sup>	Gumatec-/Maldense drempel <sup>2</sup> Wegversmalling Visuele maatregelen <sup>3</sup>
Haakse asverspringing	Vloeiende asverspringing
Kort plateau / korte helling	Lang plateau / lange helling
Sleutelpalen	Afsluiting met verbodsborden
Smalle wegen	Uitwijkstroken op smalle wegen

*Tabel 2.3. Overzicht van (on)vriendelijke maatregelen voor openbaar vervoer en hulpdiensten op basis van CROW (1999; 2002).*

De gemeenten zijn als volgt beoordeeld. Omdat het in de beschikbare tijd onmogelijk was om alle (snelheidsremmende) maatregelen te bekijken en te fotograferen, hebben we een kwalitatieve inschatting gemaakt van de soorten en aantallen maatregelen die overlast voor hulpdiensten en ov-maatschappijen kunnen veroorzaken en van maatregelen die een duurzaam veilig alternatief daarvoor vormen. De beoordeling heeft niet in de casus-rapporten plaatsgevonden, maar is weergegeven in *Bijlage 4*. De afwezigheid van overlastgevendende maatregelen is een eerste vereiste. Dit kan echter gemakkelijk in conflict komen met de DV-eisen. Een tweede, iets zwaardere, eis is daarom de aanwezigheid van de duurzaam veilige alternatieven. In het eindrapport proberen we hiervoor een nog duidelijkere scoring te vinden.

#### 2.4.3.4. Invloed van burgers, bedrijven en belangenverenigingen

Voor de derde beleidsopgave hebben we geen aparte infrastructurele kenmerken geformuleerd om de effectiviteit van de samenwerking te beoordelen, maar gebruiken we de algemene DV-score. Er zijn veel redenen om met burgers, bedrijven en belangenverenigingen te overleggen over de aanleg van 60km/uur-gebieden. Vanuit democratisch oogpunt dienen maatregelen draagvlak te hebben onder de bevolking; vanuit verkeerskundig oogpunt is het goed om overleg te plegen met degenen die de situatie ter plekke het beste kennen en kennis hebben van de voertuigen die regelmatig over de weg moeten (bijvoorbeeld landbouwvoertuigen). Overleg met bewoners en bedrijven in de 60km/uur-zone kan overlast voor hen voorkomen.

Burgers, bedrijven en belangenverenigingen hebben echter soms andere belangen dan verkeersveiligheid. Hun aanbevelingen kunnen daarom soms

<sup>1</sup> Een SVT-drempel is een sinusvormige drempel, een trapeziumdrempel heeft abrupte overgangen aan het begin en eind van de drempel.

<sup>2</sup> Een Gumatec- en een Maldense drempel zijn zo geconstrueerd dat brede voertuigen zoals brandweerwagens er met de wielen aan weerszijden langs kunnen rijden. De Gumatec-drempel is gemaakt van kunststof, de Maldense drempel van beton.

<sup>3</sup> Visuele maatregelen worden door het CROW aangeraden als OV- en hulpdienstvriendelijk alternatief voor drempels. Visuele maatregelen hebben echter geen blijvend snelheidsremmend effect en kunnen slechts attentieverhogend werken.

strijdig zijn met de Duurzaam Veilig-richtlijnen. Bewoners en bedrijven geven vaak drie soorten argumenten om Duurzaam Veilig-maatregelen niet of versoberd door te voeren. Ze zijn bezorgd over de toegang voor het bedrijfsverkeer (landbouwvoertuigen, vrachtverkeer, melkwagens), over de aantasting van het landschap door lelijke poorten, drempels of gekleurde wegmarkering, en ze zijn bang voor overlast van drempels door trillingen en geluid. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is het daarom niet altijd even vanzelfsprekend dat burgers, bedrijven en belangengroeperingen een positieve inbreng hebben op het DV-beleid. Overleg met deze groepen kan echter ook een positief effect hebben op het aanleggen van de 60km/uur-wegen, om diverse redenen. Zoals genoemd hebben bewoners en bedrijven in het gebied veel specifieke kennis, die nuttig kan zijn bij het ontwerpen van de detailinrichting van de wegen. Daarnaast zijn veel bewoners en bedrijven voorstander van verkeersveiligheidsmaatregelen: vaak wordt de noodzaak tot veiliger wegen onderschreven en zijn juist bewoners de initiators van het aanleggen van 60km/uur-gebieden. Ten slotte is draagvlak niet alleen vanuit democratisch oogpunt belangrijk, maar ook vanuit verkeersveiligheidsoogpunt. Als weggebruikers zich niet kunnen vinden in de maatregelen zullen zij deze minder goed naleven. Bovendien kan de gemeente in zo'n geval bezwaarprocedures van burgers en bedrijven verwachten; deze zijn tijdrovend en staan een snelle implementatie van de maatregelen in de weg.

Graag hadden we naast de maatstaf van de algemene DV-score, net als bij de twee andere beleidsopgaven, een meer specifieke infrastructurele maatstaf willen gebruiken om de afstemming met burgers aan te toetsen. Daarbij doet zich echter het probleem voor dat de belangen en de voorstellen van burgers, belangenverenigingen en bedrijven zo divers zijn en elkaar zo vaak tegenspreken dat het niet mogelijk is om zo'n specifieke maatstaf op te stellen. Tijdens het onderzoek deden we een poging om elke afzonderlijke inspraakreactie te bekijken, te beoordelen wat er mee gedaan was en of deze had geleid tot een al dan niet duurzaam veilige verandering. Echter, dit vraagt per casus zo veel tijd dat het in het bestek van deze studie niet mogelijk is deze weg te volgen. Bijkomend probleem bleek de vraag of een infrastructurele wijziging daadwerkelijk toegeschreven kan worden aan een of meerdere inspraakreacties. We hebben ons daarom beperkt tot het vergelijken van de afstemming met de algemene DV-score. Deze Duurzaam Veilig-regels zijn de enige regels die alle uiteenlopende belangen van burgers, bedrijven en belangengroeperingen onder één infrastructurele noemer kunnen brengen.

#### 2.4.4. *Sociaalnetwerkanalyse*

We hebben de netwerken geanalyseerd door de actoren en relaties met een netwerkdiagram in kaart te brengen en vervolgens de netwerken op enkele maatstaven te vergelijken. We maken daarvoor gebruik van sociaalnetwerkanalyse (Wasserman & Faust, 1994; Scott, 1991).

De netwerkdata bestaan uit actoren en de door hen gemelde relaties tot elkaar. We hebben zowel data over contacten (fysiek, schriftelijk, e-mail en dergelijke), als over de kennis van elkaars standpunten verzameld. Beide dataverzamelingen leiden ook tot een afzonderlijke netwerkaafbeelding. Het standpuntennetwerk hebben we slechts als aanvulling op het contactennetwerk bekeken. Behalve van een afbeelding van de netwerken hebben we

gebruikgemaakt van vier relatief eenvoudig te interpreteren maatstaven: de 'dichtheid', de 'uitgraad', de 'ingraad' en de 'centraliteit' van het netwerk: De verzamelde data zijn 'asymmetrisch', dat wil zeggen dat de 'richting' van een relatie tussen twee actoren kan worden bepaald. De verzamelde data geven ook informatie over de frequentie of intensiteit van de relatie. Voor de berekeningen zijn deze data veelal bewerkt tot binaire data ('wel' of 'geen' relatie, zonder de frequentie of intensiteit).

#### *Mate van integratie van het netwerk*

- De *dichtheid* van een netwerk geeft de verhouding weer tussen het maximaal aantal mogelijke relaties en het feitelijk aantal relaties in het netwerk. De maatstaf geeft zowel een indicatie van de 'completeheid' van het netwerk in termen van aanwezige relaties, alsook van de complexiteit (Knoke & Kuklinski, 1982).

In relatie tot de wijze van samenwerking in een netwerk kan een volledig verbonden netwerk eerder wijzen op een Poolse Landdag dan op een uitgebalanceerd netwerk dat is afgestemd op de voorliggende deeltaken of problemen die om een oplossing vragen. Een relatief lage dichtheid kan daarom toch in een relatief goed afgestemd netwerk resulteren. De maatstaf varieert tussen 0 en 100% en biedt mogelijkheden om verschillende netwerken – van verschillende grootte – met elkaar te vergelijken. Voor ons onderzoek is het niet mogelijk om op voorhand een ideaal percentage van de dichtheid aan te geven. We kunnen enkel stellen dat de extremen (heel veel of heel weinig contact) waarschijnlijk niet efficiënt zullen werken.

Het aantal mogelijke relaties neemt overigens exponentieel toe wanneer de omvang van het netwerk (aantal actoren) toeneemt. Scott (1991) wijst op het verschijnsel dat grote netwerken onder dezelfde omstandigheden naar een lagere dichtheid neigen dan kleine netwerken, aangezien het steeds moeilijker wordt (tijd- en kapitaalintensief) om met alle actoren zinvolle relaties te onderhouden. In dit onderzoek controleren we voor dit verschijnsel door netwerken van min of meer gelijke omvang te onderzoeken, waarbij de netwerkvang doorgaans niet groter dan 30 en niet kleiner dan 15 actoren is. Een enkele casus heeft een kleiner netwerk.

#### *Positie en prominentie van actoren in het netwerk*

- *Uitgraad*: het percentage actoren waarmee actor X zegt direct contact te hebben. Actoren met een hoge uitgraad zijn actieve zenders in het netwerk.
- *Ingraad*: het percentage actoren dat zegt directe contacten met actor X te onderhouden. Actoren met een hoge ingraad zijn prominent in die zin dat veel andere actoren direct toegang zoeken.

De gemiddelde in- of uitgraad van de actoren beschrijft tevens de dichtheid van het asymmetrische netwerk.

- *Centraliteit*: het percentage actoren waarmee actor X een directe relatie onderhoudt, ongeacht de richting ('in of uit') van deze relatie. Centrale actoren hebben doorgaans toegang tot meer, en meer diverse informatie (of andere hulpbronnen). De gemiddelde centraliteit beschrijft tevens de dichtheid van het symmetrische netwerk.

## 2.5. Selectiecriteria

### 2.5.1. Selectie van casussen

De selectie van geschikte gemeenten is verlopen in drie fasen: er is een groslijst samengesteld, deze groslijst is gereduceerd tot een selectielijst, en op basis van deze laatste lijst zijn de gemeenten geselecteerd.

De groslijst is samengesteld aan de hand van een drietal informatiebronnen. Allereerst was dit de lijst van gemeenten die in het pilotonderzoek (Bax et al., 2003) zijn afgevallen. Ten tweede zijn de gemeenten die in de telefonische interviewronde destijds hebben aangegeven de besluitvorming rond 60km/uur-gebieden nog niet te hebben afgerond opnieuw toegevoegd aan de groslijst. Vervolgens is via een web-search en telefoonronde bij provincies en regionale en provinciale verkeersveiligheidsverlegorganen (ROV's/ POV's) de nieuwe groslijst aangevuld. Deze lijst bestaat uit 86 gemeenten.

Vervolgens is de groslijst gereduceerd op basis van criteria die met databases te achterhalen zijn. Dit betreft de gemeentegrootte en de omvang van het buitengebied. Het doel was om gemeenten te selecteren die zo veel mogelijk dezelfde kenmerken hebben, zodat zij goed vergelijkbaar zijn en verschillen tussen de gemeenten zo min mogelijk te wijten zijn aan andere factoren dan die waarvan we het effect willen meten. Bij elk criterium is nagegaan of er sprake is van 'uitbijters' in de groslijst van gemeenten. De CBS-classificatie voor het aantal inwoners is samen met de CBS-gegevens over oppervlakte van gemeenten benut om de gemeentegrootte te bepalen. Meer dan 85% van de gemeenten bleek te behoren tot CBS-klassen 6 (10.000 tot 20.000 inwoners) en 7 (20.000 tot 50.000). De overige gemeenten zijn verwijderd. Verder zijn gemeenten met een oppervlakte kleiner dan 10 km<sup>2</sup> en groter dan 350 km<sup>2</sup> uit de groslijst verwijderd. De weglengte binnen een gemeente is geen criterium voor selectie geweest, aangezien dit geen andere onderverdeling van gemeenten opleverde dan die op basis van de oppervlakte. De grootte van het buitengebied kan helaas niet uit een landelijke database worden verkregen. Om een schatting te maken is derhalve gebruikgemaakt van CBS-statistieken met de weglengte in beheer van gemeente en/of waterschappen. Op basis van deze weglengten bleek de groslijst zowel één hoge als één lage uitbijter te bevatten, die beide ook zijn verwijderd.

Om deze lijst verder onder te verdelen in groepen die redelijk constant zijn is voor het criterium weglengte een onderverdeling gemaakt in relatief laag en hoog. Alhoewel het criterium redelijk arbitrair is, is gekozen voor een grens van 200 kilometer, wat een stuk onder de mediaan van 284 kilometer is. Een verschil tussen de groepen met een relatief klein en groot wegennet zal liggen in de kosten die inrichting van deze wegen met zich meebrengt. Deze kosten kunnen gemeenten ervan weerhouden om in dure inrichtingsvarianten van 60km/uur-gebieden te investeren.

In de derde fase zijn de overgebleven 23 gemeenten gebeld om hieruit zeven gemeenten voor dit onderzoek te selecteren. Zeven andere gemeenten zijn in het tweede onderzoeksjaar onderzocht. In deze belronde is een kort vraaggesprek gevoerd waarin werd gevraagd naar de aanwezigheid van 60km/uur-wegen in beheer van de gemeente, de mate van voltooiing van de

inrichting van 30km/uur-wegen (deze geldstroom concurreert vaak met de geldstroom voor 60km/uur-gebieden), de afronding van de besluitvorming, het bestuurlijk draagvlak, eventuele personele wijzigingen tijdens het proces, en tot slot in hoeverre de gemeenten overleg en/of contact met andere gemeenten, bedrijven, instellingen of burgers heeft gehad naar aanleiding van de aanleg van 60km/uur-wegen. Op basis van de informatie verkregen uit de belronde vielen 8 van de 23 gemeenten af, aangezien het beheer van de 60km/uur-gebieden (voor het grootste deel) in handen bleek van andere bestuurlijke niveaus dan de gemeente zelf. Vijf andere gemeenten vielen af wegens personele wisselingen of onvoldoende vorderingen met de 30km/uur-gebieden. De resterende tien gemeenten voldeden alle aan de criteria. De uiteindelijke selectie van zeven gemeenten is gebaseerd op enerzijds de regio (overlap tussen de netwerken van de verschillende casussen is ongewenst) en anderzijds de diversiteit in de contacten met andere actoren over de 60km/uur-wegen. Op basis hiervan is gekomen tot een selectie van de gemeenten: Bunschoten (Utrecht), Lemsterland (Friesland), Leusden (Utrecht), Marum (Groningen), Reeuwijk (Zuid-Holland), Roerdalen (Limburg) en Wijk bij Duurstede (Utrecht). De casussen Reeuwijk, Marum, Wijk bij Duurstede en Leusden worden in dit tussenrapport geanalyseerd. De overige drie casussen zullen in het eindrapport worden meegenomen, tezamen met de zeven casussen uit het tweede onderzoeksjaar.

#### 2.5.2. *Selectie van actoren voor enquête*

Met het oog op de drie beleidsopgaven die in elke casus worden geanalyseerd, is een standaardlijst van mogelijk betrokken actoren opgesteld. Deze lijst is in het interview voorgelegd aan de betrokken ambtenaar, met de vraag met welke van deze organisaties contact is geweest. Bovendien had de ambtenaar de mogelijkheid om de lijst zelf aan te vullen met relevante organisaties waarmee de gemeente contact heeft gehad in het kader van het aanleggen van 60km/uur-wegen. De gemeenteambtenaar is vervolgens gevraagd een netwerk te tekenen en zo nogmaals aan te geven wie de gecontacteerde partijen in het netwerk waren.

De onderstaande lijst met mogelijke actoren is tijdens het interview doorgenomen met de casusgemeente:

- omliggende gemeenten, grenzende aan 60 kilometergebieden;
- adviesbureau indien betrokken;
- waterschap;
- bestuur/ambtelijke organisatie provincie;
- ROV/POV;
- politie;
- brandweer;
- ambulancedienst;
- ov-maatschappij(en) (voor zover ze over de betreffende wegen rijden);
- Openbaar Ministerie;
- belangenorganisaties: lokale land- en tuinbouworganisatie (LTO), bewonersvereniging, natuur- en milieuorganisaties, gehandicaptenraad, werkgeversvereniging, plaatselijke afdeling 3VO (waar contact mee is geweest);
- onderwijsinstellingen;
- individuele bedrijven (met name die bezwaar hebben ingediend);

- individuele burgers (met name die bezwaar hebben ingediend).

De enquêtes zijn in ieder geval afgenomen bij partijen waarmee het volgens de gedefinieerde beleidsopgaven noodzakelijk was om contact te onderhouden. Dit waren:

- alle beheerders van wegen waarop de 60km/uur-wegen aansloten (buurgemeenten, provincie, eventueel waterschappen of Rijkswaterstaat);
- politie;
- brandweer;
- ambulance;
- ov-maatschappijen (voor zover ze over de betreffende wegen rijden).

Deze partijen zijn dus ook betrokken bij de enquête als de gemeente aangaf nooit contact met hen te hebben gezocht. Voor de laatste beleidsopgave waren de relevante partijen per gemeente zo verschillend, dat in elke enquête alleen een of meer individuele bewoners of bewonersgroeperingen zijn opgenomen waarmee volgens de gemeente contact is geweest. Ook de belangengroeperingen (zoals LTO, Natuur en Milieu, 3VO, enzovoort) zijn slechts opgenomen indien de gemeente aangaf hiermee contact te hebben gehad. Dit betekent wel dat er dus altijd minimaal een unilateraal contact is tussen de gemeente en een genoemde partij, bij een afwezigheid van een samenwerkingsrelatie is de partij niet opgenomen in het netwerk.

Door bovenstaande werkwijze is de selectie van te enquêteren actoren voor deze drie algemene beleidsopgaven in de verschillende casussen grotendeels gelijk. In enkele specifieke situaties zijn er nog wat extra actoren meegenomen in de enquête, maar alleen wanneer de casusgemeente had aangegeven dat deze relevant zijn.

## 2.6. Conditionerende omstandigheden

Bij de opzet van het onderzoek hebben we een groot aantal omstandigheden bedacht die niet gemeten worden, maar toch invloed kunnen hebben op de uitkomst van het onderzoek. We hebben geprobeerd deze omstandigheden constant te houden door ze op te nemen in de selectiecriteria voor de casussen. Deze criteria zijn besproken in *Paragraaf 2.5.1*. Enkele condities konden bij de selectie niet meegenomen worden, maar beïnvloeden mogelijk toch de uitkomst van het onderzoek.

Ten eerste is dat het budget dat een gemeente beschikbaar heeft voor de inrichting van duurzaam veilige 60km/uur-gebieden. De herkomst en samenstelling van dat budget verschilt per gemeente zodanig, dat een vergelijking of selectie niet gemakkelijk te maken is.

Ten tweede zijn dat lokale omstandigheden van allerlei aard, zoals bepaalde fysieke kenmerken van een gebied (bodem, water) of bepaalde bedrijvigheid (recreatie, boerenbedrijven). Deze omstandigheden zijn zo divers dat het onmogelijk is op voorhand met alle soorten omstandigheden rekening te houden.

Ten derde is dat de uitgangssituatie van gemeenten. Gemeenten met een wegennet dat al relatief duurzaam veilig was vóór het aanleggen van de 60km/uur-wegen hebben minder inspanningen hoeven leveren dan gemeenten met een minder duurzaam veilig wegennet. Zoals al eerder is

aangegeven, is het praktisch gezien niet uitvoerbaar om de staat van het wegennet voorafgaand aan de aanleg van 60km/uur-gebieden te bepalen. Als we een relatie veronderstellen tussen de staat van het wegennet en het aantal ongevallen buiten de bebouwde kom, kunnen we wel een onderscheid maken tussen gemeenten. We hebben dit criterium (aantal ongevallen buiten de bebouwde kom) echter niet meegenomen als selectiecriterium, omdat de relatie tussen het aantal ongevallen en de score op de DV-meter niet onomstotelijk is vast te stellen. Bovendien ontbreekt de tijd om het aantal ongevallen vóór en na de aanleg van de 60km/uur-gebieden te meten: hiervoor is een langere periode nodig dan de duur van het onderzoek. We bekijken in het eindrapport wel achteraf of er een relatie bestaat tussen de gemeenten die hoger of lager scoorden op de DV-meter en gemeenten met relatief veel of weinig ongevallen buiten de bebouwde kom.

Aan deze conditionerende factoren is aandacht besteed bij het onderzoeken van de casussen. Er is globaal bekeken of deze omstandigheden de uitkomsten van het onderzoek in grote mate hebben beïnvloed.



### 3. Vier casussen beschreven

Dit hoofdstuk geeft een algemeen beeld van de vier gemeenten. We beschrijven het beleidsnetwerk voor de besluitvorming over het aanleggen van de 60km/uur-gebieden, en de infrastructuur van deze 60km/uur-wegen. De data zijn ontleend aan de casusrapporten die voor de gemeenten afzonderlijk zijn geschreven (Jagtman, Ceelen & Louwerse, 2007, en Jagtman & Louwerse, 2007a, 2007b en 2007c). Deze casusrapporten bevatten een uitgebreidere beschrijving.

#### 3.1. Leusden

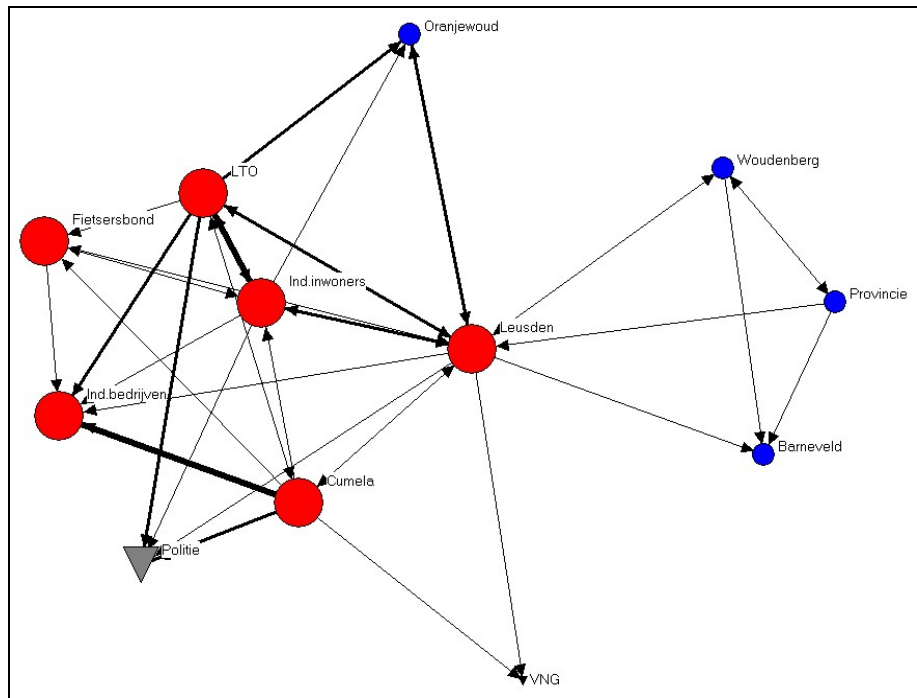
Het Leusdense beleidsnetwerk is relatief klein en omvat twaalf actoren. Zes van de twaalf bevinden zich in de kern van het netwerk (*Afbeelding 3.1*), de centraliteit bedraagt 65% (*Tabel 3.1*). Opmerkelijk is de positie van de gemeente Amersfoort, geheel buiten het netwerk. Deze gemeente is door Leusden genoemd als een niet-relevante actor, terwijl er met Amersfoort wel gemeentegrensovergangen zijn binnen de 60km/uur-zones<sup>4</sup>. De nadruk ligt in het netwerk op contacten met burgers, bedrijven en belangengroeperingen. Daarbij valt op dat vooral de agrarische sector goed is vertegenwoordigd: Cumela (loonbedrijven), de regionale LTO en individuele agrarische bedrijven zijn nauw betrokken in het netwerk.

*Tabel 3.1* laat verder zien dat het netwerk van Leusden in verhouding tot de andere netwerken een redelijk grote centraliteit kent en een gemiddelde dichtheid (op basis van de asymmetrische waarden) voor zowel het standpunten- als het contactennetwerk.

Maat	Dichtheid contactennetwerk	Dichtheid standpuntennetwerk	Centraliteit
Percentage	30%	29%	65%

Tabel 3.1. *Algemene maatstaven voor het netwerk.*

<sup>4</sup> Amersfoort is per abuis niet geëquateurd en komt daarom ook niet voor in *Afbeelding 3.1*. Daardoor zijn alleen de contactgegevens van Leusden ten aanzien van Amersfoort beschikbaar en niet andersom. Hetzelfde geldt voor de contacten tussen Amersfoort en andere partijen. De kans is groot dat Amersfoort inderdaad een geïsoleerde partij was en geen contact heeft gehad met Leusden, maar zekerheid hebben we hierover niet.



Afbeelding 3.1. Contactennetwerk Leusden (legenda: dikke pijl = wekelijks contact, gewone pijl = maandelijks contact, dunne pijl = jaarlijks contact). Grootte van de cirkels: groepen actoren in de kern (groot) of op de meer perifere posities (kleiner) binnen het netwerk, gebaseerd op het (minimale) aantal directe contacten dat zij onderhouden<sup>5</sup>. Non-respondenten zijn daarnaast met een driehoek weergegeven.

### 3.1.1. Beleidsopgave 1: afstemming met andere wegbeheerders

#### Verwachting

We veronderstellen dat minimaal bilateraal contact tussen de gemeente Leusden en andere wegbeheerders nodig is om tot een daadwerkelijk afgestemde situatie te komen. Het maakt daarbij niet uit of dit fysieke relaties zijn (overleg en dergelijke) of alleen kennisoverdracht zonder fysieke contacten. Het louter zenden of informeren vanuit de casusgemeente naar de andere wegbeheerders biedt echter onvoldoende garanties op een goed afstemmingsresultaat.

#### Gemeten situatie

Gemeente Leusden onderhoudt met drie grensgemeenten in totaal zestien grensovergangen. Het totale afstemmingsresultaat is dat slechts vijf grensovergangen (31%) volledig voldoen aan de daarvoor geldende CROW-aanbevelingen (zie Tabel 3.2). Op alle andere wegen is er in meer of mindere mate een afstemmingsproblemen bij de duurzaam veilige detailinrichting. De autonome wijze van samenwerking met één grensgemeente leidt overigens tot de beste resultaten: 40% van deze wegen is geheel volgens de aanbevelingen ingericht. Bij de op voorhand veronderstelde, bilaterale, wijze van samenwerking is dit percentage 33%.

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

Wijze van samenwerking	Aantal grensgemeenten		Aantal grenswegen		Wegen zonder discontinuïteiten	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Autonoom	1	33%	5	31%	2	40%
Unilateraal	1	33%	5	31%	1	20%
Bilateraal	1	33%	6	38%	2	33%
Multilateraal	0	0%	0	0%	0	0%
Totaal	3	100%	16	100%	5	31%*

Tabel 3.2. *Gemeente Leusden, wijze van afstemming met grensgemeenten over de detailinrichting van grensovergangen. \* Gemiddelde.*

### 3.1.2. *Beleidsopgave 2: afstemming met hulpdiensten en ov*

#### *Verwachting*

We veronderstellen dat een minimaal unilaterale samenwerking met ov-maatschappijen, brandweer en ambulance, en een bilaterale samenwerking met de politie zou resulteren in het nemen van hulpdienstvriendelijke maatregelen.

#### *Gemeten situatie*

De mogelijke scores van de hulpdienst- en ov-(on)vriendelijke maatregelen zijn negatief, gemiddeld en positief. Als in een gebied de onvriendelijke maatregelen de overhand hebben, is de score negatief, middelen de onvriendelijke en vriendelijke maatregelen elkaar uit, dan scoort de gemeente gemiddeld. Hebben de vriendelijke maatregelen de overhand, dan is de score positief. In het eindrapport proberen we een iets nauwkeurigere schaal te gebruiken. Voor een overzicht van de (on)vriendelijke maatregelen, zie *Tabel 2.3*.

Gemeente Leusden werkt alleen samen met de politie via bilaterale relaties. Met de brandweer en ambulancedienst wordt bewust niet samengewerkt (zie *Tabel 3.3*). Het accent van de aanpak ligt bij snelheidsvermindering in het buitengebied.

Leusden heeft veel visuele maatregelen getroffen, samen met enkele wegversmallingen en een paar lange plateaus. De gemeente heeft echter ook een groot aantal drempels aangelegd, sommige op kruisingen of bij kompoorten, andere op wegvakken. Tevens zijn enkele korte plateaus aangelegd. Er is geen gebruik gemaakt van Gumatec-drempels of vloeiende asverspringingen. Daarentegen zijn er ook geen rotonden aangelegd. In Leusden rijden geen bussen over de 60km/uur-wegen. De hulpdienstvriendelijke en -onvriendelijke maatregelen houden elkaar ongeveer in evenwicht.

Partij	Wijze van samenwerking	Hulpdienstvriendelijke maatregelen
Politie	Bilateraal	Gemiddeld
Brandweer	Autonoom	
Ambulancedienst	Autonoom	
Openbaar Vervoer	n.v.t.	

Tabel 3.3. *Gemeente Leusden, afstemming met hulpdiensten en openbaar vervoer op basis van de CROW-aanbevelingen.*

### 3.1.3. *Beleidsopgave 3: afstemming met burgers en belangenverenigingen*

#### *Verwachting*

We veronderstellen dat unilaterale contacten vanuit de gemeente met elk van de belanghebbenden een minimaal adequate wijze van samenwerking is om een 60km/uur-gebied met een hoge DV-score te bereiken. Vanwege de manier van selecteren van geënuqueterden (zie *Paragraaf 2.5.2*) zal in alle gevallen voldaan zijn aan deze verwachting. In *Hoofdstuk 5* gaan we hier nader op in.

#### *Gemeten situatie*

In Leusden is sprake van redelijk intensieve relaties: 80% van de relaties is bilateraal of multilateraal (*Tabel 3.4*).

Wijze van samenwerking	Partijen		
	Aantal	Percentage	Omschrijving
Unilateraal	1	20%	Individuele bedrijven
Bilateraal	1	20%	Fietsersbond
Multilateraal	3	60%	LTO Cumula (agrarisch) Individuele bewoners
Totaal	5	100%	

Tabel 3.4. *Gemeente Leusden, afstemming met belangenorganisaties, bewoners en ondernemers.*

### 3.1.4. *Infrastructuur*

De DV-gehalten van de geïnteriseerde wegen en kruisingen in het buitengebied van Leusden zijn weergegeven in *Tabel 3.5*. Het gewogen DV-gehalte van erftoegangswegen met een 60km/uur-limiet is 91%. Op de kenmerken *kantmarkering* en met name *obstakelvrije zone* wordt niet overeenkomstig de DV-normen gescoord. Het DV-gehalte van kruisingen tussen erftoegangswegen met een 60km/uur-limiet is 83%. Het toepassen van een *voorrangsregeling* op een enkele kruising, maar vooral het niet toepassen van *snelheidsreducerende maatregelen* op een meerderheid van de kruisingen is niet duurzaam veilig. De vormgeving van de geïnteriseerde wegen en kruisingen in Leusden is daarmee nog niet helemaal volgens de eisen van Duurzaam Veilig. Daarnaast zijn alle zoneovergangen

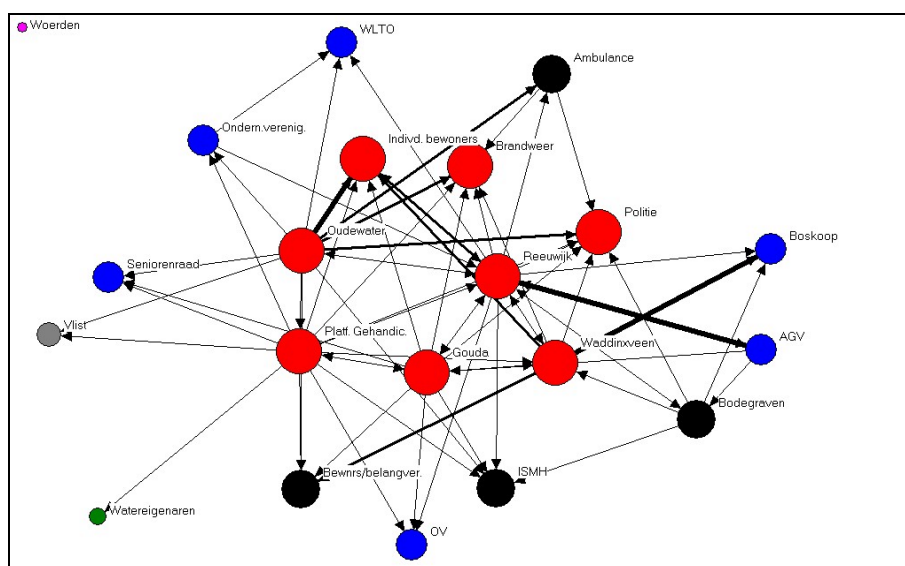
onvoldoende als *poort* ingericht en vertonen veel grensoverschrijdende wegen een *discontinuïteit* in vormgeving.

DV-score wegvak	DV-score kruispunt	Poorten	Grensovergangen
91%	83%	Onvoldoende	Discontinuïteiten

Tabel 3.5. *Beoordeling van de infrastructuur van Leusden.*

### 3.2. Reeuwijk

Met 21 actoren is de omvang van het netwerk van Reeuwijk relatief groot; ook kenmerkt het zich door een relatief grote groep (acht) centrale actoren (*Afbeelding 3.2*). De gemeente Woerden valt echter geheel buiten het netwerk ondanks een gezamenlijke grensoverschrijdende overgang in een 60km/uur-zone. Opvallend is ook de relatief perifere positie van het Intergemeentelijke Samenwerkingsorgaan Midden-Holland (ISMH), terwijl een dergelijk orgaan juist bedoeld is om actoren rond een specifieke beleidsopgave samen te brengen. We zien tot slot dat er ook buiten de gemeente Reeuwijk om een aantal frequente contacten wordt onderhouden over het onderwerp, zoals tussen gemeente Oudewater en de diverse hulpdiensten.



Afbeelding 3.2. *Contactennetwerk Reeuwijk (legenda: dikke pijl = wekelijks contact, gewone pijl = maandelijks contact, dunne pijl = jaarlijks contact). Grootte van de cirkels: groepen actoren in de kern (groot) of op de meer perifere posities (kleiner) binnen het netwerk, gebaseerd op het (minimale) aantal directe contacten dat zij onderhouden. Non-respondenten zijn daarnaast met een driehoek weergegeven.*

Tabel 3.6 laat zien dat het netwerk van Reeuwijk in verhouding tot de andere netwerken een gemiddelde centraliteit kent en een lage dichtheid (op basis van de asymmetrische waarden) voor zowel het standpunten- als het contactennetwerk.

Maat	Dichtheid contactennetwerk	Dichtheid standpuntennetwerk	Centraliteit
Percentage	16%	15%	51%

Tabel 3.6. *Algemene maatstaven voor het netwerk.*

### 3.2.1. *Beleidsopgave 1: afstemming met andere wegbeheerders*

#### *Verwachting*

Ook hier veronderstellen we dat minimaal bilateraal contact tussen de gemeente Reeuwijk en andere wegbeheerders nodig is om tot een daadwerkelijk afgestemde situatie te komen. Het maakt daarbij niet uit of dit fysieke relaties zijn (overleg en dergelijke) of alleen kennisoverdracht zonder fysieke contacten. Het louter zenden of informeren vanuit de casusgemeente naar de andere wegbeheerders biedt echter onvoldoende garanties op een goed afstemmingsresultaat.

#### *Gemeten situatie*

Gemeente Reeuwijk onderhoudt met zes buurgemeenten in totaal tien relevante grensovergangen. Het totale afstemmingsresultaat is bijzonder laag (10%) en bedraagt slechts één grensovergang die volledig voldoet aan de CROW-aanbevelingen (zie *Tabel 3.7*). Op alle andere wegen zijn er in meer of mindere mate afstemmingsproblemen bij de duurzaam veilige detailinrichting. De volledig afgestemde weg is overigens wel via de veronderstelde, bilaterale, wijze van samenwerking tot stand gekomen.

Wijze van samenwerking	Aantal grensgemeenten		Aantal grenswegen		Wegen zonder discontinuïteiten	
	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage
Autonoom	1	17%	1	10%	0	0%
Unilateraal	1	17%	3	30%	0	0%
Bilateraal	4	67%	6	60%	1	17%
Multilateraal	0	0%	0	0%	0	0%
Totaal	6	100%	10	100%	1	10%*

Tabel 3.7. *Gemeente Reeuwijk, wijze van afstemming met grensgemeenten over de detailinrichting van grensovergangen. \* Gemiddelde.*

### 3.2.2. *Beleidsopgave 2: afstemming met hulpdiensten en ov*

#### *Verwachting*

We veronderstellen dat een minimaal unilaterale samenwerking met ov-maatschappijen, brandweer en ambulance, en een bilaterale samenwerking met de politie zou resulteren in het nemen van hulpdienstvriendelijke maatregelen.

#### *Gemeten situatie*

Gemeente Reeuwijk heeft alle partijen geïnformeerd zonder dat er sprake is van wederkerigheid of bilaterale contacten (*Tabel 3.8*). We stellen vast dat de kennisuitwisseling via unilaterale relaties vanuit de gemeente kennelijk geen aanleiding geven voor een reactie vanuit de overige partijen. Dat hoeft niet per definitie positief te zijn, informatie kan namelijk ook verloren gaan of

verkeerd geïnterpreteerd worden door de ontvanger. In een bilaterale relatie zijn zodoende meer waarborgen voor het over en weer checken van ontvangst en interpretatie van de boodschap.

Wat betreft de hulpdienst(on)vriendelijkheid van de infrastructuur valt het volgende op te merken. Reeuwijk kent enkele natuurlijke wegversmallingen door bruggen. De wegen in Reeuwijk zijn over het algemeen smal. Er zijn verschillende uitwijkstroken aangelegd. De gemeente heeft enkele visuele maatregelen getroffen en een paar plateaus met lange hellingshoeken aangelegd bij kruisingen. Ook zijn er een paar korte plateaus aangelegd en een enkele drempel. Er is geen gebruik gemaakt van Gumatec-drempels of vloeiende asverspringingen, maar de gemeente heeft ook geen rotonden aangelegd. Vanwege het spaarzame gebruik van drempels, het aanleggen van uitwijkstroken en het in het algemeen zuinig toepassen van fysieke maatregelen scoort de gemeente goed op de ov- en hulpdienstvriendelijke maatregelen.

Partij	Wijze van samenwerking	Hulpdienstvriendelijke maatregelen
Politie	Unilateraal	Positief
Brandweer	Unilateraal	
Ambulancedienst	Unilateraal	
Openbaar Vervoer	Unilateraal	

Tabel 3.8. *Gemeente Reeuwijk, afstemming met hulpdiensten en openbaar vervoer op basis van de CROW-aanbevelingen.*

### 3.2.3. *Beleidsopgave 3: afstemming met burgers en belangenverenigingen*

#### *Verwachting*

We veronderstellen dat unilaterale contacten vanuit de gemeente met elk van de belanghebbenden een minimaal adequate wijze van samenwerking is om een 60km/uur-gebied met een hoge DV-score te bereiken.

#### *Gemeten situatie*

Dit deelnetwerk van gemeente Reeuwijk is onderontwikkeld (zie *Tabel 3.9*); er is slechts met twee partijen een unilateraal contact over de detailinrichting van de 60km/uur-zones – de focus van dit onderzoek. Eerder zijn in het planproces voor het overkoepelende gemeentelijke verkeersveiligheidsplan wel drie meedenkavonden georganiseerd. De impact van deze avonden op de detailinrichting is echter gering.

Wijze van samenwerking	Partijen		
	Aantal	Percentage	Omschrijving
Unilateraal	2	100%	WLTO Individuele bewoners
Bilateraal	0	0	n.v.t
Multilateraal	0	0	n.v.t
Totaal	2	100%	

Tabel 3.9. *Gemeente Reeuwijk, afstemming met belangenorganisaties, bewoners en ondernemers.*

### 3.2.4. *Infrastructuur*

De DV-gehalten van de geïnventariseerde wegen en kruisingen in het buitengebied van Reeuwijk zijn weergegeven in *Tabel 3.10*. Het gewogen DV-gehalte van wegen met een 60km/uur-limiet is 88%. Op de kenmerken *kantmarkering* en met name *obstakelvrije zone* wordt niet volgens de DV-normen gescoord. Het DV-gehalte van kruisingen tussen erftoegangswegen met een 60km/uur-limiet is 83%. Het toepassen van een *voorrangsregeling* op een enkele kruising, maar vooral het niet toepassen van *snelheids-reducerende maatregelen* op een meerderheid van de kruisingen is niet duurzaam veilig. De vormgeving van de geïnventariseerde wegen en kruisingen in Reeuwijk is daarmee nog niet helemaal volgens de eisen van Duurzaam Veilig. Daarnaast zijn alle zoneovergangen onvoldoende als *poort* ingericht en vertonen bijna alle grensoverschrijdende wegen een *discontinuïteit* in vormgeving.

DV-score wegvak	DV-score kruispunt	Poorten	Grensovergangen
88%	83%	Onvoldoende	Discontinuïteiten

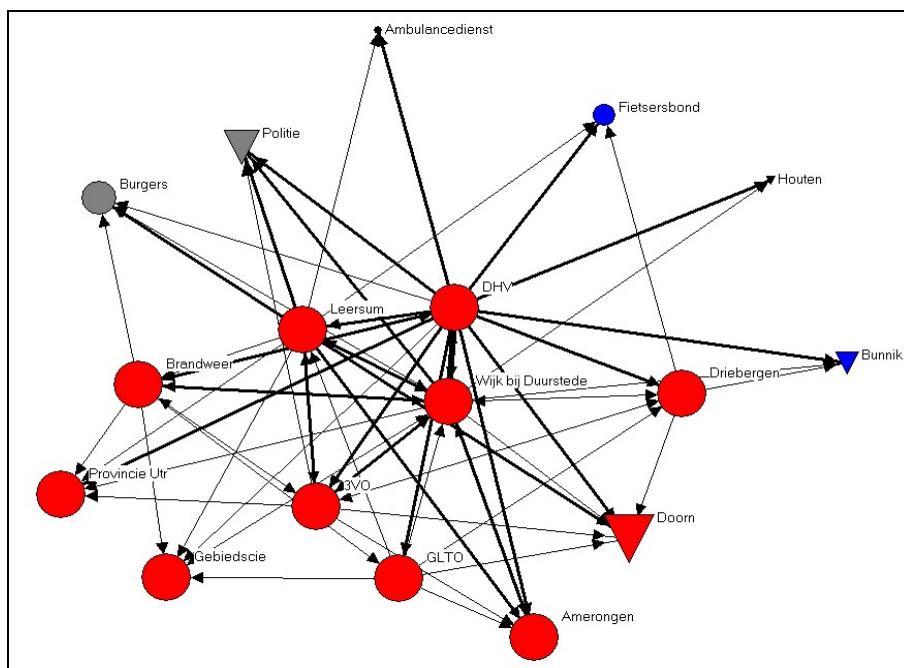
Tabel 3.10. *Beoordeling van de infrastructuur van Reeuwijk.*

### 3.3. **Wijk bij Duurstede**

Het netwerk van Wijk bij Duurstede omvat zeventien actoren. Ook hier zien we een relatief grote kern met veel communicatieactiviteit (*Afbeelding 3.3*). Behalve Wijk bij Duurstede treffen we daar tien andere actoren aan. Indien we echter een laag 'dieper' naar deze contacten kijken, zien we dat enkele van deze centrale actoren hun positie 'verdienen' via een relatief groot aantal inkomende relaties, maar zelf geen of weinig initiatief tot contact nemen. Zo kiezen bijvoorbeeld vijf actoren de provincie Utrecht als object van hun relatie en bezet de provincie daarmee een centrale positie in het netwerk zonder zelf actief relaties met anderen te initiëren. De positie van provincie Utrecht is ook opvallend aangezien geen inhoudelijke betrokkenheid is gemeld en we daarom een meer perifere positie zouden mogen verwachten. Er zijn slechts zes actoren die buiten deze kern van centrale actoren vallen, waaronder ook drie non-respondenten die wellicht 'hoger' zouden scoren indien we hun 'uitgaande relaties' zouden weten. Het ingehuurd adviesbureau onderhoudt namens de gemeente ook contacten met actoren, soms zijn deze contacten dezelfde als die van de gemeente –



en zijn ze vanuit de netwerkanalyse redundant – in andere gevallen betreft het nieuwe contacten, zoals met de ambulancedienst.



Afbeelding 3.3. Contactennetwerk Wijk bij Duurstede (legenda: dikke pijl = wekelijks contact, gewone pijl = maandelijks contact, dunne pijl = jaarlijks contact). Grootte van de cirkels: groepen actoren in de kern (groot) of op de meer perifere posities (kleiner) binnen het netwerk, gebaseerd op het (minimale) aantal directe contacten dat zij onderhouden. Non-respondenten zijn daarnaast met een driehoek weergegeven.

Tabel 3.11 laat zien dat het netwerk van Wijk bij Duurstede in verhouding tot de andere netwerken een redelijk grote centraliteit kent, een gemiddelde dichtheid (op basis van de asymmetrische waarden) voor het contactennetwerk, en een redelijk grote dichtheid voor het standpuntennetwerk.

Maat	Dichtheid contactennetwerk	Dichtheid standpuntennetwerk	Centraliteit
Percentage	25%	41%	65%

Tabel 3.11. Algemene maatstaven voor het netwerk.

### 3.3.1. Beleidsopgave 1: afstemming met andere wegbeheerders

#### Verwachting

Ook hier veronderstellen we dat minimaal bilateraal contact tussen de gemeente Wijk bij Duurstede en andere wegbeheerders nodig is om tot een daadwerkelijk afgestemde situatie te komen. Het maakt daarbij niet uit of dit fysieke relaties zijn (overleg en dergelijke) of alleen kennisoverdracht zonder fysieke contacten. Het louter zenden of informeren vanuit de casusgemeente naar de andere wegbeheerders biedt echter onvoldoende garanties op een goed afstemmingsresultaat.

### *Gemeten situatie*

Gemeente Wijk bij Duurstede<sup>6</sup> onderhoudt met zes buurgemeenten in totaal veertien grensovergangen. Het totale afstemmingsresultaat is relatief hoog met twaalf (80%) volledig volgens CROW-aanbevelingen ingerichte grensovergangen (zie *Tabel 3.12*). Ook valt op dat praktisch alle wegen (92%) waarover op een bilaterale wijze is afgestemd, met een goed resultaat zijn ingericht. Bij de unilaterale wijze van samenwerking met één gemeente is dit resultaat overigens in twee derde van de gevallen ook goed (twee van drie wegen).

Wijze van samenwerking	Aantal grensgemeenten		Aantal grenswegen		Wegen zonder discontinuïteiten	
Autonoom	0	0%	0	0%	0	0%
Unilateraal	1	17%	3	21%	2	67%
Bilateraal	5	83%	11	79%	10	92%
Multilateraal	0	0%	0	0%	0	0%
Totaal	6	100%	14	100%	12	80%*

Tabel 3.12. *Gemeente Wijk bij Duurstede, wijze van afstemming met grensgemeenten over de detailinrichting van grensovergangen. De grenswegen met de gemeente Buren vallen buiten de analyse i.v.m. overgang naar veerdienst over de rivier de Lek. Feitelijk zijn er daarmee in totaal zeven grensgemeenten en negentien grensovergangen. \* Gemiddelde.*

### 3.3.2. *Beleidsopgave 2: afstemming met hulpdiensten en ov*

#### *Verwachting*

We veronderstellen dat een minimaal unilaterale samenwerking met ov-maatschappijen, brandweer en ambulance, en een bilaterale samenwerking met de politie zou resulteren in het nemen van hulpdienstvriendelijke maatregelen.

#### *Gemeten situatie*

Gemeente Wijk bij Duurstede werkt bilateraal samen met de politie en de brandweer en unilateraal met de ambulancedienst (*Tabel 3.13*). Volgens onze vooronderstellingen zou dit resulteren in hulpdienstvriendelijke maatregelen op de 60km/uur-wegen.

Deze gemeente heeft relatief veel fysieke maatregelen genomen op haar 60km/uur-wegen. Er is een flink aantal wegversmallingen, waarvan een enkele in combinatie met een drempel. Verder zijn er een aantal visuele maatregelen genomen en een aantal lange plateaus aangelegd. Ook zijn er passeervakken gemaakt op smalle wegen. Naast deze hulpdienstvriendelijke maatregelen (er rijden geen bussen over de wegen) is er echter ook

<sup>6</sup> In Wijk bij Duurstede en Marum zijn niet alle grensovergangen geïnspecteerd. In Wijk bij Duurstede betrof dit drie wegen (twee wegen met Houten en de enige grensweg met Amerongen) en in Marum zeven wegen (drie met Leek, drie met Grootegast en een met Opsterland). In de berekeningen hebben we deze wegen niet meegenomen, en we veronderstellen daarmee dat de verhouding tussen duurzaam veilig en niet-duurzaam veilig ingerichte overgangen dezelfde is als bij de wel geïnspecteerde overgangen. Dat is een voorzichtige schatting: aangezien de grensovergangen bij de inspectie niet zijn opgemerkt, is de kans erg groot dat er geen discontinuïteiten waren. Bij de inspectie is wel over alle wegen gereden.

een flink aantal korte plateaus aangelegd. Deze zijn wel allemaal op kruisingen geplaatst, waar hulpdiensten hun snelheid toch al moeten verminderen. Ook zijn er enkele drempels aangelegd op wegvakken. Er is geen gebruik gemaakt van Gumatec-drempels of vloeiende asverspringingen. Daarentegen zijn er ook geen rotonden aangelegd. Vanwege de wegversmallingen en het uitsluitend op kruisingen plaatsen van korte plateaus scoort de gemeente positief op de hulpdienstvriendelijke maatregelen in haar gebied.

Partij	Wijze van samenwerking	Hulpdienstvriendelijke maatregelen
Politie	Bilateraal	Positief
Brandweer	Bilateraal	
Ambulancedienst	Unilateraal	
Openbaar Vervoer	n.v.t.	

Tabel 3.13. *Gemeente Wijk bij Duurstede, afstemming met hulpdiensten en openbaar vervoer op basis van de CROW-aanbevelingen.*

### 3.3.3. *Beleidsopgave 3: afstemming met burgers en belangenverenigingen*

#### *Verwachting*

We veronderstellen dat unilaterale contacten vanuit de gemeente met elk van de belanghebbenden een minimaal adequate wijze van samenwerking is om een 60km/uur-gebied met een hoge DV-score te bereiken.

#### *Gemeten situatie*

Gemeente Wijk bij Duurstede heeft – nadat de verkeers- en verkeersveiligheidsplannen zijn opgesteld – het plan zowel in grote lijnen, alsook op het niveau van de uitvoering, besproken tijdens vier inspraakbijeenkomsten. Met de LTO zijn ook daarbuiten contacten geweest (*Tabel 3.14*).

Gemeente Wijk bij Duurstede geeft ook enkele voorbeelden waaruit blijkt dat bij de contacten niet alleen sprake is van een formele inspraak- en informatieplicht, maar ook van wederzijds leren:

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

Wijze van samenwerking	Partijen		
	Aantal	Percentage	Omschrijving
Unilateraal	1	20%	Fietserbond
Bilateraal	4	80%	3VO GLTO Gebiedscommissie Individuele bewoners
Multilateraal	0	0%	n.v.t.
Totaal	5	100%	

Tabel 3.14. *Gemeente Wijk bij Duurstede, afstemming met belangenorganisaties, bewoners en ondernemers.*

### 3.3.4. Infrastructuur

De DV-gehalten van de geïnventariseerde wegen en kruisingen in het buitengebied van Wijk bij Duurstede zijn weergegeven in *Tabel 3.15*. Het gewogen DV-gehalte van erftoegangswegen met een 60km/uur-limiet is 88%. Op de kenmerken *kantmarkering en rijrichtingscheiding* en met name *obstakelvrije zone* wordt niet volgens de DV-normen gescoord. Het DV-gehalte van kruisingen tussen erftoegangswegen met een 60km/uur-limiet is 77%. Het vóórkomen van een *voorrangsregeling* op relatief veel kruisingen, maar vooral het niet toepassen van *snelheidsreducerende maatregelen* op een meerderheid van de kruisingen is niet duurzaam veilig. De vormgeving van de geïnventariseerde wegen en met name de kruisingen in Wijk bij Duurstede is hiermee nog niet volgens de eisen van Duurzaam Veilig. Daarnaast is slechts een minderheid van de zoneovergangen redelijk tot goed als *poort* ingericht. Tot slot kan geconcludeerd worden dat de grensoverschrijdende 60km/uur-wegen op een enkele uitzondering na geen *discontinuïteit* vertonen.

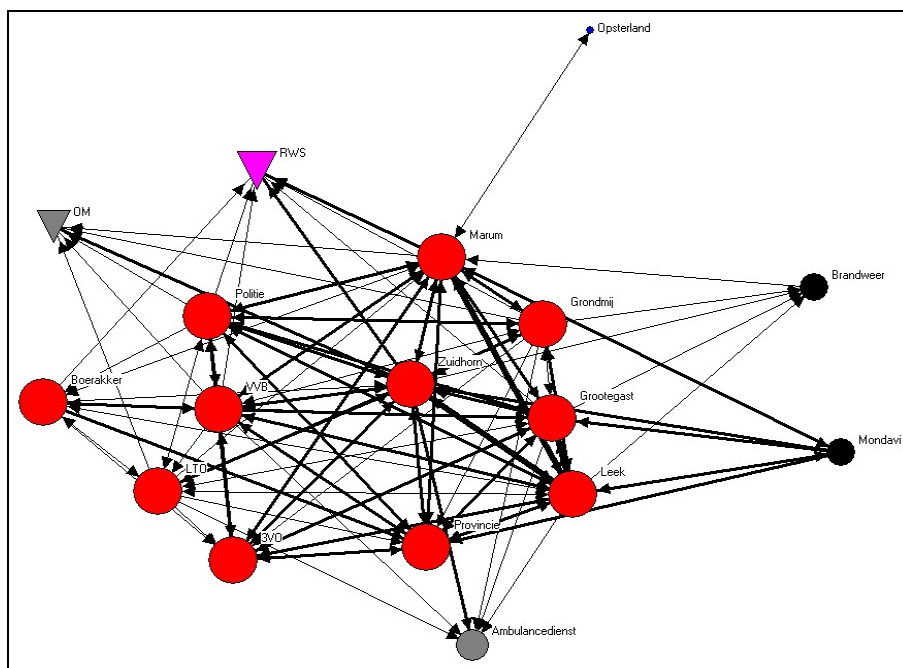
DV-score wegvak	DV-score kruispunt	Poorten	Grensovergangen
88%	77%	Redelijk/goed	Geen discontinuïteiten

Tabel 3.15. *Beoordeling infrastructuur Wijk bij Duurstede.*

### 3.4. Marum

De omvang van het netwerk van Marum is zeventien actoren (*Afbeelding 3.4*). Deze gemeente participeert in het pilotproject Duurzaam Veilig Zuidelijk Westerkwartier. Dit door de provincie Groningen geïnitieerde plan dient als een voorbeeldproject met als doel het zuidwesten van de provincie verkeersveilig en leefbaar te maken. Het project start in het voorjaar van 2000 en eindigt medio mei 2006. Het project omvat een deel van het grondgebied van de gemeente Marum, alsook de gemeenten Leek, Grootegast en Zuidhorn. Zuidhorn heeft als enige van deze drie geen directe grensovergangen met gemeente Marum. Binnen het netwerk zijn er relatief veel en ook intensieve contacten: veelal met een wekelijkse of maandelijks frequentie. De kern van het netwerk is groot en bestaat uit elf van de zeventien actoren. Naast gemeente Marum vinden we hier uiteraard ook de direct betrokkenen bij het uitvoeringsproject: gemeenten Grootegast, Leek

en Zuidhorn, provincie Groningen, Verkeer en Vervoersberaad Groningen (VVB), 3VO en de Politie. De periferie van het netwerk is klein.



Afbeelding 3.4. Contactennetwerk Marum (legenda: dikke pijl = wekelijks contact, gewone pijl = maandelijks contact, dunne pijl = jaarlijks contact). Grootte van de cirkels: groepen actoren in de kern (groot) of op de meer perifere posities (kleiner) binnen het netwerk, gebaseerd op het (minimale) aantal directe contacten dat zij onderhouden. Non-respondenten zijn daarnaast met een driehoek weergegeven.

Tabel 3.16 laat zien dat het netwerk van Marum in verhouding tot de andere netwerken een gemiddelde centraliteit kent en een hoge dichtheid (op basis van de asymmetrische waarden) voor zowel het standpunten- als het contactennetwerk.

Maat	Dichtheid contactennetwerk	Dichtheid standpuntennetwerk	Centraliteit
Percentage	47%	44%	38%

Tabel 3.16. Algemene maatstaven voor het netwerk.

### 3.4.1. Beleidsopgave 1: afstemming met andere wegbeheerders

#### Verwachting

Ook hier veronderstellen we dat minimaal bilateraal contact tussen de gemeente Marum en andere wegbeheerders nodig is om tot een daadwerkelijk afgestemde situatie te komen. Maar gezien de gebiedsgerichte, projectmatige aanpak, menen we dat de gemeente Marum wel wat ambitieuzer mag zijn en meer multilateraal mag afstemmen. Het maakt daarbij niet uit of de contacten fysieke relaties zijn (overleg en dergelijke) of alleen kennisoverdracht zonder fysieke contacten. Het louter zenden of

informereren vanuit de casusgemeente naar de andere wegbeheerders biedt echter onvoldoende garanties op een goed afstemmingsresultaat.

#### *Gemeten situatie*

Gemeente Marum onderhoudt met vier buurgemeenten een totaal van tien grensovergangen. Het totale afstemmingsresultaat is hoog met acht (89%) volledig volgens de CROW-aanbevelingen ingerichte grensovergangen (zie *Tabel 3.17*). We zien dat de multilaterale samenwerkingswijze in 78% van de gevallen tot een goed ingericht resultaat leidt. Bij bilaterale samenwerking is dit positieve resultaat voor één weg zelfs maximaal (100%).

Wijze van samenwerking	Aantal grensgemeenten		Aantal grenswegen		Wegen zonder discontinuïteiten	
	Aantal	Procent	Aantal	Procent	Aantal	Procent
Autonoom	0	0%	0	0%	0	0%
Unilateraal	0	0%	0	0%	0	0%
Bilateraal	1	25%	1	10%	1	100%
Multilateraal	3	75%	9	90%	7	78%
Totaal	4	100%	10	100%	8	89%*

Tabel 3.17. *Gemeente Marum, wijze van afstemming met grensgemeenten over de detailinrichting van grensovergangen. \* Gemiddelde.*

#### 3.4.2. *Beleidsopgave 2: afstemming met hulpdiensten en ov*

##### *Verwachting*

We veronderstellen dat een minimaal unilaterale samenwerking met ov-maatschappijen, brandweer en ambulance, en een bilaterale samenwerking met de politie zou resulteren in het nemen van hulpdienstvriendelijke maatregelen.

##### *Gemeten situatie*

Ook gemeente Marum werkt geheel overeenkomstig onze vooronderstellingen samen: een bilateraal contact met de politie en een unilateraal contact met brandweer en ambulance (*Tabel 3.18*).

In de infrastructuur zijn in Marum enkele visuele maatregelen getroffen en een aantal lange plateaus aangelegd. Er is ongeveer eenzelfde aantal korte drempels aangelegd die hinderlijk kunnen zijn voor hulpdiensten (in Marum rijden ov-maatschappijen niet over de 60km/uur-wegen). De meeste drempels liggen niet bij kruispunten, maar op wegvakken; de lange plateaus liggen op kruispunten. Er is geen gebruik gemaakt van Gumatec-drempels, wegversmallingen of vloeiende asverspringingen. Daarentegen zijn er ook geen rotonden aangelegd. De hulpdienstvriendelijke en -onvriendelijke maatregelen houden elkaar ongeveer in evenwicht.

Partij	Wijze van samenwerking	Hulpdienstvriendelijke maatregelen
Politie	Bilateraal	Gemiddeld
Brandweer	Unilateraal	
Ambulancedienst	Unilateraal	
Openbaar Vervoer	n.v.t.	

Tabel 3.18. *Gemeente Marum, afstemming met hulpdiensten en openbaar vervoer op basis van de CROW-aanbevelingen.*

### 3.4.3. *Beleidsopgave 3: afstemming met burgers en belangenverenigingen*

#### *Verwachting*

We veronderstellen dat unilaterale contacten vanuit de gemeente met elk van de belanghebbenden een minimaal adequate wijze van samenwerking is om een 60km/uur-gebied met een hoge DV-score te bereiken.

#### *Gemeten situatie*

Gemeente Marum heeft via verschillende kanalen contact gehad met een aantal belangenorganisaties: 3VO, LTO en de bewonersvereniging van de kern Boerakker (zie *Tabel 3.19*). In hoeverre de gemeente Marum zelf contact heeft gehad met individuele bewoners is niet duidelijk. In algemene zin is vanuit het pilotproject Duurzaam Veilig Zuidelijk Westerkwartier invulling gegeven aan voorlichting via folders en informatieborden door 3VO. De voorlichtingscampagne kan enerzijds worden beschouwd als een middel om het beleid bekend te maken, anderzijds om het beleid te laten slagen door doelgroepen zo nodig te overtuigen of te overreden.

Wijze van samenwerking	Partijen		
	Aantal	Percentage	Omschrijving
Unilateraal	0	0	n.v.t.
Bilateraal	3	100%	3VO LTO Bewonersvereniging Boerakker
Multilateraal	0	0%	n.v.t.
Totaal	3	100%	

Tabel 3.19. *Gemeente Marum, afstemming met belangenorganisaties, bewoners en ondernemers.*

### 3.4.4. *Infrastructuur*

De DV-gehalten van de geïnventariseerde wegen en kruisingen in het buitengebied van Marum zijn weergegeven in *Tabel 3.20*. Het gewogen DV-gehalte van erftoegangswegen met een 60km/uur-limiet is 90%. Op de kenmerken *kantmarkering en rijrichtingscheiding* en met name *obstakelvrije zone* wordt niet volgens de DV-normen gescoord. Het DV-gehalte van kruisingen tussen erftoegangswegen met een 60km/uur-limiet is 77%. Het toepassen van een *voorrangsregeling* op een enkele kruising, maar vooral het niet toepassen van *snelheidsreducerende maatregelen* op een meerder-

heid van de kruisingen is niet duurzaam veilig. De vormgeving van de geïntariseerde wegen en met name de kruisingen in Marum is hiermee nog niet helemaal volgens de eisen van Duurzaam Veilig. Veruit de meeste zoneovergangen zijn redelijk tot goed als *poort* ingericht en de grensoverschrijdende 60km/uur-wegen vertonen zelden een *discontinuïteit* in vormgeving.

DV-score wegvak	DV-score kruispunt	Poorten	Grensovergangen
90%	77%	Redelijk/goed	Geen discontinuïteiten

Tabel 3.20. *Beoordeling infrastructuur Marum.*

### 3.5. Centraliteit van actoren vergeleken

Tot slot vergelijken we in *Tabel 3.21* de centraliteit van de verschillende soorten actoren binnen de vier casussen. Welke partijen houden zich op in het centrum of juist in de periferie van de beleidsnetwerken? De positie van de partijen is bepaald met de actorcentraliteit waarbij de schaal varieert van 100 (maximaal centraal) tot 0 (geïsoleerd, ofwel geen relaties).

De vier casusgemeenten en hun eventuele adviesbureaus (die dezelfde kleur hebben) zijn zeer centrale actoren in de netwerken. Dat is overigens niet toevallig aangezien de datavergaring zich richt op de samenwerkingsvormen – al dan niet bewust aangegaan – vanuit één centrale actor als referentiepunt: de casusgemeente. Dit leidt in meer of mindere mate tot de vorming van 'ego-netwerken' rondom deze partijen. Verder is de gemeente ook bij uitstek de initiatiefnemer voor actief beleid.

#### *Buurgemeenten*


De positie van buurgemeenten is minder eenduidig, hoewel het merendeel (bijna 70%) van alle buurgemeenten zich in de onderste twee treden ophouden van *Tabel 3.21*. Zij bevinden zich eerder in de uiterste periferie van het netwerk (onderste trede) dan dat zij zeer centraal zijn (bovenste trede). De meeste buurgemeenten bevinden zich op de tweede trede, wat betekent dat zij met gemiddeld tussen de 25 en 50% van de partijen in hun netwerk contacten onderhouden. Een verklaring hiervoor kan zijn dat deze buurgemeenten geen contacten onderhouden (en functioneel ook niet hoeven te onderhouden) met binnen-gemeentelijke organisaties uit de casusgemeente, zoals bewonersverenigingen, 3VO, brandweer enzovoort. Dat verlaagt de centraliteit.

#### *Hulpdiensten en openbaar vervoer*

De ambulancediensten en de brandweer zijn relatief vaak in de periferie van het netwerk te vinden. De politie bevindt zich doorgaans – mede vanwege regelgeving die overleg tussen gemeente en politie voorschrijft – op een wat centralere positie. In Leusden vallen de ambulancedienst en de brandweer zelfs helemaal buiten het netwerk. Deze situatie is opmerkelijk aangezien hulpdiensten een groot belang hebben bij een duurzaam veilige weginrichting.

Slechts in een gemeente is het openbaar vervoer een relevante partij. In de andere gemeenten is geen sprake van buslijnen door de 60km/uur-zones.



Centrum of periferie		Leusden (N=12)	Reeuwijk (N=21)	Wijk bij Duurstede (N=17)	Marum (N=17)
Centrum van het netwerk 	75 – 100	Leusden	Reeuwijk	Wijk bij Duurstede Adviesbureau Leersum	Marum Zuidhorn Grootegast Leek Adviesbureau (1) VVB Politie LTO
	50 – 75		Platform Gehandicaptenbeleid Oudewater Gouda	3VO GLTO Brandweer	Prov. Groningen Bew. vereniging 3VO
	25 – 50	Ind. bedrijven Ind. inwoners Politie Barneveld Woudenberg Prov. Utrecht Adviesbureau Fietzersbond LTO	Waddinxveen Politie Bodegraven Brandweer Ind. burgers ISMH	Driebergen Doorn Amerongen Prov. Utrecht Gebiedscommissie Amerongen Politie	RWS OM Ambulance Brandweer Adviesbureau (2)
	0 – 25	VNG Cumela (Amersfoort) (Brandweer) (Ambulance)	Ondernemersver. Bew.- & belangenver. Ambulance Boskoop Openbaar vervoer Adviesbureau Vliet WLTO Ver. Watereigenaar	Bunnik Fietserbond Ambulance Houten	Opsterland
Periferie van het netwerk					

Tabel 3.21. Actoren in het centrum en de periferie van het netwerk op een schaal van 0 tot 100. Legenda: zwart = casusgemeente en adviesbureau, donkergrijs = buurgemeenten, lichtgrijs = hulpdiensten en openbaar vervoer, wit = overige. Leusden: de partijen onderaan tussen haakjes ( ) vallen feitelijk buiten het onderzoek aangezien de casusgemeente ze niet relevant vindt voor het onderzoek. We nemen deze partijen hier alsnog op als geïsoleerde partij (centraliteit = 0)<sup>7</sup>.

#### Overige partijen

Overige partijen bestaan uit burgers, bedrijven, belangenorganisaties en overige overheden. In twee gemeenten valt de redelijk centrale positie van 3VO en de LTO op. Behalve in de gemeente Reeuwijk, is de betrokkenheid van agrarische actoren te verklaren uit het relatief grote deel van de 60km/uur-zones dat in agrarisch gebied wordt aangelegd. Daarentegen valt de afwezigheid van de groep natuur- en milieuorganisaties op. Kennelijk hechten zij geen belang aan de verkeersinrichting van het buitengebied of worden zij om strategische redenen buiten de diverse netwerken gehouden. Burgers bezetten doorgaans geen centrale posities. Enkele gemeenten geven aan dat deze situatie ten aanzien van de invoering van 30km/uur-zones aanmerkelijk anders is, omdat deze zones zich in het dicht(er)-bevolkte centrum van hun gemeente bevinden. In Reeuwijk valt de centrale positie van het Platform Gehandicaptenbeleid op, dat zeer actief is in het netwerk. Bij nadere beschouwing gaat het overigens vooral om zenden (uitgraad) en zijn er relatief weinig partijen die het Platform Gehandicapten-

<sup>7</sup> De tabel is samengesteld op basis van directe, dichotome en symmetrische relaties uit de vier contactennetwerken.

beleid kiezen als doel van hun contacten. Het platform ziet kennelijk een groot belang in het vraagstuk.

## 4. Analyse van de vergelijking tussen de vier casussen

In dit hoofdstuk leggen we een verband tussen de samenwerking zoals gemeten in de interviews en enquêtes en het Duurzaam Veilig-gehalte van de wegen. We doen dat aan de hand van de drie beleidsopgaven die in *Hoofdstuk 2* zijn geformuleerd als vooronderstellingen.

1. Ten eerste verwachten we dat overleg met buurgemeenten zal leiden tot beter ingerichte *grensovergangen*.
2. Daarnaast verwachten we dat overleg met hulpdiensten (politie, brandweer en ambulance) en ov-maatschappijen, voor zover zij in het gebied rijden, zal zorgen voor minder overlast voor deze weggebruikers door *snelheidsremmende maatregelen*.
3. Ook overleg met burgers en belangenorganisaties in het betrokken gebied zou volgens onze vooronderstellingen kunnen leiden tot een duurzaam veiligere weg. Voor deze laatste groep hebben we geen specifieke verwachtingen en maatstaven kunnen opstellen.

Deze drie beleidsopgaven zijn op twee verschillende manieren geëvalueerd. Eerst vergelijken we de algemene DV-scores van de gemeenten. Daarnaast willen we graag een directere relatie vaststellen tussen de samenwerking en de gevolgen hiervan op wegniveau. Daarom worden twee van de drie beleidsopgaven ook gekoppeld aan een specifieke maatstaf, zoals hierboven genoemd.

### 4.1. Algemene DV-score voor de vier gemeenten

In *Tabel 4.1* worden de DV-scores voor de vier gemeenten samengevat, zoals zij al in het voorgaande hoofdstuk zijn aangegeven.

Gemeente	Totale DV-score	
	Wegvak	Kruispunt
Leusden	91%	83%
Reeuwijk	89%	84%
Wijk bij Duurstede	88%	77%
Marum	90%	77%

Tabel 4.1. *Algemene DV-scores van de vier gemeenten.*

We zien dat de verschillen tussen de gemeenten voor zowel de wegvakken als de kruispunten niet groot zijn, en dat alle gemeenten hoog scoren. Dat ligt vooral aan het feit dat alle criteria in de DV-meter (zie *Paragraaf 2.4.3*) even zwaar meetellen. Voor het wegen van de criteria is nog geen wetenschappelijke methode ontwikkeld. Verder speelt ook het soort wegen een rol: bij 60km/uur-wegen is het volgens de DV-meter vooral belangrijk een aantal zaken te achterwege laten, zoals een asmarkering, een kantmarkering voor smalle wegen, ov-havens en parkeerplaatsen en vrijliggende fietspaden. Op al deze punten scoren de meeste wegen goed, waardoor het totaal al snel hoog uitkomt. We hopen in het eindrapport een betere weging

te kunnen geven aan de belangrijke en minder belangrijke DV-eisen voor 60km/uur-wegen.

Omdat de scores van de vier gemeenten zo dicht bij elkaar liggen, is het niet mogelijk om een goede vergelijking tussen de gemeenten te maken, noch van de DV-scores op zich, noch van een eventuele relatie tussen de DV-scores en de samenwerking zoals gemeten in de drie beleidsopgaven. In de volgende paragrafen worden de eerste twee beleidsopgaven dan ook uitsluitend gekoppeld aan de specifieke infrastructurele maatstaven daarvoor: de grensovergangen met andere wegbeheerders en de overlast voor hulpdiensten en ov-maatschappijen.

#### 4.2. **Beleidsopgave 1: Samenwerking met andere wegbeheerders**

Het is onze vooronderstelling dat gemeenten bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden zullen moeten samenwerken met wegbeheerders van wegen waaraan hun 60km/uur-wegen grenzen, om zo de overgangen tussen de wegen vorm te kunnen geven. In het vorige hoofdstuk hebben we per casus al gezien hoe deze samenwerking verliep. We veronderstelden dat er minimaal bilateraal contact tussen de casusgemeente en de andere wegbeheerders nodig is. Of deze vooronderstellingen terecht zijn, testen we door voor de vier gemeenten de mate van afstemming te vergelijken met de continuïteit van de grensovergangen. Belangrijk daarbij is dat er geen discontinuïteit is bij de overgang van een weg naar een andere beheerder, als de weg niet van categorie verandert.

##### *Overzicht resultaten*

Tabel 4.2 geeft het contact weer met andere wegbeheerders en de continuïteit van de grensovergangen.

Gemeente	Mate van afstemming andere wegbeheerders	Continuïteit grensovergangen
Leusden	-	-
Reeuwijk	+	-
Wijk bij Duurstede	+	+
Marum	+	+

Tabel 4.2. *Vergelijking tussen afstemming met andere wegbeheerders en grensovergangen.*

##### *Toelichting bij de tabel*

De plussen en minnen in de tabel zijn gebaseerd op de tabellen voor de afzonderlijke gemeenten in *Hoofdstuk 3*. Daarbij is de kolom 'Mate van afstemming buurgemeenten' een afspiegeling van het aantal grenswegen dat bilateraal is afgestemd. De kolom 'Continuïteit grensovergangen' is gebaseerd op het gemiddelde DV-resultaat (wegen zonder discontinuïteiten). Hierbij zijn de minnen toegekend aan percentages van 0 tot 35%, de nullen aan percentages van 35 tot 65% en de plussen aan percentages van 65 tot 100%. Deze verdeling zorgt ervoor dat er in theorie drie groepen van ongeveer gelijke grootte ontstaan. In de praktijk zien we dat de middengroep (35-65% wegen zonder discontinuïteit) niet voorkomt.

### *Belangrijkste conclusies*

We zien een voorzichtig verband tussen de continuïteit van de grensovergangen en de afstemming met de buurgemeenten en andere wegbeheerders. Geen of niet-bilaterale afstemming gaat gepaard met een lage continuïteit van de grensovergangen. Een goede afstemming gaat in twee van de drie gevallen samen met een goede continuïteit van de overgangen.

#### 4.3. **Beleidsopgave 2: Samenwerking met hulpdiensten en ov**

In deze beleidsopgave veronderstellen we dat overleg met hulpdiensten (politie, brandweer, ambulances) en ov-maatschappijen (voor zover van toepassing) de overlast van snelheidsremmende maatregelen zal verminderen. We bekijken hier de relatie van deze samenwerking met de mate waarin gemeenten hun wegen hulpdienstvriendelijk inrichten. We stelden eerder dat er tussen de casusgemeente en de politie een bilaterale afstemming nodig is en met de overige partijen een unilaterale afstemming voldoende is.

#### *Overzicht resultaten*

Tabel 4.3 geeft het contact weer met hulpdiensten en ov-maatschappijen en de mate waarin hulpdienst(on)vriendelijke maatregelen zijn aangetroffen in de gemeenten.

Gemeente	Afstemming met ov/hulpdiensten	Ov-/hulpdienstvriendelijke maatregelen
Leusden	-	0
Reeuwijk	+	+
Wijk bij Duurstede	+	+
Marum	+	0

Tabel 4.3. *Vergelijking tussen afstemming met ov-maatschappijen en hulpdiensten en vriendelijke maatregelen voor deze groepen.*

#### *Toelichting op de tabel*

De tabel geeft aan of de gemeente haar wegen ov- en hulpdienstvriendelijk heeft ingericht. Dit is afgezet tegen de mate van afstemming van de gemeente met de hulpdiensten en ov-maatschappijen. De plussen en minnen zijn een vertaling van de tabellen van de afzonderlijke gemeenten in *Hoofdstuk 3*.

Voor de kolom 'Afstemming met ov/hulpdiensten' zijn de plussen, minnen en nullen als volgt toegekend. De drie of vier partijen waarmee afgestemd moest worden (brandweer, politie, ambulance en eventueel ov-maatschappijen) zijn telkens even zwaar geteld. Indien overwegend volgens onze vooronderstelling is afgestemd met de partijen is een plus toegekend, indien dit niet het geval is, een min. Indien met precies de helft van de partijen volgens de vooronderstelling is afgestemd, is een nul toegekend.

De plussen in de kolom 'Ov-/hulpdienstvriendelijke maatregelen' geven aan dat de gemeenten op dit punt positief scoorden, de nullen geven aan dat de gemeenten gemiddeld scoorden. Minnen worden gescoord als in een gemeente onvriendelijke maatregelen de overhand hebben, maar dat is bij de betrokken casusgemeenten niet aan de orde geweest (zie *Hoofdstuk 3*).

### *Belangrijkste conclusies*

We zien een voorzichtig positieve relatie tussen het afstemmen met ov-maatschappijen en hulpdiensten en ov-/hulpdienstvriendelijke maatregelen. Reeuwijk en Wijk bij Duurstede scoren beide goed op de vriendelijke maatregelen, en hebben ook goed afgestemd. Leusden en Marum stemden respectievelijk niet en wel volgens onze vooronderstellingen af, en scoorden wat slechter.

In het algemeen is het opvallend dat er een samenhang bestaat tussen het afstemmen met buurgemeenten en met ov en hulpdiensten: Leusden scoorde bij beide slecht, Marum, Wijk bij Duurstede en Reeuwijk bij beide gemiddeld tot goed.

## 4.4. **Beleidsopgave 3: Samenwerking met burgers en belangenorganisaties**

In deze beleidsopgave vergelijken we het contact met burgers, bedrijven en belangenverenigingen voor de vier gemeenten. We veronderstelden dat een minimaal unilateraal contact met deze groepen actoren een wisselend effect zou hebben op de veiligheid. Graag zouden we, net als bij de twee andere beleidsopgaven, de afstemming met burgers aan een specifieke infrastructu-rele maatstaf willen toetsen. Het probleem doet zich echter voor dat de belangen en de voorstellen van burgers, belangenverenigingen en bedrijven zo divers zijn en elkaar zo vaak tegenspreken dat het niet mogelijk is om zo'n specifieke maatstaf op te stellen. We beperken ons daarom tot het vergelijken van de afstemming met de algemene DV-score.

### *Overzicht resultaten*

Tabel 4.4 geeft het contact weer met burgers, bedrijven en belangenverenigingen en de totale DV-score.

Gemeente	Afstemming met burgers, bedrijven, belangenverenigingen	Totale DV-score	
		Wegvak	Kruispunt
Leusden	+	91%	83%
Reeuwijk	0	89%	84%
Wijk bij Duurstede	+	88%	77%
Marum	+	90%	77%

Tabel 4.4. *Vergelijking tussen afstemming met burgers en DV-score.*

### *Toelichting op de tabel*

De plussen en nullen zijn gebaseerd op de percentagekolommen van de *Tabellen 3.4, 3.9, 3.14 en 3.19*. De actoren in deze beleidsopgave zijn alleen bij het onderzoek betrokken als de gemeente zelf aangaf contact met deze actoren te onderhouden. Omdat er dus altijd een minimaal unilateraal contact is, kan een gemeente niet negatief scoren op deze beleidsopgaven. De minimumscore van nul is toegekend indien het merendeel van de contacten plaatsvond op een unilateraal niveau (50% of meer unilateraal in plaats van bi- of multilateraal). Indien het merendeel van de contacten bi- of multilateraal was, dan is een plus toegekend.

### *Belangrijkste conclusies*

Ook hier moeten we, net als in *Paragraaf 4.1*, opmerken dat de verschillen tussen de algemene DV-scores voor wegvakken en kruispunten zo klein zijn dat een vergelijking met de samenwerking met burgers, bedrijven en belangenverenigingen niet zinvol is.

Opvallend is verder dat het algemene niveau van afstemmen hoger ligt dan in de voorgaande twee beleidsopgaven. Dat kan enerzijds liggen aan de manier van meten. In de netwerkanalyses zijn voor deze beleidsopgave alleen de actoren meegenomen waarmee de gemeente zelf aangaf contact te hebben. In de andere beleidsopgaven hebben de onderzoekers zelf een vaste lijst van actoren opgesteld waarmee contact wenselijk was. Maar uit de documentanalyses en de interviews blijkt ook dat gemeenten contact met burgers en bedrijven erg belangrijk vinden. Draagvlak is een belangrijke overweging bij het aanleggen van maatregelen. Een mooi voorbeeld hiervan is Leusden. Deze gemeente nam het initiatief om samen met loonwerkers op diverse landbouwvoertuigen drempels en plateaus te testen. Bovendien bracht de Leusdense ambtenaar persoonlijk reactieformulieren rond in het buitengebied om burgers de gelegenheid te geven hun reactie op de plaatsing van drempels te geven. Burgers en bedrijven vinden deze inspraak ook belangrijk blijkt uit de documentanalyse. Met name in Leusden en Wijk bij Duurstede kwamen veel en uitgebreide inspraakreacties binnen.

#### **4.5. Conditionerende omstandigheden**

In *Hoofdstuk 2* hebben we het budget van gemeenten, lokale omstandigheden, en aantal ongevallen voorafgaand aan de aanleg van de 60km/uur-gebieden genoemd als conditionerende omstandigheden die we niet kunnen controleren in de selectie. We bekijken hier welke invloed deze omstandigheden hebben gehad op het beleidsresultaat.

Beperkingen in het budget speelden in drie van de vier gemeenten een rol. In Wijk bij Duurstede beïnvloedde het de timing van de aanleg van de 60km/uur-gebieden, omdat de budgetten voor deze gebieden uit efficiëntie-overwegingen moesten worden gekoppeld aan de gelden voor het normale onderhoud van de wegen. In Marum is een aantal drempels niet aangelegd vanwege beperkingen in het budget. In Reeuwijk is gekozen voor een wat eenvoudigere inrichting dan men wilde, maar er zijn volgens de gemeenten geen concessies gedaan aan de eisen van Duurzaam Veilig.

Een van de lokale omstandigheden die we in de gemeenten tegenkwamen is een slappe bodem in Reeuwijk die trillingen veroorzaakt, waardoor minder drempels zijn aangelegd. Ook heeft Reeuwijk een uitgebreid natuurgebied, wat de gemeente niet te veel wil verstoren met infrastructurele maatregelen. Er zijn borden met gedragsregels geplaatst aan het begin van de gebieden. In Wijk bij Duurstede is een gebied autoluw ingericht om de recreatie te bevorderen (wandelen en fietsen). De kleur van de suggestiestroken is aangepast (minder fel rood) aan de omgeving. Ook zijn er in een bepaald gebied alvast 60km/uur-borden geplaatst, vanwege eisen van de subsidieverstrekker. Voor aanvullende maatregelen was nog geen geld beschikbaar.

Het gemiddelde aantal ziekenhuisongevallen per jaar buiten de bebouwde kom in de periode 1995 tot en met 1999 (de periode voorafgaand aan het

aanleggen van de 60km/uur-gebieden) staan voor de vier gemeenten in *Tabel 4.5*.

Gemeente	Aantal ongevallen per jaar
Leusden	11
Reeuwijk	4,2
Wijk bij Duurstede	6,2
Marum	6,8

*Tabel 4.5. Gemiddeld aantal ziekenhuisongevallen buiten de bebouwde kom in de periode 1995 t/m 1999.*

We zien dat Reeuwijk, die op de grensovergangen en de hulpdienst-vriendelijke maatregelen lager scoorde dan de andere gemeenten, het laagste aantal ongevallen heeft. Echter, het absolute verschil tussen de ongevallen van de verschillende gemeenten is niet groot genoeg om hieraan een duidelijke conclusie te verbinden.

Van alle beschouwde conditionerende omstandigheden hebben vooral de omstandigheden in Wijk bij Duurstede invloed op hun DV-score, die aan de lage kant is. De koppeling van de budgetten aan de budgetten voor onderhoud zorgde voor vertraging en een nog niet geheel optimaal ingericht gebied. Het alvast plaatsen van borden in verband met eisen van de subsidieverstrekker gaf een lagere score op de DV-kenmerken kantlijnen, asmarkeringen en voorrang op kruispunten.



## 5. Conclusies

In dit hoofdstuk worden de onderzoeksvragen uit *Hoofdstuk 1* beantwoord aan de hand van de analyse uit *Hoofdstuk 4*. In de eerste paragraaf beschrijven we de theoretische verwachtingen die we hadden ten aanzien van het onderzoek. In de tweede paragraaf worden de praktische onderzoeksvragen beantwoord voor de vier onderzochte casussen en besteden we aandacht aan de aanbevelingen die uit het onderzoek moeten voortkomen. In de laatste paragraaf bediscussiëren we de aanpak en de uitvoering van het onderzoek tot nu toe.

De hoofdvraag van het onderzoek was:

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

### 5.1. Theoretische verwachtingen

Er zijn twee theoretische deelvragen geformuleerd:

1. *Wat is de theoretisch te verwachten invloed van de organisatie van de beleidssamenwerking op de resultaten van deze samenwerking?*
2. *Wat is de theoretisch te verwachten invloed van conditionerende omstandigheden op de relatie tussen de organisatie van de beleidssamenwerking en de resultaten van deze samenwerking?*

We verwachten op drie terreinen een invloed van de samenwerking in de netwerken op de resultaten: de inrichting van de 60km/uur-gebieden. We hebben dit de drie beleidsopgaven genoemd: gebieden waarop de gemeenten volgens ons zouden moeten samenwerken om een optimaal duurzaam veilig ingericht 60km/uur-gebied te krijgen. Ten eerste verwachten we dat het bilateraal samenwerken met buurgemeenten en andere aangrenzende wegbeheerders zorgt voor grensovergangen zonder discontinuïteiten. Ten tweede zal de samenwerking met hulpdiensten (politie, brandweer, ambulance) en ov-maatschappijen zorgen voor minder overlast van snelheidsremmende maatregelen. Voor de brandweer, ambulance en ov-maatschappijen is een unilaterale afstemming voldoende, voor de politie is een bilaterale afstemming zelfs wettelijk verplicht (artikel 24 BABW). Ten slotte verwachten we dat de samenwerking met burgers, bedrijven en belangenverenigingen een wisselend effect heeft op de inrichting van het 60km/uur-gebied. We meten dit met de algemene DV-score van een gebied, bij gebrek aan een concretere maatstaf.

We hebben geprobeerd zo veel mogelijk conditionerende omstandigheden constant te houden in de selectie van de casussen, zodat hun invloed de uitkomsten van het onderzoek niet zou verstoren. Het gaat dan per casus om de gemeentegrootte, de omvang van het buitengebied en de totale lengte van de wegen vóóordat de 60km/uur-wegen werden aangelegd. Ook de mate van voltooiing van de 30km/uur-gebieden is een conditionerende factor waarvan we verwachten dat deze invloed zou hebben gehad op het

onderzoek. Gemeenten geven over het algemeen prioriteit aan 30km/uur-gebieden ten opzichte van 60km/uur-gebieden, en zullen waarschijnlijk hun 60km/uur-gebieden sober inrichten zolang er nog 30km/uur-gebieden ingericht moeten worden. Ten slotte verwachten we dat het bestuurlijk draagvlak invloed heeft op de inrichting: indien dit afwezig is, worden de gebieden eerder sober ingericht. Al deze factoren zijn constant gehouden bij de keuze van de casussen. We verwachten niet dat andere conditionerende factoren zoals budget of lokale omstandigheden een doorslaggevende invloed hebben op de relatie tussen de organisatie van de samenwerking en het Duurzaam Veilig-gehalte van de 60km/uur-gebieden. Wel kijken we na afloop van het onderzoek of er een relatie is tussen de DV-scores en het aantal ziekenhuisongevallen buiten de bebouwde kom dat plaatsvond in de periode vóór aanleg van de 60km/uur-gebieden.

## 5.2. Uitkomsten van de vier casussen

Voor de uitwerking van de hoofdvraag zijn drie praktijkgerichte deelvragen opgesteld:

1. *In hoeverre heeft de organisatie van de beleidssamenwerking invloed op de resultaten van de beleidssamenwerking?*
2. *In hoeverre hebben conditionerende omstandigheden invloed op de relatie tussen de organisatie van de beleidssamenwerking en de resultaten daarvan?*
3. *Welke aanbevelingen kunnen op grond hiervan gegeven worden voor de tweede fase Duurzaam Veilig?*

De invloed van de samenwerking op de inrichting van de 60km/uur-wegen is gemeten aan de hand van drie beleidsopgaven, met behulp van specifieke maten voor deze beleidsopgaven en met de Duurzaam Veilig-meter.

Wat de scores van de DV-meter betreft, zien we dat de verschillen tussen de gemeenten voor zowel de wegvakken als de kruispunten niet groot zijn. Dat ligt vooral aan het feit dat alle criteria in de DV-meter even zwaar meetellen, omdat voor het wegen nog geen wetenschappelijke methode is ontwikkeld. Daarnaast speelt het soort wegen een rol: bij 60km/uur-wegen is het volgens de DV-meter vooral belangrijk een aantal zaken achterwege te laten, waardoor de gemeenten al snel goed scoren.

Omdat de DV-scores van de vier gemeenten zo dicht bij elkaar liggen, is het niet mogelijk om de gemeenten goed te vergelijken wat betreft een eventuele relatie tussen deze scores en de samenwerking zoals gemeten voor de drie beleidsopgaven. De eerste twee beleidsopgaven zijn dan ook uitsluitend gekoppeld aan de specifieke infrastructurele maatstaven daarvoor.

De eerste beleidsopgave betreft de samenwerking met buurgemeenten en andere wegbeheerders. Een bilaterale afstemming zal naar verwachting zorgen voor goed ingerichte grensovergangen. Het verband tussen de inrichting van de grensovergangen en de afstemming met buurgemeenten is voorzichtig te leggen. Een niet of niet-bilaterale afstemming gaat gepaard met een weinig duurzame veiligheid van de grensovergangen. Een goede of gemiddelde afstemming gaat meestal samen met een goed Duurzaam Veilig-gehalte van de overgangen.

De afstemming met hulpdiensten en ov-maatschappijen is de tweede beleidsopgave. We verwachten een afname van de overlast ten gevolge van snelheidsremmende maatregelen voor deze diensten. Hier zien we inderdaad een voorzichtig (vanwege het kleine aantal casussen) positief effect van de samenwerking op de ov- en hulpdienstvriendelijke maatregelen.

Ten aanzien van de derde beleidsopgave moeten we ook hier opmerken dat de verschillen tussen de algemene DV-scores voor wegvakken en kruispunten zo klein zijn dat een vergelijking met de samenwerking met burgers, bedrijven en belangenverenigingen niet zinvol is.

De invloed van de conditionerende omstandigheden op de resultaten van de samenwerking is de tweede praktische deelvraag in dit onderzoek. Bestudering hiervan laat zien dat deze omstandigheden voor Wijk bij Duurstede (koppeling van verkeersveiligheidsmaatregelen aan onderhoud en het plaatsen van borden om aan de subsidie-eisen te voldoen) een lagere score op de DV-kenmerken kantlijnen, asmarkeringen en de voorrang op kruispunten lijkt te hebben gegeven. De invloed van het aantal ongevallen vóór het aanleggen van de 60km/uur-gebieden op de DV-score is niet vast te stellen omdat de absolute aantallen van het aantal ongevallen voor de vier gemeenten dicht bij elkaar lagen.

De derde deelvraag betreft de mogelijke aanbevelingen die naar aanleiding van het onderzoek gedaan kunnen worden. Gezien het feit dat deze rapportage een tussenrapportage is, en er slechts vier casussen zijn bekeken, formuleren we in dit stadium van het onderzoek nog geen aanbevelingen. In het eindrapport zullen deze wel opgenomen worden.

### 5.3. Discussie

Op deze plaats bediscussiëren we de opzet en uitvoering van het onderzoek. In het pilotrapport zijn enkele aanbevelingen gedaan voor het vervolg van het onderzoek (Bax et al., 2003). Hier bekijken we onder andere of het opvolgen van deze aanbevelingen resultaat heeft gehad.

Wat betreft de methoden van onderzoek kunnen we opmerken dat de aanbeveling om te starten met een infrastructurele verkenning voorafgaand aan het interview met de gemeente goed heeft gewerkt. De interviewers konden hierdoor concretere vragen stellen en hadden de gelegenheid vragen die naar voren kwamen uit het infrastructurele onderzoek te stellen aan de beleidsambtenaar. Het veranderen van schriftelijke enquêtes in telefonische enquêtes (besloten na het onderzoeken van de eerste twee van deze vier casussen) heeft in belangrijke mate de respons verhoogd en de antwoorden betrouwbaarder gemaakt. Wel blijft het ook bij een telefonische enquête lastig om de juiste contactpersonen te vinden bij de brandweer en de ambulancediensten. Wat de dataverzameling betreft, zal in het vervolg van het onderzoek meer aandacht besteed worden aan het opvragen van relevante documenten zoals inspraakreacties. Die blijken vaak niet gemakkelijk te vinden en het opvragen vraagt dan ook extra inspanningen. De sociaalnetwerkanalyse blijkt een goede kwantitatieve manier van data verzamelen, die echter wel een kwalitatieve duiding vraagt. Doordat de sociaalnetwerkanalyse rekent met de ingevulde vragenlijsten, is het correct invullen van de enquêtes extreem belangrijk. Enkele respondenten die zich

vergissen of zich contacten niet meer herinneren, geven al snel een vertekend beeld. Een inhoudelijke check op de cijfers is daarom nodig. Zoals al is opgemerkt, liggen de uitkomsten van de DV-meter van de verschillende casussen dicht bij elkaar. Dat ligt aan het feit dat er geen wegingsstelsel voor de verschillende criteria in de DV-meter is ontwikkeld. Alle onderdelen tellen even zwaar, ook de criteria waaraan elke 60km/uur-weg zonder ingrijpen zal voldoen. Daarnaast biedt de methode geen mogelijkheid om koppelingen te maken tussen relevante specifieke maatregelen voor groepen actoren. Hiertoe zijn de kwalitatieve analyses van grensovergangen met buurgemeenten en hulpdienst-/ov-vriendelijke cq. -onvriendelijke maatregelen toegevoegd. In het eindrapport zal overigens geprobeerd worden om de voor 60km/uur-gebieden niet-relevante kenmerken van de DV-meter weg te filteren teneinde meer spreiding te krijgen in de algemene DV-scores.

De analyse van de samenwerking met burgers, bedrijven en belangenorganisaties wordt enigszins bemoeilijkt doordat we ervoor gekozen hebben om alleen die bedrijven en belangenorganisaties in de enquête op te nemen, waarmee de gemeente zelf aangaf contact te hebben gehad. Daardoor hebben we geen externe maatstaf aangelegd en kunnen we dus niet meten met wie er geen contact bestaat. Het is lastig om een vaste lijst van bedrijven en belangenorganisaties te maken, omdat de relevante partijen sterk wisselen per gemeente. De bron van informatie om te bepalen welke organisaties belangrijk zijn, is het interview met de gemeente.

Wat betreft de theorie en operationalisatie is het een goede keuze geweest om de abstracte organisatieprincipes uit te werken naar concrete beleidsopgaven die meetbaar zijn in de praktijk. Ook de koppeling tussen de beleidsopgaven en direct daaraan gerelateerde infrastructurele criteria is een vooruitgang ten opzichte van de situatie in het pilotonderzoek, waar alleen gewerkt werd met de niet-onderscheidende DV-score. Wel kunnen we in het eindrapport nog nagaan of er een koppeling te maken is tussen de algemene kenmerken van de netwerken (grootte, centraliteit en dichtheid) enerzijds en infrastructurele kenmerken zoals DV-score en bijvoorbeeld zoneovergangen anderzijds. Op dit moment geeft de literatuur ons geen handvatten om veronderstellingen over deze relatie te formuleren. En doordat de DV-scores in deze studie niet onderscheidend zijn kunnen we een dergelijke koppeling hier niet verifiëren.

Ten slotte is het gebruik van een externe meetlat voor het resultaat van de samenwerking een relatief nieuwe en ongebruikte techniek in de bestuurskunde. In dit onderzoek werkt het goed, omdat zo een duidelijk onderscheid gemaakt kan worden tussen de afhankelijke en onafhankelijke variabelen en de waardering van de samenwerking niet enkel afhangt van de waardering door de actoren.

## Literatuur

- Bax, C.A., Litjens, B.P.E.A., Goldenbeld, Ch. & Pröpper, I.M.A.M. (2003). *Samenwerking als voorwaarde voor een slagvaardig verkeersveiligheidsbeleid?* R-2003-37. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Borgatti, S.P., Everett, M.G. & Freeman, L.C. (2002). *Ucinet for Windows: Software for social network analysis*. Analytic Technologies, Harvard.
- Bruijn, H. de & Heuvelhof, E. ten (2002). *Policy analysis and decision making in a network: how to improve the quality of analysis and the impact on decision making*. In: Impact assessment and Project Appraisal, vol. 20, nr. 4, p. 232-242.
- Bruijn, J.A. de & Ringeling, A.B. (1997). *Normative notes; Perspectives on networks*. In: Kickert, W.J.M., Klijn, E.H. & Koppenjan, J.F.M. *Managing Complex Networks. Strategies for the Public Sector*. Sage Publications, London, etc.
- CROW (1997). *Handboek categorisering wegen op duurzaam veilige basis. Deel 1: (voorlopige) functionele en operationele eisen*. Publicatie 116. Stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek CROW, Ede.
- CROW (1999). *OV-vriendelijke infrastructuur*. Publicatie 141. CROW kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, Ede.
- CROW (2002). *Hulpdiensten snel op weg*. Publicatie 165. CROW kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, Ede.
- Daugbjerg, C. (1998). *Linking policy networks and environmental policies; Nitrate policy making in Denmark and Sweden*. In: Public Administration, vol. 76, p. 275-294.
- Hanf, K. & Scharpf, F.W. (ed.) (1978). *Interorganizational policy making; Limits to coordination and central control*. Sage, London.
- Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer (1998). *Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig. Deel III: voorbeeldmaatregelen*. Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, Ede.
- Jagtman, H.M., Ceelen, P.M. & Louwense, W.J.R. (2007). *Samenwerking bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden in de gemeente Leusden (Utrecht)*. D-2006-6. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Jagtman, H.M. & Louwense, W.J.R. (2007a). *Samenwerking bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden in de gemeente Reeuwijk (Zuid-Holland)*. D-2006-7. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

- Jagtman, H.M. & Louwerse, W.J.R. (2007b). *Samenwerking bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden in de gemeente Wijk bij Duurstede (Utrecht)*. D-2006-8. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Jagtman, H.M. & Louwerse, W.J.R. (2007c). *Samenwerking bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden in de gemeente Marum (Groningen)*. D-2006-9. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Kickert, W.J.M., Klijn, E.H. & Koppenjan, J.F.M. (1997). *Managing complex networks. Strategies for the public sector*. Sage Publications, London, etc.
- Knoke, D. & Kuklinski, J.H. (1982). *Network analysis*, Sage Publications, Thousand Oaks, CA.
- Kooi, R.M. van der & Dijkstra, A. (2000). *Ontwikkeling van een 'DV-gehaltemeter' voor het meten van het gehalte duurzame veiligheid; Het prototype meetinstrument beschreven aan de hand van indicatoren, criteria en een proefmeting in de praktijk*. R-2000-14. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Koornstra, M.J., Mathijssen, M.P.M., Mulder, J.A.G., Roszbach, R. & Wegman, F. (red.) (1992). *Naar een duurzaam veilig wegverkeer; Nationale verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 1990/2010*. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Marin, B. & Mayntz R. (eds.) (1991). *Policy networks. Empirical evidence and theoretical considerations*. Westview Press, Boulder Co.
- Marsh, D. & Rhodes, R.A.W. (1992). *Policy networks in British government*. Clarendon Press, Oxford.
- Provan, K.G. & Milward, H.B. (2001). *Do networks really work? A framework for evaluating public-sector organizational networks*. In: Public Administration Review, vol. 61, nr. 4, p. 414-423.
- Scott, J. (1991). *Social network analysis*. Sage Publications Inc, Thousand Oaks, CA.
- Wasserman, S. & Faust, K. (1994). *Social network analysis; Methods and applications*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Wegman, F. & Aarts, L. (red.) (2005). *Door met Duurzaam Veilig; Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020*. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

## **Bijlagen 1 t/m 4**

*Bijlage 1. Samenhang organisatieprincipes en beleidsopgaven*

*Bijlage 2. Interviewprotocol voor gemeenteambtenaar*

*Bijlage 3. Telefonische enquête voor partijen in het netwerk*

*Bijlage 4. Overzicht van geïnventariseerde ov- en hulpdienst(on)vriendelijke maatregelen*





## Bijlage 1

# Samenhang organisatieprincipes en beleidsopgaven

In deze bijlage wordt het verband aangegeven tussen de organisatieprincipes uit het pilotonderzoek en de beleidsopgaven.

De drie beleidsopgaven leunen vooral op fysieke contacten en kennisuitwisseling, hetzij via unilaterale, bilaterale of multilaterale relaties. Dit laat onverlet dat bij toetsing van deze theoretische uitgangspunten aan de praktijk andere principes effectiever kunnen blijken te zijn, zoals flexibel autonoom handelen. De wijze waarop de kwantitatieve dataverwerking is ingericht legt primair het accent bij het onderhouden van contacten sec (vragenlijst) en secundair via kwalitatief onderzoek (interview) bij de mate waarin daarbij sprake is van fysieke contacten dan wel kennisuitwisseling. Los van de contacten vragen we alle respondenten in de vragenlijst ook naar de kennis over elkaars standpunt over Duurzaam Veilig. Het standpuntennetwerk bekijken we slechts als aanvulling op het contactennetwerk.

De onderstaande tabel geeft een samenvattend overzicht van de ordeningsprincipes en de relevante actoren per beleidsopgave.

	Wijze van samenwerken door casusgemeente	Aard van de relatie	Ordeningsprincipe en relevante actoren per beleidsopgave		
			Afstemming detailinrichting met wegbeheerders	Afstemming infrastructuur en hinder met <i>politie</i> , <i>brandweer</i> , <i>ambulance</i> en <i>ov</i>	Afstemming integraal planproces met <i>bewoners</i> , <i>belangenorganisaties</i> en <i>ondernemers</i>
Samenwerking	Actief onderhouden van relaties	<i>Fysiek overleg</i> en besluitvorming (organisatieprincipe 1)	Bilateraal vanuit casusgemeente	Minimaal unilateraal vanuit casusgemeente doch bilateraal met politie	Minimaal unilateraal vanuit eisen aan formele aanspraak
	Mogelijke richting van de relaties: unilateraal bilateraal multilateraal	<i>Kennisuitwisseling</i> zonder fysieke contacten (organisatieprincipe 2)			
Autonomie	Geen samenwerking of interactie maar wel eenzijdige of tweezijdige handelingen (organisatieprincipe 3).	<i>Geen interacties</i> tevens kennis van elkaars standpunten	Niet wenselijk i.v.m. discontinuïteiten grensovergangen	Niet wenselijk vanwege mogelijke hinder voor met name hulpdiensten	Niet wenselijk vanwege risico op duperen en 'asociaal' handelen door de gemeente jegens inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties en ontzeggen van inspraakmogelijkheid
		<i>Geen interacties</i> en geen kennis van elkaars standpunten			

Tabel B.1. *Mogelijke wijzen van samenwerking, beleidsopgaven en relevante actoren. In de zes gearceerde cellen (rechts onder) zijn veronderstellingen aangegeven over efficiënte en effectieve wijzen van samenwerking per beleidsopgave.*

De inrichting van een netwerk voor de aanpak van het vraagstuk kan variëren met betrekking tot:

1. *De opdeling van het totale vraagstuk in logische beleidsopgaven*: min of meer zelfstandige deeltaken of -thema's waaraan de voor dat vraagstuk relevante partijen kunnen bijdragen.
2. *De richting van de relatie*: afhankelijk van de inhoud kan het voldoende zijn indien partijen elkaar eenzijdig informeren of op de hoogte stellen (unilateraal). In andere gevallen zal louter eenzijdig zenden of ontvangen niet voldoen en zijn wederzijdse contacten gewenst (bilateraal). Soms kan het zelfs wenselijk zijn dat *alle* actoren binnen een subgroep (of beleidsopgave) relaties met elkaar onderhouden en samen bijdragen aan de oplossing van het deelvraagstuk (multilateraal).
3. *De aard van de relatie (organisatieprincipes 1 en 2)*: niet voor elke beleidsopgave is fysiek overleg en/of gezamenlijke besluitvorming noodzakelijk. Als niet iedereen over alles hoeft mee te praten en te besluiten bespaart dit tijd, maar bevordert dit ook de slagvaardigheid. In sommige gevallen kan kennisuitwisseling in de plaats treden van fysiek overleg of gezamenlijke besluitvorming.

Indien onderlinge relevante relaties of interacties ontbreken – daar waar we in het contactennetwerk 'lege plekken' zien – biedt dit vanuit de netwerkanalyse letterlijk een voedingsbodem voor 'asociaal' handelen. Dit hoeft overigens niet tegelijk te duiden op het taalkundige betekenis van 'asociaal', wat 'onaangepast' betekent. Een actor kan in een bepaalde situatie redenen hebben niet te willen wachten op anderen en overgaan tot individuele (unilaterale) handelingen of acties<sup>8</sup>. Hoewel op voorhand de vooronderstelde ordeningsprincipes voor de casus 60km/uur-zones flexibel autonoom handelen uitsluiten, kunnen praktijksituaties aanleiding geven voor deze vorm van handelen, zoals:

- bewust een signaal aan een andere partij afgeven om ook stappen te zetten;
- anticiperen op afstemming *achteraf* in plaats van afstemming op voorhand (organisatieprincipe 3).

Of deze autonome handelingen leiden tot onaangepaste blijkt uit de feitelijke resultaten. Er zijn enkele voorwaarden die de kans op een aangepast resultaat bevorderen, zoals:

- handelen met kennis van andermans standpunten;
- de mogelijkheid om handelingen relatief snel en met weinig kosten terug te kunnen draaien (afstemming *achteraf*).

---

<sup>8</sup> Ondanks de afwezigheid van een relatie heeft autonoom handelen wel een richting: er kan sprake zijn van eenzijdig en tweezijdig autonoom handelen. Ook kan bijvoorbeeld een andere actor dan de casusgemeente voor deze strategie kiezen: een buurgemeente kan bijvoorbeeld autonoom handelen ten aanzien van de inrichting van een grensovergang.

Dit document bevat een uitgebreide beschrijving van het interview. Let op: het is niet noodzakelijk deze vragen exact over te nemen en in dezelfde volgorde te stellen. Wel moeten de verschillende items aan bod komen (de items zijn tevens in de 'itemlijst' nog apart op een rijtje benoemd). Het document is als volgt opgebouwd: doel van het onderdeel, vraag en gewenste antwoordomschrijving. Om onderscheid te maken tussen vraag en antwoord zijn de vragen vet gedrukt en zijn de antwoorden als volgt weergegeven: [antw: ...]. Aangezien we met minimaal vier mensen de interviews in de verschillende gemeenten gaan afnemen is het voor de analyses van belang je te richten op antwoorden volgens de gegeven voorbeelden.

### 1. ACTORENANALYSE

Doel: het gehele beleidsnetwerk in kaart brengen zowel voor wat betreft welke actoren hier thuis horen alsmede de mogelijkheden, afhankelijkheden en het belang van aanwezigheid van de verschillende actoren

**i. Welke essentiële actoren zijn betrokken bij de besluitvorming omtrent de aanleg van 60 km wegen in uw gemeente?** controleer in elk geval de volgende lijst:

- i. Omliggende gemeenten grenzende aan 60 km-gebieden
- ii. Adviesbureau indien betrokken
- iii. Waterschap
- iv. Bestuur/ambtelijke organisatie provincie
- v. ROV/POV
- vi. Politie
- vii. Brandweer
- viii. Ambulancedienst
- ix. OV maatschappij(en)
- x. Openbaar ministerie
- xi. Belangenorganisatie: lokale land en tuinbouw organisatie (LTO), bewonersvereniging, natuur en milieuorganisaties, gehandicaptenraad, werkgeversvereniging (waar contact met is geweest), 3VO-plaatselijke afdeling
- xii. Onderwijsinstellingen
- xiii. Individuele bedrijven (met name die bezwaar hebben ingediend)
- xiv. Individuele burgers (met name die bezwaar hebben ingediend)
- xv. Overige...

[antw: Geef voor de organisatie aan of er WEL of GEEN contact mee is geweest, vul de lijst ook aan voor zover actoren ontbreken]

ITEM: ACTORENLIJST

**ii. Welke actoren zijn onontbeerlijk bij het besluitvormingsproces over deze wegen?**

[antw: Actoren uit de lijst die vanuit de vorige vraag ontstaat aangeven + korte toelichting]

ITEM: NOODZAKELIJKE ACTOREN

## 2. ORGANISATIEPRINCIPES

Doel: nagaan in hoeverre er sprake is van aanwezigheid van elk van de drie organisatieprincipes gedurende het besluitvormingsproces. Daarbij gaat het om de manier van samenwerken (interactie, afstemmen of achteraf anticiperen), de frequenties, betrokken partijen voor specifieke thema's waarover contacten zijn geweest, e.d.

### *Interactie*

**i. Welke officiële overlegstructuur en/of -organen zijn er benut tijdens de besluitvormingen over 60 km-wegen? Welke actoren hebben daarin plaats?**

[antw: het gaat hier om bestaande bestuurlijke structuren zoals inter-bestuurlijk overleg infrastructuur, overleg verkeershandhaving, e.d.; benoem tevens de actoren betrokken in zo'n overlegstructuur/orgaan]  
ITEM: OVERLEGSTRUCTUUR/ORGAAN

### *Fysiek overleg/besluitvorming*

**i. Kunt u aangeven over welke van de volgende thema's er overleg, afstemming heeft plaatsgevonden t.b.v. de besluitvorming over 60 km-wegen en welke actoren daarbij betrokken waren? Dit kan ook betrekking hebben op niet officiële overlegstructuren of organen. We onderscheiden de volgende thema's {voorbeelden geven indien de geïnterviewde hier geen beeld van kan scheppen}:**

- A. Overleg over de detailinrichting 60 km-gebieden {denk aan andere gemeenten, provincie, ROV}
- B. Afstemming met belanghebbenden als onderdeel van regulier overleg anders dan hierboven bedoeld {denk aan hulpdiensten, belangen organisaties indien regulier!}
- C. Afstemming met belanghebbenden op incidentele basis {denk aan individuele bedrijven, burgers, hulpdiensten, allemaal dus incidenteel, lees niet-regulier}

[antw: Vul voor iedere groep in aan de hand van de lijst van actoren bij 1; mocht de geïnterviewde nog op nieuwe actoren komen, dan kunnen deze gewoon worden toegevoegd]

ITEM: ACTOREN DEELTHEMA'S

**ii. Van welk type overleg is sprake geweest voor elk van de thema's t.b.v. de besluitvorming 60 km-wegen? Denk daarbij aan vergaderen, overleg, afstemmen (betrokken fysiek bijeen), telefonisch, per post; alsmede multi- of bilateraal.**

[antw: Geeft per thema A, B en C aan van welke typen overleggen sprake was, zie hierboven en geef aan of daarbij telkens alle actoren betrokken waren]

ITEM: TYPE OVERLEG DEELTHEMA'S

**iii. Wat was de frequentie van het overleg t.b.v. elk van de drie thema's?**

[antw: Geef per thema A, B en C aan wat de frequentie van de overleggen was, gebruik hierbij indicaties als: wekelijks, maandelijks, jaarlijks, nooit]

ITEM: FREQUENTIE DEELTHEMA'S

**iv. Zijn de besluiten m.b.t. de aanleg 60 km-wegen binnen elk van de drie thema's gezamenlijke besluiten tot stand gekomen? Zo nee, Wie beslist?**

[antw: Geef per thema A, B en C aan of al dan niet gezamenlijk besluitvorming heeft plaatsgevonden; indien nee, actor of actoren die besloten hebben]

ITEM: (GEZAMELIJKE) BESLUITEN DEELTHEMA'S

*Informatie uitwisselen (Kennisuitwisseling & afstemming via anticipatie)*

Dit onderdeel beperken tot actoren waarmee geen fysiek overleg heeft plaatsgevonden, en dus nog niet hierboven reeds besproken zijn.

**i. Met welke actoren heeft u wel contact gehad, doch geen fysiek overleg? Denk daarbij aan enkel contact via telefoon, brieven of e-mail.**

[antw: Vul actoren in aan de hand van de lijst bij 1; mocht de geïnterviewde nog op nieuwe actoren komen, dan kunnen deze gewoon worden toegevoegd]

ITEM: ACTOREN INFORMATIE

**ii. Wat was de inhoud van de informatie uitwisseling bij elk van deze actoren?**

[antw: Geef per actor aan waar de informatie uitwisseling betrekking op had]

ITEM: INHOUD INFORMATIE

**iii. Wat was de rol van uw gemeente bij de uitwisseling van informatie ten aanzien van elk van deze actoren? Denk hierbij aan geven, krijgen of uitwisselen (zowel geven als krijgen) van informatie.**

[antw: Geef per actor aan of er sprake was van geven, krijgen of uitwisselen van informatie]

ITEM: DOEL INFORMATIE

**iv. Wat was de frequentie van de informatie-uitwisseling met de verschillende actoren?**

[antw: Geef per actor aan wat de frequentie van de overleggen was, gebruik hierbij indicaties als: wekelijks, maandelijks, jaarlijks, nooit]

ITEM: FREQUENTIE INFORMATIE

**v. Wat heeft u naar aanleiding of een andere actoren naar aanleiding van de informatie-uitwisseling gewijzigd?**

[antw: Geef per actor aan of er sprake was van wijzigingen in plannen en wat voor typen dit betrof]

ITEM: IMPACT INFORMATIE

*Autonoom handelen*

**i. Zijn er partijen waarmee u geen contact heeft gehad m.b.t. de besluitvorming rond 60 km-wegen uit de gepresenteerde lijst, of eventueel anderen?**

[antw: Vul actoren in aan de hand van de lijst bij 1; mocht de geïnterviewde nog op nieuwe actoren komen, dan kunnen deze gewoon worden toegevoegd]

ITEM: ACTOREN NIET BETROKKEN

**ii. Bent u op de hoogte van de standpunten van deze actoren inzake de aanleg van 60 km-wegen die het hier betref?**

[antw: Ja, nee, zo'n beetje]

ITEM: STANDPUNTEN NIET BETROKKEN ACTOREN

**iii. Was het een bewuste keuze met deze actoren geen overleg of contact te hebben? + toelichting**

[antw: Ja of Nee en toelichting waarom wellicht op specifiek tijdstip geen sprake van samenwerking is geweest]

ITEM: REDEN NIET BETROKKEN

**iv. Zijn er (achteraf gezien) actoren waarvan u denk dat die wel betrokken hadden moeten zijn in het overleg dan wel door informatie mee uit te wisselen? Indien Ja, welke actoren en toelichting**

[antw: Ja of Nee; partij(en) die het betreft + reden]

ITEM: ACTOREN GEMIST

**v. Is er achteraf nog informatie gezonden aan actoren? Indien Ja, wat voor informatie betrof het?**

[antw: Ja of Nee; inhoud van die informatie]

ITEM: INFORMATIE ACHTERAF

### **3. NETWERKANALYSE**

Doel: een beeld schetsen van het beleidsnetwerk van actoren dat betrokken is/is geweest bij de besluitvorming over 60km/uur-gebieden in de casus-gemeente.

**i. Schets van het netwerk van actoren door de gemeente**

[antw: een te tekenen plaatje met de relaties tussen verschillende actoren met waar mogelijk korte toelichting op de relaties; denk aan structurele/ incidentele; frequentie. Het gaat niet alleen om de relaties tot de gemeente, maar ook tussen de andere actoren.]

ITEM: NETWERK

### **4. RESULTATEN EN EFFECTIVITEIT**

Doel: een beeld krijgen van de resultaten van het beleid en nagaan in hoeverre het beleid effectief is geweest. De resultaten worden beoordeeld aan de hand van de Duurzaam Veilig-meting uit te voeren door de SWOV (Robert Louwerse). In dit gedeelte van het interview is ruimte ingelast voor vragen naar aanleiding van DV-meting.

**i. Aanvulling vragen DV-meting via Robert Louwerse**

[antw: afhankelijk van de vragen die worden toegevoegd]

ITEM: ADDITIONEEL DV-METING

### **5. CONDITIONERENDE OMSTANDIGHEDEN / ALTERNATIEVE VERKLARINGEN**

Doel: indruk verkrijgen van de externe factoren die een rol gespeeld kunnen hebben bij de totstandkoming van het beleid; andere factoren die van invloed kunnen zijn geweest op de resultaten en de effectiviteit.

**i. Financiële / economische aspecten**

ITEM: FIN/ECO OMSTANDIGHEDEN

**ii. Bestuurlijke aspecten (herindeling, verkiezingen, vertrek personen)**

ITEM: BESTUURLIJKE OMSTANDIGHEDEN

**iii. Overige aspecten**

ITEM: OVERIGE OMSTANDIGHEDEN

## Bijlage 3

## Telefonische enquête voor partijen in het netwerk

### A Voorvragen

1 Bij welke organisatie bent u werkzaam?

.....

2 Wat is uw functie?

.....

3 Hoe veel jaren bent u momenteel werkzaam in deze 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 60km/uur-gebied in de gemeente X doelen wij op de volgende locatie:

—



## B Belangen rond de maatregel 60km/uur-gebied in de gemeente X

- 4a. Kies uit de onderstaande lijst maximaal 5 belangen die voor uw organisatie centraal staan bij de besluitvorming over de inrichting van 60km/uur-gebieden in de gemeente X
- 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	a. Omschrijving van <b>belang</b>	b. <b>Volgordecijfer</b> (1 - 5) 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 rijshnelheden	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:

5. In welke mate kent u de **standpunten van andere partijen** die betrokken zijn geweest bij overleg en besluitvorming over de maatregel 60km/uur-gebieden in de gemeente X? Indien een partij niet betrokken is geweest bij de besluitvorming over 60km/uur-gebieden vragen wij u de optie 'n.v.t.' te kiezen. Mocht u het standpunt van een partij die wel betrokken was niet kennen, dan vragen wij u de optie 'niet' aan te geven.

	Niet	Een beetje	Redelijk	Zeer goed	N.V.T.
Gemeente X	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Omliggende gemeente Y	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Omliggende gemeente Z	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
..	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
..	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Adviesbureau indien betrokken ... {naam invullen}	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Waterschap	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Bestuur/ambtelijke organisatie provincie	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
ROV/POV	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Politie	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Brandweer	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Ambulancedienst	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Ov-maatschappij(en)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Openbaar Ministerie	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Lokale Land- en Tuinbouworganisatie (LTO)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Bewonersvereniging	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Natuur- en milieuorganisaties	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Gehandicaptenraad	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Werkgeversvereniging	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Onderwijsinstellingen	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Individuele bedrijven (met name die bezwaar hebben ingediend)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Individuele burgers (met name die bezwaar hebben ingediend)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Andere partij namelijk...	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
Andere partij namelijk...	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <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/u-gebied in de gemeente X. Hieronder 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-gebieden in de gemeente X vanaf januari xxxx?

*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-gebieden in de gemeente X. 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.
- Het is mogelijk dat u wel degelijk relaties onderhoudt met een partij maar geen contact heeft gehad over de aanleg van 60 km/u-gebieden in de gemeente X. We vragen u dan de kiezen voor de optie 'nooit'. Indien u geen relatie (nog formeel of informeel) onderhoudt met een partij vragen wij u de optie 'n.v.t.' aan te geven.
- Indien u slechts voor een beperkte periode contact heeft gehad over de aanleg van 60 km/u-gebieden in de gemeente X vragen wij u de frequentie gedurende die periode aan te geven en in de lege kolom deze periode te specificeren.

Partij	Hoe vaak hebt u contact sinds januari xxxx?					Periode van contact
	wekelijks	maandelijks	jaarlijks	nooit	n.v.t.	
Gemeente X	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Omliggende gemeente Y...Z	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Adviesbureau indien betrokken ... {naam invullen}	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Waterschap	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Bestuur/ambtelijke organisatie provincie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
ROV/POV	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Politie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Brandweer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ambulancedienst	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Ov-maatschappij(en)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Openbaar Ministerie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Lokale Land- en Tuinbouworganisatie (LTO)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Bewonersvereniging	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Natuur- en milieuorganisaties	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Gehandicaptenraad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Werkgeversvereniging	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Onderwijsinstellingen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Individuele bedrijven (m.n. die bezwaar hebben ingediend)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Individuele burgers (m.n. die bezwaar hebben ingediend)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Andere partij namelijk...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

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

*Toelichting op vraag 6b:*

- Onder een **constructieve partij** verstaan wij een partij die bereid is over de grenzen van zijn eigen belang 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. Voor partijen waar u bij vraag 6a 'nooit' of 'n.v.t.' heeft aangegeven hoeft u vraag 6b niet te beantwoorden.

Partij	Hoe constructief stelt deze partij zich naar u op?			
	Helemaal niet constructief	Weinig constructief	Redelijk constructief	Zeer constructief
Gemeente X	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Omliggende gemeente Y	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Omliggende gemeente Z	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Adviesbureau indien betrokken ... {naam invullen}	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Waterschap	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bestuur/ambtelijke organisatie provincie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ROV/POV	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Politie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Brandweer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ambulancedienst	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ov-maatschappij(en)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Openbaar Ministerie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lokale Land- en Tuinbouworganisatie (LTO)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bewonersvereniging	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Natuur- en milieuorganisaties	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gehandicaptenraad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Werkgeversvereniging	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Onderwijsinstellingen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Individuele bedrijven (met name die bezwaar hebben ingediend)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Individuele burgers (met name die bezwaar hebben ingediend)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere partij namelijk...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

7 Hoe typeert u de belangrijkste gevolgen van de samenwerking met de gemeente X zoals juist aan gegeven. (maximaal 3 gevolgen aangeven)

- averechtse gevolgen voor de samenwerking
- geen gevolgen
- onderlinge informatie-uitwisseling
- voorkomen hinder of tegenwerking
- voorkomen van onnodig dubbelwerk
- versterking activiteiten zonder gemeenschappelijk plan
- samenwerking via gemeenschappelijk plan/beleid
- anders, namelijk ...

#### **D Resultaten en beleidsproces 60 km/u-gebieden**

8. Is er bij de aanleg van 60 km/u-gebieden in X door de gemeente X 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 bestaat deze inbreng? U kunt enkel één mogelijkheid aangeven.

- Geven van advies bij het opstellen van het conceptplan(\*)
- Geven van advies uitsluitend na de totstandkoming van het conceptplan(\*)
- Meebeslissen over het beleid met de gemeente X over de invulling van 60 km/u-gebieden.
- Gezamenlijk beslissen met de gemeente X over gezamenlijk beleid.

(\*) Met conceptplan wordt bedoeld op de stukken die voor de inspraakprocedure aanleg/herinrichting 60 km/u-gebieden zijn opgesteld.

8c Is uw inbreng in voldoende mate tot uitdrukking gekomen in het uiteindelijke beleid of aanleg van 60 km/u-gebieden in de gemeente X?

- Niet
- Een beetje
- Redelijk
- In hoge mate

9. Wat was uw voornaamste wijze van contact met de gemeente X met betrekking tot de aan te leggen 60 km/u-gebieden?

	vergadering/ bijeenkomst	telefonisch	e-mail/ schriftelijk	anders, namelijk
contact met gemeente X	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>

10. In vraag 8 is gesproken over een aanpak van het beleid inzake het 60 km/u-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/u-gebied is afgenomen of juist is toegenomen door deze aanpak?

	Sterk afgenomen	Iets afgenomen	Iets toegenomen	Sterk toegenomen
Effectiviteit van de maatregel	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
Efficiëntie van de maatregel	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
Ambitieniveau inzake de maatregel	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <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"/>

11. Bent u tevreden over de informatievoorziening van de gemeente over de maatregel 60km/u-gebied in de gemeente X?

	Niet tevreden	Beetje tevreden	Redelijk tevreden	Zeer tevreden
Tijdigheid	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
Adequaatheden	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>

**Hartelijk dank voor uw medewerking.**

## Bijlage 4

# Overzicht van geïnventariseerde ov- en hulpdienst(on)vriendelijke maatregelen

### Leusden

#### Ov- en hulpdienstvriendelijke maatregelen

Maatregel	Fotonr.	Opmerking
Wegversmalling	79 en 80	Wegversmalling met gedeeltelijke geslotenverklaring
Visuele maatregelen	16	Visuele drempel, geen verhoging
	38 en 39	Visuele maatregel bij kruising (bliksemschicht)
	40	Rood wegstuk bij kruising
	56	Visuele drempel en bliksem bij kruising (of toch kleine drempel?)
	77	Idem
	81	Idem
Lang plateau/lange helling	34	Lang plateau bij kruising
	47	Idem
	83 en 84	Lang plateau bij kruising

#### Ov- en -hulpdienstonvriendelijke maatregelen

Maatregel	Fotonr.	Opmerking
Kort plateau/korte helling	24 en 25	Kort plateau bij kruising
	9	Kort plateau bij kruising
SVT-drempel	17	Kleine drempel
	33	Drempel bij kompoort 60
	52	Drempel bij Zone 30-bord
	54	Drempel
	78	Drempel
	8	Drempel bij kruising
	88 en 89	Drempel
	91	Drempel bij kompoort 50

Algemeen: veel visuele maatregelen, maar ook veel drempels, soms bij kruispunten, soms ook niet.

Aantal onvriendelijke maatregelen	Aantal vriendelijke maatregelen
10 (50%)	10 (50%)

## Reeuwijk

### Ov- en hulpdienstvriendelijke maatregelen

Maatregel	Fotonr.	Opmerking
Wegversmalling	698	Wegversmalling bij bruggetje
Visuele maatregelen	675	Visuele drempel bij kruising
	702	Visuele drempel bij fietspad of uitrit
	729	Visuele strepen over lang stuk weg (10 m)
Lang plateau/lange helling	656	Lang plateau bij kruising en bruggetje
	663 en 664	Plateau bij kruising en kombord 50
Uitwijkstrook op smalle weg	657	I.h.a. zijn de wegen hier erg smal, lastig voor passeren bus of brandweer
	680	Idem
	696/699/700	Idem

### Ov- en -hulpdienstonvriendelijke maatregelen

Maatregel	Fotonr.	Opmerking
Kort plateau/korte helling	669 en 670	Kort plateau bij kruising
	674	Kort plateau bij uitrit
SVT-drempel	665 en 666	Drempel bij Zone 60-bord

Veel visuele maatregelen en uitwijkstroken, enkele lange plateaus en enkele korte, überhaupt minder maatregelen

Aantal onvriendelijke maatregelen	Aantal vriendelijke maatregelen
4 (31%)	9 (69%)

## Wijk bij Duurstede

### Ov- en hulpdienstvriendelijke maatregelen

Maatregel	Fotonr.	Opmerking
Wegversmalling	40	Wegversmalling bij Zone 30-overgang
	53	Versmalling in combi met visuele drempel bij poort 60
	55	Versmalling
	56	Zie foto 53
	58	Idem
	60	Versmalling naar Zone 30
	62	Versmalling in combi met drempel



Maatregel	Fotonr.	Opmerking
Visuele maatregelen	53	Visuele drempel in combi met versmalling bij poort 60
	56	Idem
	58	Idem
Lang plateau/lange helling	10 en 12	Lang plateau bij kruising en 60-bord
	27 en 28	Lang plateau bij kruising en 60-bord
	43	Lang plateau bij kruising
Passeervakken	19/21/23	"gebruik ze!" met bord

#### Ov- en -hulpdienstvriendelijke maatregelen

Maatregel	Fotonr.	Opmerking
Kort plateau/korte helling	4 en 5	Kort plateau bij kruising
	18	Kort plateau bij kruising
	24	Idem
	45	Idem, met 60-bord
	61	Vorm: cirkel op kruising, met witeffecten
	71	Plateau bij kruising
SVT-drempel	50	Drempel
	62	Drempel in combi met versmalling
	63	Drempel

Veel maatregelen, veel wegversmallingen, enkele visuele maatregelen en enkele lange plateaus, maar ook wel wat korte plateaus en drempels.

Aantal onvriendelijke maatregelen	Aantal vriendelijke maatregelen
9 (36%)	16 (64%)

## Marum

#### Ov- en hulpdienstvriendelijke maatregelen

Maatregel	Fotonr.	Opmerking
Visuele maatregelen	21 en 22	Een visuele maatregel
Lang plateau/lange helling	Marum2/1	Lang plateau bij kruising
	8	Idem
	31	Lang plateau bij kruising
	33	Idem
	75	Lang plateau bij kruising
	76	Idem

## Ov- en -hulpdienst onvriendelijke maatregelen

Maatregel	Fotonr.	Opmerking
Kort plateau/korte helling	42	Kort plateau bij kruising
SVT-drempel	23	Korte drempel met flauwe helling
	35	Drempel met flauwe helling
	49	Drempel vlak voor kompoort 60
	64	Twee korte drempels met flauwe helling
	84	Drempel
	85	Idem
	93	Drempel vlak voor kombord 60

Redelijke lange plateaus bij kruisingen, maar ook een aantal korte drempels op wegen.

Aantal onvriendelijke maatregelen	Aantal vriendelijke maatregelen
9 (56%)	7 (44%)