

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

Drs. M. Amelink & ir. A.L. van Gent

D-2008-9

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

Verslag van een casus



Transumo

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	D-2008-9
Titel:	Samenwerking bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden in de gemeente Hof van Twente (Overijssel)
Ondertitel:	Verslag van een casus
Auteur(s):	Drs. M. Amelink & ir. A.L. van Gent
Projectleider:	Mr. P. Wesemann
Projectnummer SWOV:	69.612
Trefwoord(en):	Administration, local authority, decision process, safety, policy, interview, sustainable safety, Netherlands.
Projectinhoud:	Het is om uiteenlopende redenen wenselijk dat gemeenten bij de aanleg van 60km/uur-gebieden samenwerken met andere partijen. In dit onderzoek hebben we gekeken wat deze samenwerking betekent voor de effectiviteit van het beleid, dat wil zeggen de veiligheid van de weg. Het onderzoek is uitgevoerd in veertien gemeenten. Dit rapport bevat de dataverzameling voor het onderzoek in de gemeente Hof van Twente.
Aantal pagina's:	54 + 14
Prijs:	€ 16,50
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2008

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

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Telefoon 070 317 33 33
Telefax 070 320 12 61
E-mail info@swov.nl
Internet www.swov.nl

Samenvatting

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

Het onderzoek kent de volgende vraagstelling:

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

Dit rapport bevat de dataverzameling voor het onderzoek in de gemeente Hof van Twente. In het onderzoek zijn twee zaken gemeten. Ten eerste is de samenwerking tussen de verschillende actoren gemeten bij de besluitvorming over het aanleggen van de 60km/uur-gebieden. Ten tweede is de effectiviteit van het beleid gemeten.

Voor het meten van de samenwerking hebben we geïnventariseerd wie met elkaar contact onderhield en hoe vaak dat contact plaatsvond. Dat gebeurde door interviews met de betrokken gemeenteambtenaar en een enquête onder de actoren met wie contact is geweest of geweest zou moeten zijn. Van de data is een grafische voorstelling gemaakt: een afbeelding van het netwerk. We hebben specifiek gekeken naar de samenwerking met drie groepen. Ten eerste is gekeken naar de samenwerking met buurgemeenten en andere wegbeheerders waarmee de gemeente grensoverschrijdende 60km/uur-wegen heeft. Daarnaast is de samenwerking onderzocht met hulpdiensten (politie, brandweer, ambulance) en ov-maatschappijen (voor zover zij hun routes over de 60km/uur-wegen hebben lopen). Ten slotte zijn de contacten met burgers, bedrijven en belangenorganisaties bestudeerd.

Voor het meten van de effectiviteit van het beleid hebben we de uitkomst van de besluitvorming geoperationaliseerd als het Duurzaam Veilig-gehalte van de 60km/uur-wegen. Alle 60km/uur-wegen en -kruispunten zijn visueel geïnspecteerd en beoordeeld met de Duurzaam Veilig-meter. Met dit instrument zijn verschillende kenmerken van de weg zoals kantmarkering en obstakelvrije zone (voor wegvakken) en voorrangregelingen en snelheidsreducerende maatregelen (voor kruispunten) gemeten en is een algemene DV-score voor het 60km/uur-gebied bepaald. Daarna zijn de wegen beoordeeld aan de hand van specifieke kenmerken die samenhangen met de actoren waarmee overlegd moest worden. Zo zijn de overgangen van de gemeentelijke wegen naar buurgemeenten of wegen van andere wegbeheerders beoordeeld en is het aantal maatregelen bepaald dat hinder kon veroorzaken of juist vriendelijk was voor hulpdiensten en ov-maatschappijen.

In Hof van Twente blijkt de afstemming met de andere wegbeheerders goed tot stand te zijn gekomen; met alle partijen is bilateraal overleg gevoerd. Overleg met de hulpdiensten is eveneens goed tot stand gekomen; ook hier zijn met alle partijen bilaterale contacten onderhouden. De afstemming met burgers, bedrijven en belangengroeperingen is vormgegeven via overleg met de buurtschappen, op informatieavonden en apart overleg met belanghebbende partijen.

De resultante van het besluitvormingsproces, de gerealiseerde 60km/uur-wegen in het buitengebied, is met de Duurzaam Veilig-meter getoetst. Hieruit blijkt dat het DV-gehalte van de 60km/uur-wegen in het buitengebied van de gemeente Hof van Twente voor de wegvakken 91% is, terwijl de kruispunten 88% scoren. Wegvakken scoorden negatief op het kenmerk kantmarkering en met name op het kenmerk obstakelvrije zone. Voor de kruisingen werd de score negatief beïnvloed door het voorkomen van een voorrangregeling en de afwezigheid van snelheidsreducerende maatregelen. De Zones 60 lopen meestal niet door in de buurgemeente, of liggen juist wel in de buurgemeente maar houden op de grens van Hof van Twente op. De enige gemeentegrens van Hof van Twente waar de Zone 60 wel doorloopt is discontinu doordat de suggestiestrook van kleur verandert. Uiteindelijk zijn drie van de zes gemeentegrensovergangen vanuit een Zone 60 als onvoldoende beoordeeld en geen enkele als goed. Tot slot is de overheidshulpdienstvriendelijkheid van de Zones 60 in Hof van Twente beoordeeld als goed.

De geïnventariseerde wegen en met name de kruisingen in Hof van Twente zijn hiermee nog niet geheel volgens de eisen van Duurzaam Veilig vormgegeven.

Summary

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

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

The study poses the following question:

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

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

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

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

In Hof van Twente the cooperation with other road authorities has been good, there were bilateral contacts with all parties. The cooperation with emergency services and public transport companies was also good; in this category there were also bilateral contacts with all parties. There has been no contact with the latter. Communication with citizens, companies and interest groups took place in cooperation with hamlets, on information nights, and in separate consultations with interested parties.

The result of the decision-making process, the rural 60 km/h roads that have been realized, has been rated with the Sustainable Safety Indicator. This resulted in a Sustainable Safety level of rural 60km/h roads in the municipality of Hof van Twente of 91% for road sections, while the intersections scored 88%. Road sections had negative scores on the characteristic edge marking and particularly on the characteristic 'obstacle-free zone'. The scores for intersections were negatively affected by the presence of a priority regulation and the absence of physical speed reduction measures. The Zones 60 usually do not continue after the transition to a neighbouring municipality, or reversely, do not continue after the transition from a neighbouring municipality to Hof van Twente. The only border with a neighbouring municipality with a continuing Zone 60 is discontinuous because the non-compulsory lane changes colour. In the end, three of the six municipal transitions from a Zone 60 were rated 'insufficient', and none were rated 'good'. Finally, the 'emergency service and public transport friendliness' of the Zones 60 in Hof van Twente was rated 'good'. Generally it can be concluded that in Hof van Twente the roads that were included in the inventory, and particularly the intersections, do not yet entirely meet the Sustainable Safety requirements.

Inhoud

Voorwoord	9	
1. Inleiding	11	
1.1. Aanpak	11	
1.2. Methode van onderzoek	12	
2. Situatieschets gemeente Hof van Twente	13	
2.1. Kennismaking met de gemeente	13	
2.2. Verkeersonveiligheid en verkeersveiligheidsbeleid in gemeente Hof van Twente	14	
3. Actoren en netwerkanalyse	16	
3.1. Dataverzameling	16	
3.2. Betrokken actoren	17	
3.3. Algemene beschrijving van het netwerk	19	
3.3.1. Interview	19	
3.3.2. Enquête	20	
3.4. Het netwerk nader in beeld en geanalyseerd	21	
3.5. Wijzen van samenwerken in het netwerk	26	
3.5.1. Afstemming over de detailinrichting met buurgemeenten	26	
3.5.2. Afstemming met politie en hulpdiensten	28	
3.5.3. Afstemming met belangenorganisaties, bewoners en ondernemers	29	
4. Resultaten van de samenwerking	31	
4.1. Beleving vanuit het netwerk	31	
4.2. Inventarisatie Zones 60	32	
4.3. De Duurzaam Veilig-test	38	
4.3.1. Het Duurzaam Veilig-gehalte van wegvakken	39	
4.3.2. Het Duurzaam Veilig-gehalte van kruispunten	42	
4.3.3. Zoneovergangen	43	
4.3.4. Gemeentegrensovergangen	45	
4.3.5. Hulpdienst- en ov-vriendelijkheid van de infrastructuur	47	
4.3.6. Conclusie	48	
5. Conditionerende omstandigheden	50	
6. Conclusies	51	
Literatuur	53	
Bijlage 1 t/m 5	55	
Bijlage 1	Lijst met bestudeerde documenten	57
Bijlage 2	Verzendlijst enquête	59
Bijlage 3	DV-metingen per wegvak en kruispunt	61

Bijlage 4	Beoordeling zoneovergangen en gemeentegrensovergangen	65
Bijlage 5	Hulpdienst- en ov-vriendelijkheid van snelheidsremmers	67

Voorwoord

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

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

Op deze plek spreken wij onze dank uit aan de heer De Boer voor de medewerking aan het onderzoek. Daarnaast heeft Han Luteijn (stagiair) telefonische enquêtes uitgevoerd, waarmee hij ons tijdsintensief werk uit handen heeft genomen. Tevens willen wij bij deze allen bedanken die Han te woord hebben gestaan en de enquête hebben beantwoord.

1. Inleiding

Een belangrijk aspect van Duurzaam Veilig is het vormgeven van de infrastructuur volgens een coherente visie op het totale wegstelsel. Er wordt uitgegaan van één categorisering met een uniforme vormgeving per wegcategorie. Er is een groot aantal instanties, op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau verantwoordelijk voor en betrokken bij het wegbeheer. Voor het realiseren van een duurzaam veilige infrastructuur is daarom een goede onderlinge afstemming nodig. Tevens is afstemming nodig met actoren die geen wegbeheerder zijn, maar wel belangen hebben bij de vormgeving van het beleid. Hoe deze afweging en afstemming vorm krijgen en of en hoe samenwerking invloed heeft op de effectiviteit van het beleid, wordt in dit onderzoek onderzocht aan de hand van de volgende vraagstelling:

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

Concreet wordt in dit onderzoek ingezoomd op de invoering van 60km/uur-gebieden, ofwel de inrichting van erftoegangswegen (ETW) buiten de bebouwde kom. Bij deze maatregel gaat het om de herinrichting van verkeersluwe gebieden buiten de bebouwde kom. Dat zijn bijvoorbeeld wegen waaraan woningen liggen of wegen die voornamelijk gebruikt worden door landbouwverkeer of voor recreatie. In Nederland betreft dit ongeveer 75% van de weglengte buiten de bebouwde kom. Voor toewijzing tot erftoegangsweg, hadden deze wegen veelal een 80km/uur-regime. Hier komen vaak onacceptabele snelheidsverschillen tussen verkeersdeelnemers voor. Zowel in het Startprogramma als voor de Tweede Fase is daarom afgesproken om een gedeelte van deze wegen zo in te richten dat er nog maximaal 60 km/uur gereden kan en mag worden. Daarbij spelen ook een goede voorlichting en eventueel handhaving een rol.

1.1. Aanpak

De samenwerking bij de aanleg van 60km/uur-gebieden tijdens het *Startprogramma Duurzaam Veilig* is onderzocht in veertien gemeenten. Gemeenten die zijn geselecteerd voor het onderzoek hebben elk 10.000 tot 50.000 inwoners. Voorts hebben deze gemeenten (een deel van de) 60km/uur-wegen in eigen beheer. Daarnaast zijn alleen gemeenten meegenomen waar de inrichting van 30km/uur-gebieden is voltooid (of waar specifiek wordt aangegeven dat dit geen invloed heeft op de besluitvorming en inrichting van 60km/uur-wegen), waar de besluitvorming over 60km/uur-wegen is afgerond, en waar geen belangrijke personele wijzigingen hebben plaatsgevonden.

Het huidige casusverslag gaat over de gemeente Hof van Twente. Gekeken zal worden welke invloed verschillende vormen van samenwerking hebben op de effectiviteit van het vastgestelde beleid. Dit casusverslag vormt met de andere casussen de invoer voor een vergelijkende casestudie (zie Bax et al., 2003) waarover in een eindverslag is gerapporteerd (Bax et al., 2008). De uitkomsten van het onderzoek dienen bij te dragen aan een betere

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

1.2. **Methode van onderzoek**

Voor het onderzoek naar de besluitvorming over de 60km/uur-maatregel in de gemeente Hof van Twente is gebruikgemaakt van diverse bronnen: een interview met een vertegenwoordiger van de ambtelijke organisatie in de gemeente, schriftelijke documenten (*Bijlage 1*), een enquête onder betrokken actoren (*Bijlage 2*) en een analyse van de uitvoering van het beleid met de door de SWOV ontwikkelde Duurzaam Veilig-meter. Met deze bronnen is een beeld verkregen van de vormen van samenwerking en van de beleidsresultaten. De bevindingen hiervan worden besproken in *Hoofdstuk 3* (actoren en netwerkanalyse), *Hoofdstuk 4* (resultaten) en *Hoofdstuk 5* (conditionerende omstandigheden). Alvorens de analyses te bespreken wordt een beeld geschetst van de onderzochte gemeente (zie *Hoofdstuk 2*). Dit rapport eindigt met een aantal conclusies (*Hoofdstuk 6*) op basis van het onderzoek in de gemeente Hof van Twente.

2. Situatieschets gemeente Hof van Twente

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

2.1. Kennismaking met de gemeente

De gemeente Hof van Twente is gelegen in Zuidwest-Twente (provincie Overijssel) en heeft ongeveer 35.000 inwoners. Het bestaat uit de kernen Bentelo, Delden, Diepenheim, Goor, Hengevelde en Markelo, een aantal buurtschappen en een groot buitengebied. De gemeente is op 1 januari 2001 ontstaan door een gemeentelijke herindeling, waarbij de gemeenten Ambt Delden, Stad Delden, Diepenheim, Goor en Markelo zijn samengevoegd.

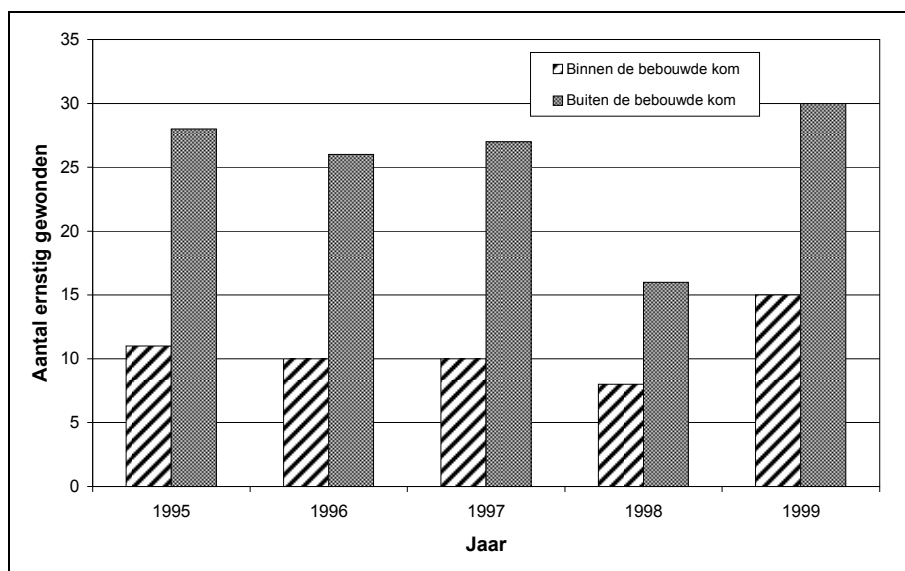
Kenmerk	Situatie anno 2003
Aantal inwoners	35.038
Oppervlakte	215 km ²
Buurgemeenten	Hengelo, Haaksbergen, Rijssen-Holtén, Wierden en Borne alle in de provincie Overijssel, en Berkelland en Lochem in de provincie Gelderland
Lengte wegen in beheer	641 km, waarvan 475 km buiten de bebouwde kom (inclusief enkele onverharde of niet-toegankelijke wegen, in 2003; bron: NWB, AVV)
Begroting maatregelenpakket 60km wegen	€ 439.000 voor gebied bij Delden € 257.000 voor het gebied bij Markelo € 220.455 (fl. 485.000) voor de wegen in de Zuidoosthoek In totaal: € 916.455

Tabel 2.1. Enkele gegevens over de gemeente Hof van Twente (SWOV Kennisbank, CBS Statline).

Het buitengebied van Hof van Twente dat als Zone 60 is ingericht kan grofweg in vier delen gesplitst worden. Gebied 1 is gelegen ten noorden van Delden en wordt ingesloten door de A1, A35, N742 en de N741. In dit gebied speelt een ruilverkavelingsplan (Halsema at al., 2002). Gebied 2 ligt ten noordoosten van Goor, tussen de N346, de N347, het Twentekanaal en de gemeentegrens met Wierden en Borne. Gebied 3 ligt ten oosten en noorden van Markelo. Het wordt begrensd door de Goorseweg (N753), de Holterweg (N755), de A1 en een deel van de Rijssenseweg (N752). Een ander deel van de N752 doorkruist het gebied. Gebied 4 bestaat uit twee pilotprojecten in het zuidoosten van de gemeente Hof van Twente. Het gaat om de Suetersweg, ten oosten van Bentelo, en de Gorsveldweg, tussen Hengevelde en Bentelo. Alleen deze twee wegen zijn ingericht als Zone 60, alle zijstraten vallen erbuiten.

2.2. Verkeersonveiligheid en verkeersveiligheidsbeleid in gemeente Hof van Twente

Afbeelding 2.1 schetst de ontwikkeling van ernstige verkeersongevallen (dodelijke afloop of ziekenhuisopname) over de periode 1995-1999 in de gemeente Hof van Twente. Gedurende de vijfjaarsperiode 1995-1999 vonden 70% van de ongevallen in de gemeente Hof van Twente plaats op wegen buiten de bebouwde kom. Het aantal ongevallen per jaar is zeer gering.



Afbeelding 2.1. Aantal ernstige verkeersongevallen (met dodelijk letsel of ziekenhuisopname) in gemeente Hof van Twente in de jaren 1995-1999 uitgesplitst naar binnen en buiten de bebouwde kom.

In de gemeente zijn drie gebieden als Zone 60 ingericht: in de noordwesthoek bij de kern Markelo (in 2004), ten noordoosten van Goor, en in de noordoosthoek bij de kern Delden (in 2005). Het beleid dat hieraan ten grondslag lag is vastgelegd in het gemeentelijk verkeersveiligheidsplan uit 2002 (Halsema et al., 2002).

Daarnaast zijn twee wegen in het zuidoosten als 60km/uur-weg ingericht (bij Bentelo en Hengevelde). Dit is reeds gedaan in 2001 (dus voordat het gemeentelijk verkeersveiligheidsplan vastgesteld werd). Deze wegen lagen op dat moment in de voormalige gemeente Ambt Delden. Het beschikbare budget wordt jaarlijks door de gemeenteraad vastgesteld.

De inrichting van de noordoosthoek (bij de kern Delden) was onderdeel van het Regionale uitvoeringsprogramma 'RUP'. Voor verkeersveiligheidsmaatregelen zijn de gemeenten in de regio Twente verdeeld over drie zogenaamde RUP-gebieden. Per RUP-gebied wordt, samen met alle partijen die zich inzetten ter verbetering van de verkeersveiligheid in Twente (gemeenten, regio Twente, provincie Overijssel, Rijkswaterstaat) bepaald welke projecten en maatregelen de komende tijd worden uitgevoerd. Daarin zijn onder meer de maatregelen voor West-Twente vastgelegd (de zogenaamde WET-gebieden). De Zone 60-maatregelen zijn daar onderdeel van. De maatregelen bij de kern Delden worden in deze terminologie WET15 en WET16 genoemd. De nadruk heeft in dit gebied gelegen op wegvakmaatregelen (en minder op kruispuntmaatregelen).

Ten noorden van de kern Delden ligt het landgoed Twickel. In eerste instantie zou alleen het directe gebied rond dit landgoed als 60km/uur-zone worden ingericht. Dit was vastgelegd in een convenant tussen de gemeente en de Stichting Twickel (die het landgoed beheert). In een later stadium zijn de 60km/uur-maatregelen genomen onder de noemer WET-gebieden. De zone is daarbij uitgebreid ten opzichte van het oorspronkelijke plan in het convenant.

Aanleiding voor de genomen maatregelen in het noordwestgebied (rond Markelo) waren de ongevallengegevens en brieven van bewoners die wegen bij hen in de buurt als onveilig ervoeren. Voor dit gebied is een klankbordgroep opgericht, waarin die bewoners zitting namen. Adviesbureau Roelofs is door de gemeente ingehuurd om het proces te ondersteunen. Hun rol lag met name bij het technisch ontwerp, maar ze waren ook betrokken bij de informatieavond waar de plannen werden gepresenteerd.

In de zuidoosthoek van de gemeente zijn twee wegen (Suetersweg en Gorsveldweg zijn in 2000 in een 60km/uur-weg omgezet. Daarvoor is een workshop gehouden en is overlegd met onder meer politie, dorpsraad en burgers.

Voordat de gemeente verdere 60km/uur-maatregelen gaat nemen wacht men de resultaten van een evaluatie af. De evaluatie zal betrekking hebben op de twee ingerichte gebieden. Als de resultaten goed blijken te zijn dan gaat de gemeente de rest van het buitengebied herinrichten.

3. Actoren en netwerkanalyse

Samenwerking is de bewuste afstemming van individuele doeleinden en handelingsplannen van de betrokken actoren. Bij samenwerking gaat het in deze omschrijving om het bundelen van krachten gericht op een gemeenschappelijk doel, in dit geval de verkeersveiligheid. In dit onderzoek bekijken we de wijze en de mate van samenwerking. We gaan daarbij uit van een aantal beleidsopgaven waar gemeenten voor staan bij het afstemmen van hun plannen en inrichting van haar buitengebied. Op basis van de algemene beleidsopgaven en de specifieke kenmerken van de onderzochte gemeente wordt een optimale samenwerking beschreven. Vervolgens wordt gekeken hoe de samenwerking daadwerkelijk is uitgekapt. Daarbij wordt zowel gekeken naar de contacten tussen actoren als de kennis over de standpunten van de betrokken actoren.

Dit hoofdstuk bevat een nadere analyse van de verschillende actoren en de gerealiseerde wijze van samenwerken. Deze analyse is gebaseerd op een interview gehouden met een betrokken ambtenaar van de onderzochte gemeente, documentanalyse en een enquête afgenomen onder de andere betrokken actoren. In *Paragraaf 3.1* wordt de dataverzameling nader toegelicht. Vervolgens worden in de *Paragrafen 3.2 en 3.3* de betrokken actoren en het netwerk van de gemeente Hof van Twente in kaart gebracht. De *Paragrafen 3.4 en 3.5* gaan gedetailleerder in op de samenstelling van het netwerk en de wijzen van samenwerken die worden benut bij de besluitvorming over de aanleg van 60km/uur-wegen in de gemeente Hof van Twente.

3.1. Dataverzameling

De analyse is gebaseerd op een interview gehouden op 9 mei 2006 met de heer De Boer van de gemeente Hof van Twente, een documentanalyse (zie *Bijlage 1*) en een in juni en juli telefonisch afgenomen vragenlijst onder vijftien betrokken actoren (zie *Bijlage 2*).

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

Van de achttien verzoeken voor een telefonische enquête werden vijftien positief beantwoord. De respons is daarmee 83%; dit is hoog. Bij drie actoren kon door omstandigheden geen betrokkene worden gevonden, of zij gaven te kennen niet genegen te zijn mee te werken. Als gevolg hiervan, en omdat daarnaast een aantal actoren niet alle vragen wist te beantwoorden, wisselt het aantal geënquêteerden dat een vraag heeft beantwoord. Bij de relevante tabellen staat daarom het aantal

respondenten (N) vermeld. Indien respondenten tijdens de enquête op een vraag meer dan één antwoord konden geven wordt naast de N tevens vermeld hoeveel antwoorden er in totaal gegeven zijn. Bij de resultaten moet in acht worden genomen dat slechts enkele burgers zijn benaderd. De antwoorden van deze mensen kunnen geenszins worden beschouwd als een afspiegeling van de actor 'burgers'; ze geven slechts een impressie van de geënquêteerden.

3.2. Betrokken actoren

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

Tabel 3.1 geeft een overzicht van actoren, en hun belang en opstelling bij de invoering van 60km/uur-gebieden in de gemeente Hof van Twente. Wat de belangen betreft, konden de actoren aangeven welke belangen voor hen centraal staan bij besluiten over 60km/uur-wegen; zij konden er maximaal vijf kiezen uit een lijst van dertien.

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

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

Alle respondenten noemen Betere verkeersveiligheid, waarmee dit belang verreweg het meest is genoemd. Daarnaast werden Minder sluipverkeer, Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid en Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregel respectievelijk negen, acht en zeven keer genoemd.

Over de opstelling van de meeste actoren hebben slechts weinig respondenten hun mening gegeven. Van de gemeente Hof van Twente, de Provincie Overijssel en de politie is de opstelling door minimaal de helft van de respondenten beoordeeld. De houding van de gemeente werd redelijk tot zeer constructief bevonden. De politie was overwegend redelijk constructief. Voor de provincie werd over het algemeen een redelijk constructieve houding aangegeven, echter één respondent noemde deze actor helemaal niet constructief.

Actor	Belangen	Opstelling
Gemeente Hof van Twente	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betere verkeersveiligheid 2. Financiële verantwoording 3. Draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersbeleid 4. Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid 5. Lagere rijsnelheden 	Zeer (6), redelijk (6) en weinig (1) constructief (N=13)
Gemeente Wierden	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betere verkeersveiligheid 2. Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid 3. Meewerken aan landelijk beleid 4. Minder sluipverkeer 5. Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente 	Zeer en redelijk constructief (N=2)
Gemeente Borne	(Geen respons)	Redelijk constructief (N=3)
Gemeente Hengelo	<ol style="list-style-type: none"> 1. Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente 2. Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregel 3. Minder sluipverkeer 4. Meewerken aan landelijk beleid 5. Betere verkeersveiligheid 	Redelijk constructief (N=3)
Provincie Overijssel	<ol style="list-style-type: none"> 1. Meewerken aan landelijk beleid 2. Draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersbeleid 3. Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid 4. Betere verkeersveiligheid 5. Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregel 	Zeer (2), redelijk (5) en helemaal niet (1) constructief (N=8)
WGR+ Regio Twente	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betere verkeersveiligheid 2. Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente 3. Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid 4. Minder sluipverkeer 5. Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregel 	Zeer (1) en redelijk (4) constructief (N=5)
Dienst Landelijk Gebied	(Geen respons)	Redelijk constructief (N=2)
Adviesbureau Roelofs	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betere verkeersveiligheid 2. Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid 3. Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregel 4. Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer 5. Lagere rijsnelheden 	Zeer en redelijk constructief (N=2)
Politie	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betere verkeersveiligheid 2. Lagere rijsnelheden 3. Minder sluipverkeer 4. Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer 5. Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente 	Zeer (2) en redelijk (6) constructief (N=8)
Brandweer	<ol style="list-style-type: none"> 1. Goede aanrijtijden hulpdiensten 2. Betere verkeersveiligheid 	Zeer, redelijk en weinig constructief (N=3)
Ambulancedienst	<ol style="list-style-type: none"> 1. Goede aanrijtijden hulpdiensten 2. Betere verkeersveiligheid 3. Meewerken aan landelijk beleid 4. Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregel 5. Draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersbeleid 	-
Raad van Buurtschappen "De Groene Hof"	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betere verkeersveiligheid 2. Minder sluipverkeer 3. Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid 4. Draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersbeleid 	Zeer, redelijk en weinig constructief (N=3)
Stichting Twickel	<ol style="list-style-type: none"> 1. Behoud van landelijk karakter omgeving 2. Lagere rijsnelheden 3. Minder sluipverkeer 	Redelijk (2) weinig (1) en helemaal niet (1) constructief (N=4)

Actor	Belangen	Opstelling
	4. Betere verkeersveiligheid	
Regionaal Overleg Verkeersveiligheid (ROVO)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betere verkeersveiligheid 2. Anders, namelijk gedragsbeïnvloeding door educatie en promotie 3. Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregel 4. Draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersbeleid 5. Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid 	Redelijk constructief (N=3)
Lokale Land- en Tuinbouworganisatie (LTO)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betere verkeersveiligheid 2. Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer 3. Minder sluipverkeer 4. Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregel 5. Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente 	Redelijk constructief (N=1)
Staatsbosbeheer	<ol style="list-style-type: none"> 1. Behoud van landelijk karakter omgeving 2. Betere verkeersveiligheid 3. Minder sluipverkeer 4. Lagere rijksnelheden 	Redelijk constructief (N=1)
Ondernemersvereniging Markelo	<ol style="list-style-type: none"> 1. Betere verkeersveiligheid 2. Lagere rijksnelheden 3. Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid 4. Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer 5. Minder sluipverkeer 	Redelijk constructief (N=2)
Individuele burgers (met name die bezwaar hebben ingediend)	(Geen respons)	Zeer (1), redelijk (3) en weinig (1) constructief (N=5)

Tabel 3.1. *Beleidsnetwerk van de gemeente Hof van Twente.*

3.3. Algemene beschrijving van het netwerk

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

3.3.1. Interview

De gemeente Hof van Twente gaf in het interview aan op verschillende wijzen contact te hebben onderhouden over de inrichting van haar buitengebied. Het interview heeft zich hoofdzakelijk gericht op het gebied in het noordoosten van de gemeente. Voor de andere gebieden is grotendeels teruggevallen op de documentatie.

Voor het buitengebied in het noordoosten van de gemeente had Hof van Twente een soort 'projectgroep' waarin overleg plaatsvond met de stichting Twickel (beheerder van een landgoed bij Delden), politie, brandweer, de Dienst Landelijk Gebied en een vertegenwoordiger van de vereniging van buurtraden. Met deze actoren was overigens ook ad hoc individueel contact. De Dienst Landelijke Gebieden (DLG) had daarbij een belangrijke rol in de financiering van de maatregelen aan de westkant van deze Zone 60. Zij konden uiteindelijk hun financiële bijdrage niet leveren, waardoor een deel van de maatregelen (tot nader order) is uitgesteld. Ook was er contact voor

subsidie met de Regio Twente. Deze discussie werd bemoeilijkt door de wens van de provincie Overijssel om ook een provinciale weg door Hof van Twente te laten herinrichten tot 60km/uur-weg. De herinrichting van de betreffende provinciale weg (die gelijk werd meegenomen in de aanleg van de gemeentelijke 60km/uur-wegen) is met de *provincie Overijssel* in een contract vastgelegd. De gemeente verzorgde de uitvoering, en de provincie betaalde. De contacten met andere buurgemeenten liepen niet via de regio maar rechtstreeks met betreffende buurgemeenten.

Voor de inrichting en uitvoering van het gebied in het noordwesten is een adviesbureau ingehuurd.

Met buurgemeenten is per gemeente apart beperkt contact geweest. Zo is met Wierden overlegd over met name de rol van de Dienst Landelijke Gebieden. Met de gemeente Borne is na de realisatie contact geweest. Met Hengelo was contact voor de wegen in de zuidoosthoek van de gemeente. De gemeente Hof van Twente verwacht overigens dat er nog initiatieven vanuit de buurgemeenten zullen komen omdat Hof van Twente voorliep op de uitvoering van de maatregel ETW60. Afstemming is met name nodig als twee buurgemeenten 60km/uur-gebieden hebben ingericht.

Met de *politie* is contact via de projectgroep. Met de *brandweer* is behalve in de projectgroep intern gesproken (aangezien zij onderdeel van de gemeente zijn). Met de *ambulancedienst* is kort overleg gevoerd via de mail.

Er is één inloopavond voor *individuele burgers* geweest; er kwam toen wat commentaar over details van de inrichting. Uiteindelijk zijn er geen formele bezwaren tegen de plannen bij de gemeente binnengekomen.

Geen contact was er met *waterschappen, ov-maatschappijen* (want in de 60km/uur-gebieden rijdt geen lijndienst), *Openbaar Ministerie, 3VO* (of andere belangenorganisaties) en *individuele bedrijven* (behalve de agrariërs via de buurtschappen).

3.3.2. Enquête

De gemeente geeft zelf aan zowel via projectoverleg als via bilaterale contacten overlegd te hebben over de inrichting van 60km/uur-wegen in haar buitengebied. Uit de enquête blijkt dat het merendeel van de actoren via vergaderen contact had met de gemeente Hof van Twente.

Wijze van contact	%*
Vergaderen	86
Telefonisch	36
E-mail/schriftelijk	29
* De wijze van contact telt op tot meer dan 100% omdat respondenten meer dan één antwoordcategorie hebben aangeven	

Tabel 3.2. *Wijze van contact met de gemeente Hof van Twente (N=14; 21 antwoorden).*

Tijdens de enquêtes gaven dertien actoren aan dat de gemeente Hof van Twente een aanpak hanteerde waarbij andere actoren inbreng konden geven bij de aanleg van de 60km/uur-wegen. Slechts één actor vond dat dit

niet het geval was. Alle dertien gaven aan ook daadwerkelijk inbreng te hebben gehad. *Tabel 3.3* geeft aan hoe deze actoren hun inbreng typeren. Het merendeel geeft aan advies te hebben gegeven bij het opstellen van het conceptplan. Daarnaast geeft een kwart van de respondenten aan gezamenlijk over het beleid te beslissen.

Wijze van inbreng	%
Geven van advies bij het opstellen van het conceptplan	62
Geven van advies uitsluitend na de totstandkoming van het conceptplan	8
Meebeslissen over het beleid met de gemeente over de invulling van 60km/uur-gebieden	8
Gezamenlijk beslissen met de gemeente over gezamenlijk beleid	23

Tabel 3.3. Wijze van inbreng bij de besluitvorming over 60km/uur-wegen in de gemeente Hof van Twente (N=13).

Van de actoren die inbreng hebben geleverd, geeft het grootste deel aan dat hun inbreng in redelijk mate is teruggekomen. Twee actoren gaven aan dat het nog niet bekend is hoe hun inbreng terugkomt (zie *Tabel 3.4*).

Effect inbreng	%
Niet	0
Een beetje	8
Redelijk	62
In hoge mate	15
Niet bekend	15

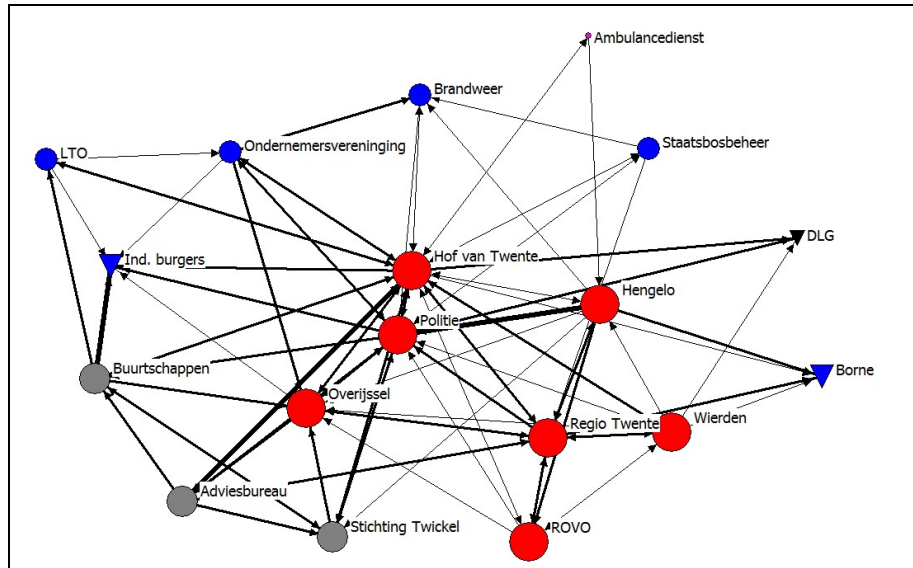
Tabel 3.4. Effect van de inbreng (N=13).

3.4. Het netwerk nader in beeld en geanalyseerd

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

Contactennetwerk

Afbeelding 3.1 geeft een overzicht van alle actoren en hun onderlinge relaties in het netwerk rond de invoering van 60km/uur-zones in de gemeente Hof van Twente. De pijlen geven aan wie met wie contact zegt te hebben gehad. De verschillende actoren hoeven niet elkaar als contact te noemen. Het adviesbureau geeft bijvoorbeeld aan contact te hebben met Stichting Twickel maar de stichting meldt dit contact niet. Er is met andere woorden geen wederkerige of bilaterale relatie, maar een unilaterale.



Afbeelding 3.1. Contactennetwerk (dikke pijl = wekelijks contact, gewone pijl = maandelijks contact, dunne pijl = jaarlijks contact). Grootte en kleur van de cirkels: groepen actoren in de kern (groot) of op de meer perifere posities (kleiner) binnen het netwerk, gebaseerd op het (minimale) aantal directe contacten dat zij onderhouden¹. (Non-respondenten zijn met een driehoek weergegeven.)

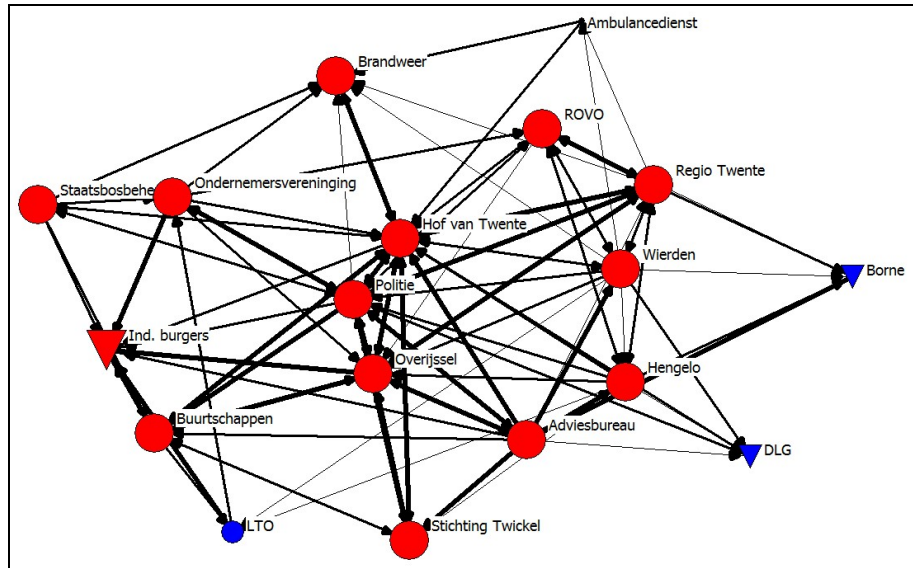
Voordat we in detail naar het netwerk kijken valt in de figuur op voorhand al een aantal zaken op. Het netwerk bestaat uit achttien actoren, inclusief de gemeente Hof van Twente. Niet ieder mogelijk contact tussen actoren is daadwerkelijk gelegd – we zien ‘lichte vlekken’ in het netwerk – en niet alle actoren zijn op gelijk niveau verbonden in het netwerk. We zien globaal twee schillen. Zeven actoren bevinden zich in de ‘harde kern’ van het netwerk (de grote bollen). Dit is de groep actoren die de meeste contacten onderhoudt. De andere actoren bevinden zich in de buitenschil en zijn minder goed in het netwerk ingebed. Dat geldt vooral voor de ambulancedienst.

Standpuntennetwerk

We introduceren ook een tweede netwerk: het standpuntennetwerk. Anders dan het contactennetwerk uit Afbeelding 3.1 geeft dit netwerk weer in welke mate actoren kennis zeggen te hebben van elkaars standpunten over de invoering van 60km/uur-zones (Afbeelding 3.2).

Er zijn enkele grote verschillen tussen het contactennetwerk in Afbeelding 3.1 en het standpuntennetwerk in Afbeelding 3.2. De tweede schil van actoren uit de periferie van het netwerk is vrijwel geheel verdwenen. Actoren zijn veel gelijkmatiger in het netwerk ingebed. Alleen de ambulancedienst en de Land- en Tuinbouworganisatie (LTO) behouden hun perifere positie. De andere twee actoren zijn non-respondenten. Hun positie is daardoor onbepaald. Een tweede verschil is de intensiteit van de relaties. De dikke lijnen geven aan dat actoren goed tot zeer goed op de hoogte zijn van elkaars standpunten over invoering van 60km/uur-wegen.

¹ De figuur is vervaardigd met Netdraw 2.17 via *Multi Dimension Scaling* (MDS) en *k-core* algoritmen. Alle overige netwerkmaatstaven in dit onderzoek zijn berekend met de netwerksoftware Ucinet 6.97 voor Windows (Borgatti, Everett & Freeman, 2002).



Afbeelding 3.2. Standpuntennetwerk (dikke pijl = zeer goed, gewone pijl = redelijk, dunne pijl = beetje). Grootte en kleur of arcering van de cirkels: groepen actoren in de kern (groot) of op de meer perifere posities binnen het netwerk, gebaseerd op het (minimale) aantal directe kennisrelaties dat zij onderhouden. (Non-respondenten zijn met een driehoek weergegeven.)

Analyse en vergelijking van beide netwerken

Door goed naar Afbeelding 3.1 en Afbeelding 3.2 te kijken hebben we intuïtief al enkele kenmerkende karakteristieken benoemd. In Tabel 3.5 geven we daaraan een vervolg.

	Asymmetrisch		Symmetrisch	
	Contacten-netwerk	Standpunten-netwerk	Contacten-netwerk	Standpunten-netwerk
Dichtheid (%)	29	33	42	50

Tabel 3.5. Dichtheid van de netwerken.

De *dichtheid* van een netwerk geeft de verhouding weer tussen het *maximaal* aantal mogelijke relaties en het *feitelijk* aantal relaties in het netwerk. De maatstaf geeft zowel een indicatie van de 'compleetheid' van het netwerk in termen van aanwezige relaties, alsook van de complexiteit (Knoke & Kuklinski, 1982). In relatie tot de wijze van samenwerking in een netwerk kan een volledig verbonden netwerk eerder wijzen op een Poolse Landdag dan op een uitgebalanceerd netwerk dat is afgestemd op de voorliggende deeltaken of problemen die om een oplossing vragen. Een relatief lage dichtheid kan daarom toch in een relatief goed afgestemd netwerk resulteren. De maatstaf varieert tussen 0 en 100% en biedt mogelijkheden om netwerken van verschillende grootte met elkaar te vergelijken.

De dichtheid van het contactennetwerk bedraagt 42% indien we *geen* rekening houden met de *richting* van de contacten (zie ook de vetgedrukte rij in Tabel 3.6). We spreken dan over een *symmetrisch* netwerk waarin ieder

contact per definitie bilateraal is. We negeren met andere woorden – in tegenstelling tot in *Afbeelding 3.1* – de pijlen of richting van de relaties.

Indien we wel naar de richting van de contacten kijken, neemt de dichtheid in vergelijking tot het symmetrische netwerk af omdat er veel meer relaties mogelijk zijn. Een 'uit-relatie' van actor A naar actor B hoeft niet automatisch 'beantwoord' te worden en kan dus unilateraal zijn. In dit geval is 29% van alle mogelijke in- en uitgaande contacten ook daadwerkelijk aanwezig (zie wederom de vetgedrukte rij van *Tabel 3.6*).

De dichtheid van het standpuntennetwerk is groter. Van alle mogelijke kennisrelaties zijn 50% ook daadwerkelijk aanwezig (symmetrisch). Asymmetrisch bedraagt de dichtheid 33%. Dit betekent tevens dat iedere actor gemiddeld de standpunten van 33% van de andere actoren zegt te kennen.

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

Positie en prominentie van actoren in het netwerk

Tabel 3.6 geeft met drie maten voor elk van de actoren in beide netwerken weer hoe dicht zij zich bevinden bij het centrum van het netwerk:

- **Uitgraad:** het percentage actoren waarmee de actor X zegt direct contact te hebben. Actoren met een hoge uitgraad zijn actieve zenders in het netwerk. Zij zijn in staat met vele anderen informatie uit te wisselen en/of hen te attenderen op hun zienswijzen. Op basis van deze structurele positie noemen we deze actoren *beïnvloeders*.
- **Ingraad:** het percentage actoren dat zegt directe contacten met actor X te onderhouden. Actoren met een hoge ingraad zijn *prominent*, in die zin dat veel andere actoren direct toegang zoeken.

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

- **Centraliteit:** het percentage actoren waarmee actor X directe contacten onderhoudt, ongeacht de richting ('in of uit') van deze contacten. Centrale actoren hebben doorgaans toegang tot meer, en meer diverse informatie (of andere hulpbronnen). Zij zijn prominente actoren en daardoor invloedrijk, maar tegelijk ook subject van beïnvloeding door anderen. Uiteindelijk kan van belang zijn of de centraliteit bijdraagt aan het bouwen van bruggen naar nauwelijks geïntegreerde actoren op grotere afstand, of dat de centraliteit is te danken aan meer nabije contacten in reeds onderling verbonden actoren.

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

Actor	Contactennetwerk			Standpuntennetwerk		
	Asymmetrisch		Symmetrisch	Asymmetrisch		Symmetrisch
	Uitgraad %	Ingraad %	Centraliteit %	Uitgraad %	Ingraad %	Centraliteit %
Gemeente Hof van Twente	100	82	100	59	76	88
Gemeente Wierden	47	18	47	65	24	71
Gemeente Borne	0*	24	24	0*	29	29
Gemeente Hengelo	47	24	59	53	24	65
Provincie Overijssel	29	53	65	41	59	65
WGR+ Regio Twente	41	41	53	53	35	59
Dienst Landelijk Gebied	0*	18	18	0*	29	29
Adviesbureau Roelofs	29	18	35	65	12	65
Politie	59	59	82	65	59	82
Brandweer	6	29	29	6	41	41
Ambulancedienst	12	6	12	12	12	24
Raad van Buurtschappen "De Groene Hof"	29	24	41	29	35	47
Stichting Twickel	24	29	35	24	35	35
ROVO	29	24	35	41	29	47
LTO	18	12	24	12	18	29
Staatsbosbeheer	24	12	24	35	12	35
Ondernemersvereniging Markelo	29	18	35	35	18	47
Individuele burgers	0*	35	35	0*	47	47
Gemiddelde voor het gehele netwerk, tevens netwerkdichtheid	29	29	42	33	33	50
Standaarddeviatie	24	19	22	23	18	19

* Non-respondenten scoren 0 op de uitgraad

Tabel 3.6. *Netwerkdichtheid (vetgedrukte rij) en centraliteitsmaatstaven per actor uit het beleidsnetwerk van de gemeente Hof van Twente voor zowel het contacten- als standpuntennetwerk².*

In Tabel 3.6 valt op dat behalve de gemeente Hof van Twente ook de politie een actieve rol speelt. In kolom 4 is zichtbaar dat de centraliteit van de politie 82% is. In het kennisnetwerk valt op dat 59% van de actoren het standpunt van de politie over invoering van 60km/uur-wegen kent. De politie deelt die positie met de provincie Overijssel (kolom 6). De brandweer en ambulancedienst zijn beduidend minder centrale actoren. Over het algemeen zijn de diverse wegbeheerders de meest actieve actoren in het communicatienetwerk.

Uit de centraliteiten van het contacten- en standpuntennetwerk (zie Tabel 3.6) valt op dat deze een gelijke trend hebben. Over het algemeen scoren actoren die een hoge centraliteit hebben in het contactennetwerk ook hoog in het standpuntennetwerk. Hetzelfde geldt voor actoren die lager scoren in

² Deze maatstaven zijn geïntroduceerd door Linton Freeman (1979). De gemiddelden zijn afgerond op hele getallen.

de centraliteiten, zowel in het standpunten- als het contactennetwerk. Een dergelijk verband is ook niet verwonderlijk aangezien het hebben van contact veelal samenhangt met geïnformeerd zijn over de standpunten van actoren waarmee contact wordt onderhouden.

3.5. **Wijzen van samenwerken in het netwerk**

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

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

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

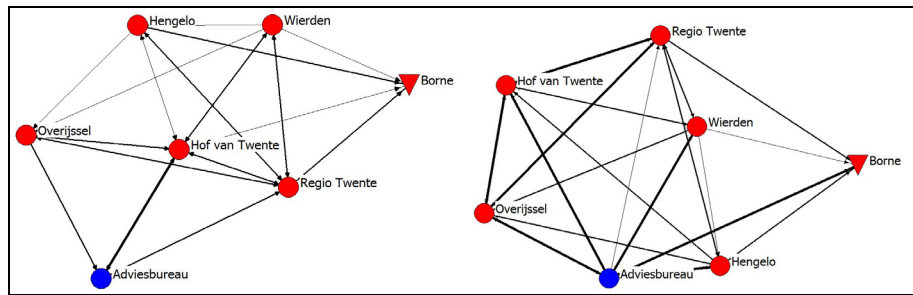
In de volgende subparagrafen formuleren we per deelonderwerp veronderstellingen over de actoren die in het (deel)netwerk zouden moeten zitten en over de typen contacten (bilateraal, unilateraal), die ons inziens zouden bijdragen aan het effectief en efficiënt inrichten van de wegen. Daarna wordt geanalyseerd in hoeverre de werkelijke samenstelling van het netwerk hiermee overeenkomt. Indien de werkelijke samenstelling niet afdoende de relevant geachte wijze van afstemming dekt, wordt nagegaan of het standpuntennetwerk de ontbrekende contacten kan opvangen. In andere gevallen wordt het standpuntennetwerk enkel beschreven als dit tot relevante aanvullingen op het contactennetwerk leidt.

3.5.1. *Afstemming over de detailinrichting met buurgemeenten*

De gemeente Hof van Twente heeft voor de afstemming van de inrichting van haar buitengebied te maken met drie buurgemeenten (Wierden, Borne en Hengelo) en de provincie Overijssel over een provinciale weg

We veronderstellen dat minimaal bilateraal contact tussen de gemeenten of andere relevante wegbeheerders nodig is om tot een daadwerkelijk afgestemde situatie te komen. Als deze contacten ook daadwerkelijk gerealiseerd worden, zal het netwerk een stervorm vertonen met centraal de gemeente Hof van Twente en tweezijdige contacten naar elk van de buurgemeenten.

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



Afbeelding 3.3. Contactennetwerk (links) en standpuntenetwerk (rechts) tussen gemeente Hof van Twente, buurgemeenten, provincie Overijssel en Regio Twente (als enige niet-wegbeheerder). Het ingehuurd adviesbureau is donker gekleurd en feitelijk een verlengstuk van Hof van Twente. (Deelweergaven van respectievelijk Afbeelding 3.1 en Afbeelding 3.2.)

De gemeente Hof van Twente loopt in regionaal verband voorop met het inrichten van 60km/uur-wegen. Hoewel de gemeente met alle relevante buurgemeenten en de provincie contacten onderhoudt, verwacht zij in de nabije toekomst nog nadere samenwerking op initiatief van diverse buurgemeenten die later starten met de uitvoering. Met gemeente Borne is het meest concreet afgestemd over een consistente inrichting van grensovergangen in de 60km/uur-zones (bron interview). Met gemeente Hengelo bestaan eveneens contacten, maar deze resulteren niet in de gewenste afstemming van de detailinrichting:

"De gemeentegrens is bij deze wegen goed te zien aangezien Hengelo grijze fietsstroken heeft en Hof van Twente rode. Het intergemeentelijke overleg is in dat geval dus niet optimaal verlopen." (bron: interview ambtenaar gemeente Hof van Twente)

Met gemeente Haaksbergen onderhoudt Hof van Twente strikt genomen geen grensovergangen in een aaneengesloten 60km/uur-gebied. Gemeente Haaksbergen valt daarmee buiten onze analyse. Tijdens de infrastructuurinventarisatie bleek dat het gebied van Haaksbergen grenzend aan Hof van Twente als 60km/uur-gebied is ingericht. Hof van Twente heeft in dezelfde hoek, maar niet aansluitend op die gemeentegrens, twee wegen als pilot met 60 km/uur ingericht. Er zijn hierdoor enkele korte wegvakken ontstaan met een 80km/uur-regime die gelegen zijn tussen twee als 60 km/uur ingerichte wegen.

De contacten met de provincie Overijssel staan in het teken van het inrichten van een provinciale weg onder beheer van gemeente Hof van Twente. Op de agenda van de Regio Twente staat het onderwerp ook op de agenda, vooral uit de optiek van financiering en verdeling van subsidiegelden.

Conclusie

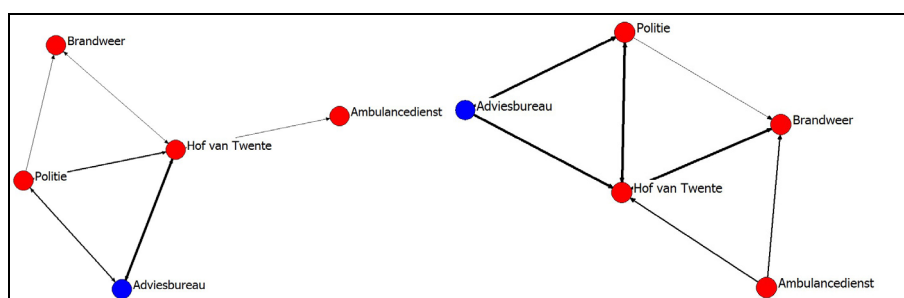
De organisatie van de samenwerking is goed tot stand gekomen in het licht van onze vooronderstellingen over effectieve samenwerking, ongeacht de resultaten. Gemeente Hof van Twente onderhoudt met alle relevante wegbeheerders minimaal bilaterale relaties. Overigens tekent de gemeente

zelf aan dat in de nabije toekomst aanvullende samenwerking nodig is wanneer andere buurgemeenten hun 60km/uur-zones concreet inrichten.

3.5.2. Afstemming met politie en hulpdiensten

De tweede beleidsopgave betreft de afstemming van gekozen inrichting voor de 60km/uur-wegen met hulpdiensten (politie, brandweer, ambulance) en het openbaar vervoer (busdiensten). Deze actoren verzorgen publieke diensten die mogelijk hinder kunnen ondervinden van de gekozen inrichting. De gemeente Hof van Twente zal contact moeten onderhouden met de politie, brandweer en ambulancediensten over de inrichting die zij voor ogen heeft³.

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



Afbeelding 3.4. Contactennetwerk (links) en standpuntenetwerk (rechts) tussen gemeente Hof van Twente en de hulpdiensten. (Deelweergaven van respectievelijk Afbeelding 3.1 en Afbeelding 3.2.)

Gemeente Hof van Twente geeft aan rekening te houden met de aanrijtijden van hulpdiensten door zo weinig mogelijk gebruik te maken van 'verticale' maatregelen. Met de politie is structureel overleg en de brandweer is door de nabijheid binnen de gemeentelijke organisatie eveneens bij de plannen betrokken. Gemeente Hof van Twente geeft daarvoor een interessant argument:

“De brandweer werkt veel met vrijwilligers, dus de snelheidsremming werkt dubbel door, namelijk ook als de vrijwilligers naar de kazerne toegaan. Je moet het dus wel meewegen.”
(bron: interview met ambtenaar van gemeente Hof van Twente)

Met de ambulancedienst is ook contact geweest.

³ In enkele gemeenten betrekken we ook het openbaar vervoer, maar door het buitengebied van Hof van Twente zijn er geen ov-lijnen.

De politie heeft in het telefonisch interview opgemerkt dat de uitvoering in Hof van Twente niet altijd conform de regels is. Er is te veel tegemoetgekomen aan bezwaren van belanghebbenden. Dit leidde uiteindelijk tot een uitvoering die niet conform Duurzaam Veilig is. Bijvoorbeeld: wel borden plaatsen maar geen maatregelen nemen.

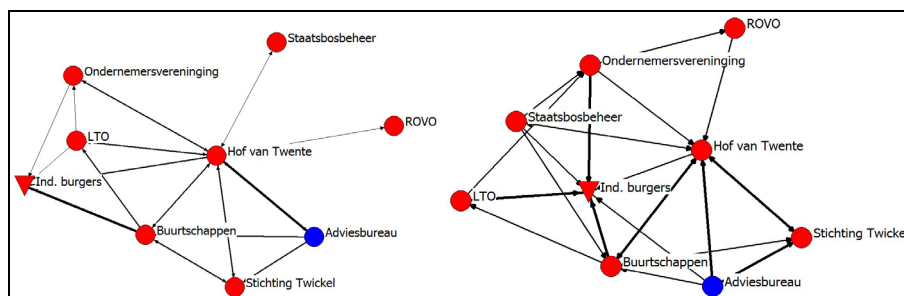
Conclusie

De organisatie van de samenwerking is goed tot stand gekomen in het licht van onze vooronderstellingen over effectieve samenwerking. Gemeente Hof van Twente onderhoudt met alle hulpdiensten bilaterale contacten.

3.5.3. Afstemming met belangenorganisaties, bewoners en ondernemers

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

Evenals bij de vorige beleidsopgave – afstemming met politie en hulpdiensten – zijn unilaterale contacten met elk van de belanghebbenden afzonderlijk afdoende. Dit contact zou moeten uitgaan van de gemeente Hof van Twente. Een dergelijke unilaterale relatie is minimaal noodzakelijk gezien de plicht van een inspraakprocedure. Bij een bilaterale relatie heeft de gemeente tevens een aangrijpingspunt om van elke individuele belanghebbende die heeft gereageerd een beeld te krijgen. Het staat een gemeente vrij ambitieuzere wijzen voor samenwerking te kiezen met mogelijk multilaterale contacten waarin plaats is voor daadwerkelijk luisteren en wederzijds 'leren'⁴.



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

Gemeente Hof van Twente kent een vaste participatiestructuur door afzonderlijke buurtschappen. Via het structurele overleg met de buurtschappen (Raad van buurtschappen) is eveneens over invoering van

⁴ Overigens staat de richting van de relaties los van de vraag of er feitelijk sprake is van *inspraak* of van *interactief beleid*. Inspraak wordt – hoewel wij dit kunnen waarnemen als een feitelijk bilateraal contact - meestal beschouwd als *eenzijdig reageren* op plannen van de gemeente met weinig ruimte voor alternatieven terwijl de gemeente ij interactief beleid meer invloed afstaat (Pröpper & Steenbeek, 1999: 48-49).

60km/uur-wegen contact geweest. Daarnaast heeft de gemeente Hof van Twente per plangebied een informatieavond voor burgers georganiseerd. Hoewel diverse burgers op deze avonden opmerkingen op de plannen hadden, heeft de gemeente geen officiële inspraakreacties ontvangen.

Stichting Twickel beheert een landgoed. De gemeente en de stichting zijn in een convenant overeengekomen dat het gebied rondom het landgoed verkeersluw wordt ingericht. Tevens overlegt gemeente Hof van Twente bilateraal met de Ondernemersvereniging, de Land- en Tuinbouworganisatie, Staatsbosbeheer en het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Overijssel (ROVO). Met de laatste actor wordt voornamelijk gesproken over verkeerseducatie.

Conclusie

De samenwerking met burgers is in het licht van de vooronderstellingen – voor zover we met dit onderzoek kunnen achterhalen – goed tot stand gekomen via bilaterale relaties. De gemeente bespreekt de plannen via de structuur van de buurtschappen, afzonderlijke informatieavonden en apart overleg met belanghebbende partijen.

4. Resultaten van de samenwerking

In dit hoofdstuk bekijken we de feitelijke resultaten van de beleids-samenwerking in termen van de beleving vanuit het netwerk zelf en de feitelijke inrichting van 60km/uur-wegen. Behalve van informatie uit het eerdergenoemde interview, de documentanalyse en de enquêtes, wordt hierbij gebruik gemaakt van de Duurzaam Veilig-meter om het Duurzaam Veilig-gehalte van wegen te bepalen (vroeger ook DV-gehaltemeter genoemd; Van der Kooi & Dijkstra, 2000).

4.1. Beleving vanuit het netwerk

In de enquête is respondenten (met uitzondering van de centrale actor, hier de gemeente Hof van Twente) gevraagd naar hun oordeel. In deze paragraaf bespreken we wat de belangrijkste gevolgen van samenwerking met de gemeente Hof van Twente zijn geweest volgens de respondenten, alsmede hun (subjectieve) oordeel over de gerealiseerde maatregel en hun beleving van het beleidsproces.

Bij de gevolgen van de samenwerking werd onderlinge informatie-uitwisseling door bijna alle respondenten genoemd (*Tabel 4.1*). Ruim de helft van de respondenten gaf daarnaast het werken aan een gezamenlijk plan aan als resultaat.

Gevolgen van de samenwerking	Percentage van actoren*
Averechtse gevolgen voor de samenwerking	0
Geen gevolgen	0
Onderlinge informatie-uitwisseling	93
Voorkomen hinder of tegenwerking	36
Voorkomen van onnodig dubbelwerk	36
Versterking activiteiten zonder gemeenschappelijk plan	14
Samenwerking via gemeenschappelijk plan/beleid	57
Anders, positieve invloed op andere onderwerpen	7
* De gevolgen van de samenwerking tellen op tot meer dan 100% omdat respondenten meer dan één antwoordcategorie hebben aangegeven.	

Tabel 4.1. *Gevolgen van samenwerking volgens de actoren in het beleidsnetwerk (N=14; 34 antwoorden).*

De partijen waren over het algemeen redelijk positief over het effect van de samenwerking op de effectiviteit van de gerealiseerde maatregelen (*Tabel 4.2*). Over het effect op de efficiëntie, het ambitieniveau en de snelheid van het proces is het merendeel van de actoren ook positief, echter een kwart tot een derde van de respondenten geeft aan dat de efficiëntie, het ambitieniveau en de snelheid zijn afgenomen.

	Sterk afgenomen	Iets afgenomen	Iets toegenomen	Sterk toegenomen
Effectiviteit van de maatregel (N=12)	0%	8%	67%	25%
Efficiëntie van de maatregel (N=12)	0%	25%	58%	17%
Ambitieniveau inzake de maatregel (N=11)	0%	27%	55%	18%
Snelheid van het proces (inclusief realisatie) (N=11)	0%	36%	55%	9%

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

Alle respondenten gaven aan tevreden te zijn over de tijdigheid en adequaatheid van de informatie van de gemeente Hof van Twente. De mate waarin actoren tevreden zijn over de informatievoorziening, is verschillend.

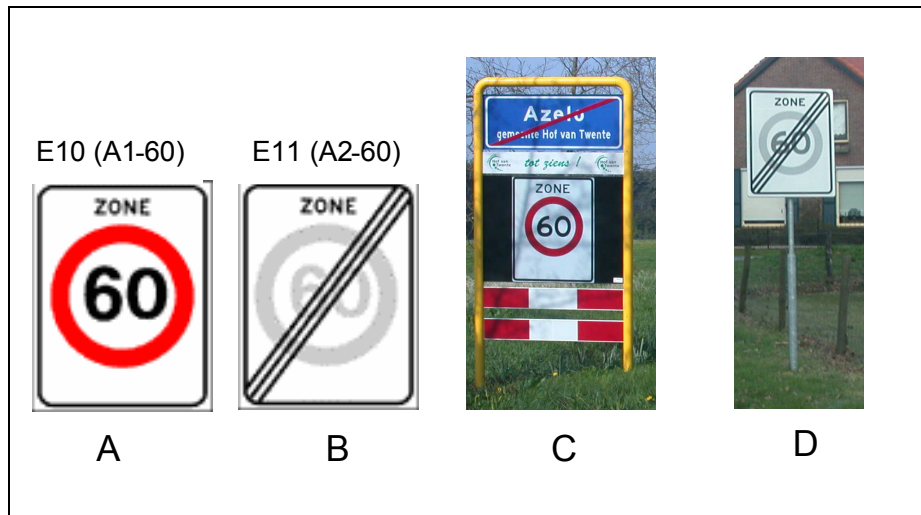
	Niet tevreden	Een beetje tevreden	Redelijk tevreden	Zeer tevreden
Tijdigheid	0%	14%	43%	43%
Adequaatheid	0%	14%	57%	29%

Tabel 4.3. *Oordeel van de actoren uit het beleidsnetwerk over de informatievoorziening in het beleidsproces rond 60km/uur-wegen (N=14).*

4.2. Inventarisatie Zones 60

Op 2 mei 2006 zijn de wegkenmerken van de wegen in het buitengebied van de gemeente Hof van Twente geïnventariseerd. Uitgangspunt van de inventarisatie vormde de informatie van de gemeente Hof van Twente omtrent de instelling van Zones 60 (Halsema et al., 2002). Het betreft de wegen die zijn gelegen in een verblijfsgebied buiten de bebouwde kom en waarvan de gemeente wegbeheerder is. Alle wegen en kruisingen in deze gebieden zijn visueel beoordeeld en van elk wegvak en kruispunt is ten minste één foto gemaakt. De geïnventariseerde wegen hebben een totale weglengte van 56 km, verdeeld over 49 verschillende straten, bestaande uit 44 wegvakken. Deze wegen kruisen elkaar op 52 kruispunten.

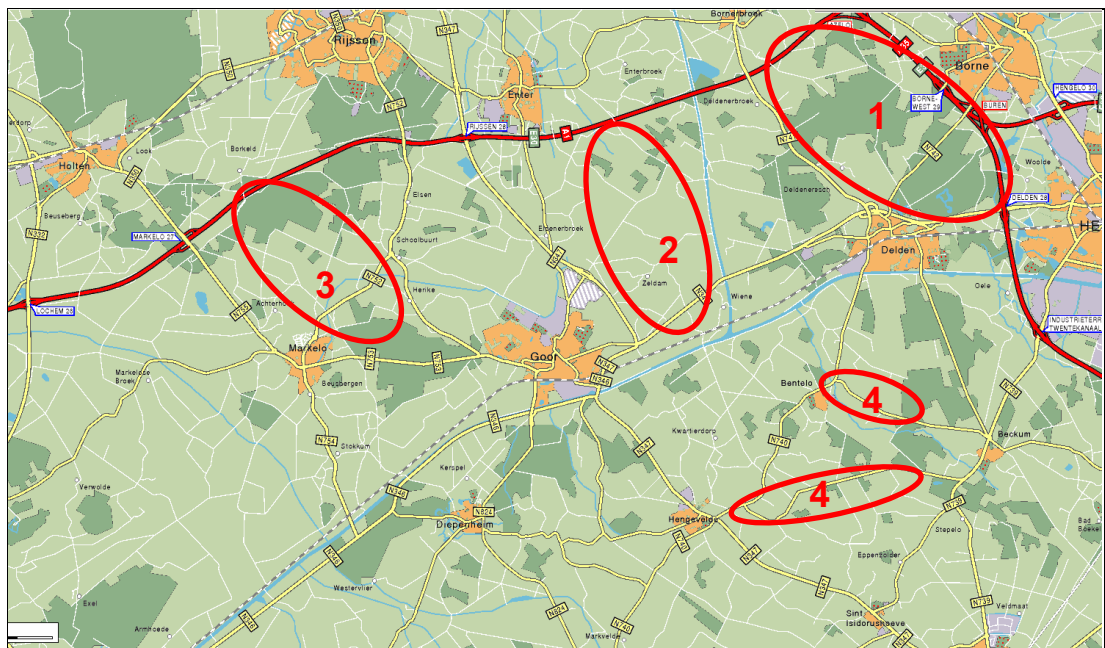
De verblijfsgebieden worden ontsloten door gemeentelijke en provinciale gebiedsontsluitingswegen. Behalve aan deze ontsluitende wegen is aan alle gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom een verblijfsfunctie toegekend (erftoegangsweg). Daarnaast zijn er ook twee provinciale wegen gecategoriseerd als erftoegangsweg, de N824 en de N742. Dit betekent dat naar aanleiding van een verkeersbesluit deze wegen ingericht dienen te worden als Erftoegangswegen binnen een Zone 60 (ETW60 in Zone 60). De verkeersborden met de code E10 (A1-60) en E11(A2-60) geven de zoneovergang aan (zie *Afbeelding 4.1*). Deze zoneovergang dient duidelijk herkenbaar te zijn en wordt in dat geval ook wel aangeduid met de term *zonepoort*. Ondanks deze plannen is een groot deel van de gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom nog niet ingericht als een Zone 60.



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

Door gemeente Hof van Twente (Halsema et al., 2002) wordt gemeld dat "gezien de grootte van het gebied het financieel ondoenlijk is om alle wegen conform de richtlijnen te herinrichten".

Het buitengebied van Hof van Twente dat wel als Zone 60 is ingericht kan grofweg in vier delen gesplitst worden (zie Afbeelding 4.2). Deze deelgebieden vormen samenhangende Zones 60. Naast de pilotprojecten op de Suetersweg en de Gorsveldweg (Gebied 4) zijn er twee gebieden aangewezen als pilotproject, dit zijn het gebied Twickel/Welbergshoek (Gebied 1) en het gebied ten noorden van Markelo (Gebied 3). Verder is het gebied ten zuidoosten van Goor ingericht (Gebied 2). De rest van de gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom is (nog) niet ingericht als Zone 60.



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

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

Gebied 1

Dit gebied is gelegen ten noorden van Delden en wordt ingesloten door de A1, A35, N742 en de N741. In dit gebied speelt een ruilverkavelingsplan (Halsema et al., 2002). De Bornsestraat (N742) is een provinciale weg die recentelijk is heringericht als Erftoegangsweg (*Afbeelding 4.3*). Aangezien het geen gemeentelijke weg betreft wordt deze niet meegenomen in de beoordeling. De Engelbertinkstraat is uitgerust met suggestiestroken en snelheidsremmende maatregelen op de wegvakken en kruispunten. De overige wegen zijn smaller dan 4,5 meter en hoeven daarom niet uitgerust te worden met kantmarkering. De kruispunten zijn allemaal gelijkwaardig en op het grootste deel zijn snelheidsremmende maatregelen getroffen.



Afbeelding 4.3. De provinciale erftoegangsweg N742 begrenst gebied 1. Deze weg is recent heringericht met suggestiestroken en snelheidsremmende maatregelen, maar wordt niet meegenomen in de beoordeling, aangezien het geen gemeentelijke weg betreft.

Gebied 1 grenst aan de buurgemeente Borne. Er zijn drie gemeentelijke wegen die vanuit Gebied 1 deze gemeentegrens overschrijden. Bij twee daarvan eindigt de Zone 60 niet met een einde-Zone 60-bord (*Afbeelding 4.1-D*), maar met een einde-60km/uur-bord, het wegbeeld verandert niet wezenlijk. De overgangen met de provinciale N742 vertonen geen discontinuïteit, aangezien dit ook een erftoegangsweg is. Daarnaast zijn er overgangen met de bebouwde kom van Azelo (Zone 30). Deze zijn ingericht zonder snelheidsremmende maatregelen en meestal met een enkele Zone 60-poortconstructie. Verder zijn er categorieovergangen met de Almelosestraat (N741). Deze zijn ook ingericht zonder snelheidsremmende maatregelen en met een enkel Zone 60-bord, in plaats van een poortconstructie en dwarsstrepen op de weg.

Gebied 2

Dit gebied ligt ten noordoosten van Goor, tussen de N346, de N347, het Twentekanaal en de gemeentegrens met Wierden en Borne. De Zomerweg is uitgerust met suggestiestroken en snelheidsremmende maatregelen op de wegvakken. Alleen de Bollenweg is breder dan 4,5 meter, maar heeft geen

kantmarkering (Afbeelding 4.4). Verder is de asmarkering nog zichtbaar. De overige wegen zijn smaller dan 4,5 meter en hoeven daarom niet uitgerust te worden met kantmarkering. De kruispunten zijn grotendeels gelijkwaardig en op een groot deel zijn snelheidsremmende maatregelen getroffen. De gemeente is beheerder van de Parallelweg van de Almeloseweg (N346), deze is ingericht met snelheidsremmende maatregelen. Op sommige plaatsen is de asmarkering nog te zien en is de weg breder dan 4,5 meter. Er is één gemeentegrensovergang, met Wierden. Deze is duidelijk aangegeven met een enkele Zone 60-poort. Op de grens houdt de Zone 60 op. Op de overgangen met de gemeentelijke wegen met een limiet van 80 km/uur wordt over het algemeen volstaan met een enkele poort en dubbele dwarsstrepen, er zijn geen snelheidsremmende maatregelen getroffen, ook verandert het wegbeeld niet wezenlijk. Bij de overgangen met de provinciale weg zijn wel snelheidsremmende maatregelen getroffen en zijn een dubbele poortconstructie en dubbele dwarsstrepen aangelegd.



Afbeelding 4.4. De Bollenweg is breder dan 4,5 meter, maar heeft geen kantmarkering. Verder is de asmarkering nog zichtbaar. Op dit gedeelte geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur.

Gebied 3

Gebied 3 ligt ten oosten en noorden van Markelo. Het wordt begrensd door de Goorseweg (N753), de Holterweg (N755), de A1 en een deel van de Rijssenseweg (N752). Een ander deel van de N752 doorkruist het gebied. Volgens het verkeersveiligheidsplan van de gemeente doen zich met name op de route Potdijk-Postweg-Winterkamperweg-Borkeldweg veel ongevallen voor. Deze route wordt gebruikt als sluiproute. De Groningerveldweg en de Oude Rijssenseweg worden op uitgaansavonden en -nachten gebruikt door sluihverkeer naar een uitgaansgelegenheid. De meeste wegvakken voldoen aan alle criteria voor Zone 60-wegen, behalve de eis voor de obstakelvrije afstand. Alleen de Potdijk is te breed en niet voorzien van kantmarkering. Daarnaast is er in twee bochten een onjuiste (doorgetrokken) kantmarkering aanwezig. Een doorgetrokken streep hoort in principe niet op een erftoegangsweg. Verder zijn er ook enkele wegvakken waar snelheidsremmende maatregelen getroffen zijn. De meeste kruispunten in Gebied 3 zijn gelijkwaardig en voorzien van snelheidsremmende maatregelen (Afbeelding 4.5).

Er liggen geen gemeentegrenzen in dit gebied. De categoriegrenzen met de bebouwde kom van Markelo en met de 80km/uur-wegen zijn uitgevoerd met

een dubbele Zone 60-poort en een dubbele dwarsstreep, zonder snelheidsremmende maatregelen (*Afbeelding 4.5*). Ook het wegbeeld verandert in veel gevallen niet wezenlijk bij de overgang van Zone 60 naar 80 km/uur.



Afbeelding 4.5. De meeste Zone 60-overgangen in Gebied 3 zijn voorzien van een dubbele Zone 60-poort of -bord en een dubbele dwarsstreep, zonder snelheidsremmende maatregelen. Kruisingen zijn over het algemeen wel voorzien van snelheidsremmende maatregelen.

Gebied 4

Gebied 4 bestaat uit twee pilotprojecten in het zuidoosten van de gemeente Hof van Twente. Het gaat om de Suetersweg, ten oosten van Bentelo, en de Gorsveldweg, tussen Hengevelde en Bentelo. Alleen deze twee wegen zijn ingericht als Zone 60, alle zijstraten vallen erbuiten. Dit levert bij de gemeentegrens met Haaksbergen de vreemde situatie op dat wegen tussen de Gorsveldweg en de gemeentegrens met Haaksbergen buiten de Zone 60 vallen. Op de gemeentegrens met Haaksbergen begint de Zone 60 vervolgens weer. Over een lengte van soms nog geen 100 meter geldt er een maximumsnelheid van 80 km/uur, terwijl het wegbeeld hetzelfde is als in de Zone 60. Er zijn verschillende soorten snelheidsremmende maatregelen toegepast op de wegvakken van Gebied 4: asverspringingen, versmallingen, optische snelheidsremmers (*Afbeelding 4.6*) en plateaus. De meeste wegvakken voldoen aan alle criteria voor Zone 60-wegen, behalve de eis voor de obstakelvrije afstand. Alleen op de Gorsveldweg is een enkele bocht voorzien van kantmarkering. De meeste kruispunten zijn gelijkwaardig. Ongeveer de helft van de kruisingen is voorzien van snelheidsremmende maatregelen. Er zijn twee gemeentegrensovergangen met Hengelo. Op de één loopt de Zone 60 niet door. Deze overgang is ingericht met een dubbele Zone 60-poort, zonder snelheidsremmende maatregelen en zonder wezenlijke verandering in het wegbeeld. Op de andere overgang loopt de Zone 60 door, hier is echter wel een discontinuïteit. De suggestiestrook is in Hof van Twente rood en in Hengelo zwart. De overgangen met de 80km/uur-wegen zijn uitgevoerd met een enkel einde-Zone-60-bord of -poort om het einde van de Zone 60 aan te duiden. Er zijn geen snelheidsremmende maatregelen getroffen en het wegbeeld verandert niet wezenlijk.



Afbeelding 4.6. In Gebied 4 zijn verschillende soorten sneheidsremmende maatregelen toegepast, zoals een optische snelheidsremmer op de Gorsveldweg.

Conclusie

Over het algemeen zijn de Zones 60 in het buitengebied van Hof van Twente nog niet geheel volgens Duurzaam Veilig ingericht als Zone 60. De meeste wegen zijn smal genoeg om geen kantmarkering te hoeven. Het grootste deel van de kruisingen heeft geen voorrangregeling. Op veel kruisingen zijn wel snelheidsremmende maatregelen toegepast. De gemeentegrenzen zijn matig uitgevoerd. Op slechts één van de zes grenzen loopt de Zone 60 door, bij de overige stopt de Zone 60 bij of in de buurt van de grens. De overgang van 80 naar 60 km/uur op de gemeentegrenzen wordt niet ondersteund door snelheidsremmende maatregelen of een verandering in het wegbeeld. De poorten met de bebouwde kom en de 80km/uur-wegen zijn vaak uitgevoerd met een enkel Zone 60-bord, in plaats van met een poortconstructie met dubbele dwarsstrepen en snelheidsremmende maatregelen.

Een groot deel van het buitengebied is echter nog niet ingericht als Zone 60, terwijl het wel gecategoriseerd is als erftoegangsgebied. Ook is er een aparte situatie rondom Diepenheim. Binnen de bebouwde kom is er een Zone 30, buiten de kom hebben de hierop aansluitende wegen een limiet van 60 km/uur. Na ongeveer 100 meter verandert de limiet in 80 km/uur. Volgens de richtlijnen mag een 80km/uur-weg niet direct aansluiten op een Zone 30, waarschijnlijk is er daarom voor deze oplossing gekozen. De weginrichting verandert echter niet bij het veranderen van de snelheidslimiet van 60 naar 80 km/uur, maar blijft conform de inrichting van een Zone 60-wegvak. Aangezien dit gebied niet is aangegeven met een Zone 60-bord of -poort is het niet meegenomen in dit onderzoek, net als de provinciale erftoegangsweg N742 en de overige wegen buiten de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 80 km/uur. Opvallend is dat er in de Zones 60 van Hof van Twente soms borden staan die de maximumsnelheid herhalen, juist voor gevaarlijke punten. Juist op deze punten is een lagere snelheid gewenst (Afbeelding 4.7).



Afbeelding 4.7. In Hof van Twente staan soms borden die de maximumsnelheid herhalen, juist voor gevaarlijke punten. Juist op deze punten is een lagere snelheid gewenst.

4.3. De Duurzaam Veilig-test

Bij de inventarisatie is gekeken naar de aanwezigheid van bebording en naar de inrichting van de weg en de kruispunten. Voor de inventarisatie van de wegkenmerken en kwantitatieve beoordeling ervan is gebruikgemaakt van de Duurzaam Veilig-meter (Van der Kooi & Dijkstra, 2000). De Duurzaam Veilig-meter of DV-meter is een computerapplicatie ontworpen door de SWOV, die op basis van wegkenmerken het 'gehalte Duurzaam Veilig' van een weg of een selectie wegen kan meten. Hiervoor zijn de functionele eisen die door het CROW (1997) aan een duurzaam veilig wegennet worden gesteld omgezet naar meetbare indicatoren die aan bepaalde Duurzaam Veilig-criteria dienen te voldoen. Op basis van de ingevoerde gegevens voor de wegen binnen Hof van Twente geeft de DV-meter een indicatie van de mate waarin de wegen duurzaam veilig zijn en bovendien op welke onderdelen (wegkenmerken) niet.

In totaal zijn de in Hof van Twente geïnspecteerde wegen op 21 kenmerken beoordeeld. Hiervan zijn 13 kenmerken bruikbaar om het DV-gehalte te berekenen van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. De DV-meter gebruikt vijf kenmerken ter beoordeling van de kruispunten. De belangrijkste vragen die hierbij centraal staan betreffen de voorrangsregeling en snelheidsreducerende maatregelen.

De kwaliteit van (de wegen in) een Zone 60 wordt bovendien bepaald door de vormgeving van de zoneovergangen. In de beoordeling van deze zogeheten 'poorten' voorziet de DV-meter echter niet. In totaal zijn er 28 Zone 60-poorten geïnspecteerd.

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

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

De uitkomsten

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

4.3.1. *Het Duurzaam Veilig-gehalte van wegvakken*

In totaal zijn 44 wegvakken met een weglengte van 56 km geïnspecteerd, dit zijn alle wegen binnen een Zone 60 in Hof van Twente. Deze wegen zijn beoordeeld aan de hand van de dertien wegkenmerken (indicatoren) in *Tabel 4.4*. De tabel toont ook per kenmerk de bijbehorende DV-eis en gewogen DV-score. In de laatste rij wordt het DV-gehalte van alle als Zone 60 ingerichte erftoegangswegen samen weergegeven (naar weglengte gewogen). Dit percentage bedraagt 91% voor Hof van Twente (zie *Tabel 4.4*)., *Bijlage 3* geeft een overzicht van alle geïnspecteerde wegvakken in Hof van Twente.

Wegkenmerk	DV-eis ETW60	Aandeel wegvakken dat aan DV-eis voldoet (%)
1. Rijrichtingscheiding	Mag niet aanwezig zijn, er mag geen asmarkering zijn	95
2. Kantmarkering	Bij wegbreedte van 2,5-4,5 m: kantmarkering toegestaan, niet verplicht; Bij wegbreedte van 4,5-6,2 m: onderbroken kantmarkering verplicht	87
3. Vooraankondiging bewegwijzering	Mag niet aanwezig zijn	100
4. Erfaansluitingen	Mogen aanwezig zijn, hoeft niet	100
5. Obstakelvrije afstand	Moet ten minste 4 m zijn vanaf de kant van de weg of vanaf de markering	0
6. Vluchtstrook	Mag niet aanwezig zijn	100
7. Parkeren	Hiervoor mogen geen voorzieningen zijn getroffen	100
8. Ov-haltes	Als aanwezig dan moeten ze op de rijbaan geplaatst zijn	100
9. Pechvoorzieningen	Mogen niet aanwezig zijn	100
10. Fietsers	Mogen op de rijbaan, mogen ook op aparte fietsvoorziening	100
11. Bromfietsers	Moeten verplicht op de rijbaan	100
12. Langzaam gemotoriseerd verkeer	Moet verplicht op de rijbaan	100
13. Structuur verharding wegdek	Asfalt, beton of elementen (klinkers) zijn toegestaan	100
DV-gehalte Zone 60	(gewogen naar lengte wegvakken) 44 wegvakken, 56 km weglengte	91

Tabel 4.4. *Wegkenmerken en Duurzaam Veilig-gehalte van alle erftoegangswegen in een Zone 60 in Hof van Twente.*

Bij de beoordeling per wegkenmerk valt de slechte score op het onderdeel obstakelvrije afstand op. Volgens de methodiek van de DV-meter zou deze ten minste vier meter moeten bedragen. Tijdens de inventarisatie bleek dat er vaak bomen of sloten binnen vier meter van het wegvak te vinden waren. Gezien de vele slotjes en bomen langs de wegen is het niet eenvoudig om in Hof van Twente de obstakelvrije afstand volgens de eisen van Duurzaam Veilig in te richten. In het *Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen* (CROW, 2002c) en het *Handboek Bermen* (CROW, 2004a) wordt bij een snelheid van 60 km/uur een obstakelvrije zone van tenminste 1,5 m vanaf de binnenzijde van de kantmarkering geadviseerd. Een flink aantal wegvakken voldoet wel aan deze minder strenge voorwaarden. Even buiten de 1,5 m zijn echter veel sloten en dikke bomen (diameter > 8 cm) die een groot gevaar vormen. Vasthoudend aan de oorspronkelijke DV-eis van 4 m betekent dit dat ook deze wegen op dit punt niet duurzaam veilig scoren. Hierdoor zal het DV-gehalte op alle de wegen ten hoogste 92% zijn.

Volgens Duurzaam Veilig is op smalle wegen geen kantmarkering vereist (*Afbeelding 4.8*, foto 1). Op bredere wegen (> 4.5 m) wordt een onderbroken kantmarkering voorgeschreven (*Afbeelding 4.8*, foto 2). Onderzoek heeft aangetoond dat deze 'stippellijn' het verkeer bijna net zo goed geleidt als een doorgetrokken lijn (belangrijk bij duisternis en slecht zicht). Als de kantmarkering op enkele decimeters van de rand van de wegverharding wordt aangebracht ontstaat een kantstrook. De rijbaan wordt hierdoor optisch versmald met het doel de snelheid te verlagen⁵. Tevens bieden deze kantstroken voertuigen meer redresseerruimte zodat de kans dat ze van de weg raken afneemt. Dit is goed voor de verkeersveiligheid. Naar verwachting zal hierdoor ook de schade aan bermen afnemen (belangrijke besparing op onderhoudskosten).

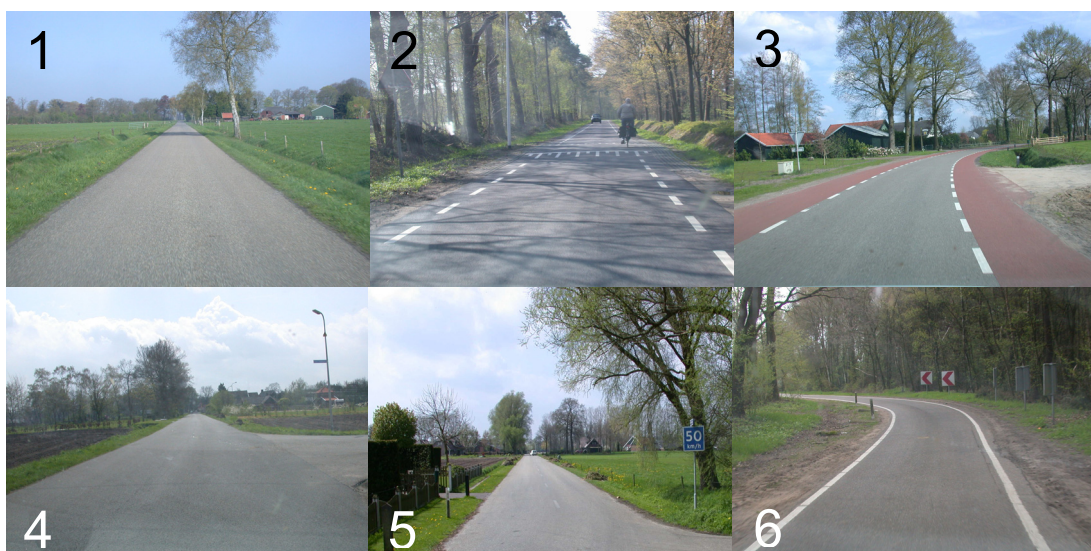
Het *Handboek Wegontwerp* (CROW, 2002c) beveelt aan de weg in te richten in de vorm van een rijloper met kantstroken van 25 à 50 cm breed (kantmarkering: 1-3⁶). Later is in de *Richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken* (CROW, 2004b) en de *Ontwerpwijzer fietsverkeer* (CROW, 2006) deze strookbreedte aangescherpt tot maximaal 40 cm om te voorkomen dat weggebruikers deze relatief smalle kantstrook als een fietsvoorziening zien. Bij voldoende breedte (>5 m) heeft het de voorkeur om te kiezen voor brede kantstroken van minimaal 1,25 m, suggestiestroken⁷ (zonder fietssymbool) of fietsstroken (mét fietssymbool) genoemd (kantmarkering: 1-1), zodat er voldoende ruimte is voor fietsers of voetgangers. Deze suggestiestroken kunnen rood gekleurd worden ter verhoging van de herkenbaarheid en attentiewaarde (*Afbeelding 4.8*, foto 3).

In Hof van Twente is in de Zones 60 5% van de wegen nog voorzien van (oude) asmarkering (*Afbeelding 4.8*, foto 5) en is bij 87% het wel of niet toepassen van kantmarkering juist uitgevoerd. Een aantal wegen is breder dan 4,5 meter maar heeft geen kantmarkering (*Afbeelding 4.8*, foto 4). Ook is er in een aantal bochten voor gekozen voor ononderbroken kantmarkering (*Afbeelding 4.8*, foto 6).

⁵ Onderzoek van de SWOV heeft slechts een snelheidsverlaging van enkele procenten kunnen aantonen (Van der Kooi & Dijkstra, 2003). Wel heeft het onderzoek van de Unie van Waterschappen (Beenker, 2004) aangetoond dat het omvormen tot Zone 60 leidt tot een reductie van het aantal slachtofferongevallen met 17% op wegvakken en 47% op kruisingen.

⁶ 1-3 staat voor een witte streep van 1 meter lang met tussenruimte van 3 meter.

⁷ Brede kantstroken, al dan niet rood gekleurd, van minimaal 1,25 m en bij voorkeur 1,50 m, zonder fietssymbool en kantmarkering (1-1) worden (fiets)suggestiestroken genoemd. Kantstroken mét fietssymbool en onderbroken kantmarkering (1-1) of doorgetrokken kantmarkering worden fietsstroken genoemd. Fietsstroken zijn bij voorkeur rood gekleurd (CROW, 2006). Alleen fietsstroken hebben een juridische betekenis in de RVV1990. Bestuurders mogen niet stil staan (of parkeren) op een fietsstrook. Bij gebruik van een onderbroken markering mogen andere bestuurders over de fietsstrook rijden.



Afbeelding 4.8. *Verskillende soorten wegvakken in Hof van Twente.*

4.3.2. *Het Duurzaam Veilig-gehalte van kruispunten*

Binnen de Zones 60 in de gemeente Hof van Twente zijn 52 kruispunten geïnteriseerd. Deze kruispunten zijn beoordeeld op kruispunttype, voorrangregeling, verkeerslichten, bewegwijzering en snelheidsreductie. *Tabel 4.5* toont deze kenmerken samen met de DV-eis voor een kruising tussen ETW60's onderling en de DV-score per kenmerk. In de laatste rij wordt het gemiddelde DV-gehalte van alle kruispunten binnen de Zone 60 weergegeven. Een overzicht van de DV-score per kruising is te zien in *Bijlage 3*

Kenmerk kruising	DV-eis	Aandeel kruispunten dat aan DV-eis voldoet (%)
1. Kruispunttype	4-taks- en T-kruising toegestaan	100
2. Voorrangregeling	Gelijkwaardige kruising verplicht	90
3. Verkeerslichten	Mogen niet aanwezig zijn	100
4. Bewegwijzering	Mag alleen klein aanwezig zijn	100
5. Snelheidsreductie	Bij voorkeur aanwezig	50
DV-gehalte (gemiddelde van 52 kruisingen)		88

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

Het DV-gehalte van alle kruisingen in een Zone 60 in Hof van Twente bedraagt 88% (zie *Tabel 4.5*). De score op het onderdeel snelheidsreductie valt hierbij op. Volgens de Duurzaam Veilig-eisen dient een kruispunt op een erftoegangsweg geen voorrangregeling te hebben en bovendien dient de snelheid op de kruispunten te worden gereduceerd (*Afbeelding 4.9*, foto 1). Een voorbeeld van een goede snelheidsremmende maatregel is het aanleggen van een plateau op de plaats van het kruispunt.

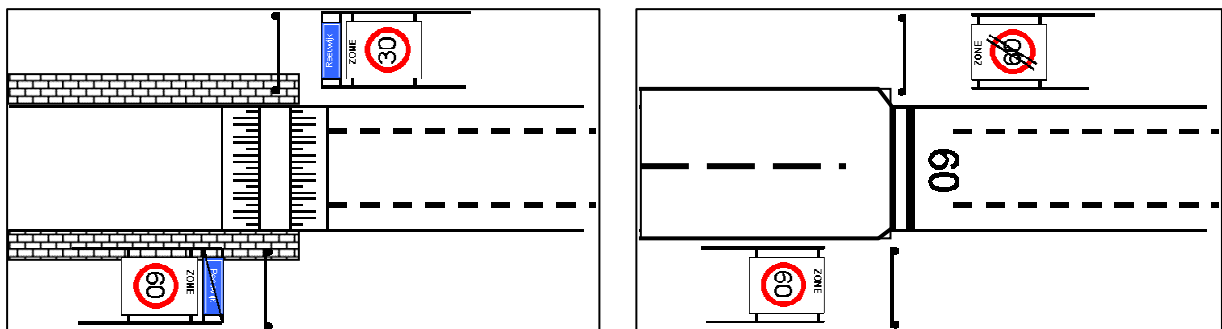
In de praktijk blijkt op 50% van de kruispunten in het buitengebied van Hof van Twente geen snelheidsreducerende maatregelen te zijn genomen, ook niet als deze kruispunten als 'gevaarlijk' zijn aangegeven (Afbeelding 4.9, foto 2). Deze score lijkt met 50% laag, maar vergeleken met andere gemeenten is dit een hoge score. Op 26 kruisingen is er wel gekozen voor snelheidsreductie, door een plateau. Op 90% van de kruispunten is sprake van een gelijkwaardige voorrangssituatie zoals Duurzaam Veilig voorschrijft, dit is een redelijke score. (Afbeelding 4.9, foto 1). De overige kruispunten hebben een voorrangregeling (Afbeelding 4.9, foto 3). Het resultaat is dat uiteindelijk 26 van de 52 kruispunten 100% duurzaam veilig scoren.



Afbeelding 4.9. Verschillende inrichtingen van kruispunten in Hof van Twente.

4.3.3. Zoneovergangen

De functie van een poort is om de weggebruiker te attenderen op een overgang naar een andere zone, een wegcategorie waarop een ander (snelheids)gedrag van de bestuurder en medeweggebruikers wordt verwacht. Een duurzaam veilig vormgegeven poort bestaat uit twee portalen met een zone- en eventueel een kombord aan beide zijden van de weg, ondersteund met een drempel, dubbele dwarsstreep, wegversmalling of assprong (Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, 1998). Afbeelding 4.10 toont hoe een poort minimaal zou moeten zijn vormgegeven.



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

Vanwege de hoeveelheid poorten wordt alleen gerapporteerd over de poorten met een overgang naar wegen van een andere wegbeheerder, zoals buurgemeente, provincie of het Rijk. In Hof van Twente zijn dit er 22 (zie Tabel 4.6). De overgangen gelegen op gemeentegrenzen worden in

deze paragraaf beoordeeld op de kwaliteit van de overgang. Als er geen sprake is van een overgang naar een andere wegcategorie (dus als de Zone 60 doorloopt in de buurgemeente), wordt de gemeentegrens alleen in de volgende paragraaf behandeld. De beoordeling geschiedt op basis van de criteria in *Bijlage 4*.

Alle overgangen naar de provinciale wegen en de parallelweg van de Rijksweg zijn voldoende of goed. De Bornsestraat is een provinciale erftoegangsweg. De overgangen met deze weg zijn niet zichtbaar; dit is goed, omdat er ook geen ander gedrag wordt verwacht van de weggebruiker. Op de andere overgangen verandert de maximumsnelheid wel. Dit is aangegeven met een enkele of dubbele Zone 60-poort en een ander wegbeeld. In totaal zijn 2 van de 22 Zone 60-overgangen naar een andere wegbeheerder als onvoldoende beoordeeld.

Zoneovergang		Straatnaam	Discontinuïteit	Wegbeheerder	Oordeel
Gebied 1	1	Blokstegenweg	Einde Zone 60, maar geen 'Einde Zone'-bord, alleen 'Einde 60'-bord. Geen discontinuïteit.	Gemeente Borne	Onvoldoende
	2	Kuipersweg	Einde Zone 60, maar geen 'Einde Zone'-bord, alleen 'Einde 60'-bord. Geen discontinuïteit.	Gemeente Borne	Onvoldoende
	3	Grote Looweg	Einde zone 60, maar wegbeeld verandert niet. Enkele poort met dubbele dwarsstreep.	Gemeente Borne	Voldoende
	4	Bornsestraat	Geen discontinuïteit. Provinciale weg is ook Zone 60.	Provincie Overijssel	Goed
	5	Bornsestraat	Geen discontinuïteit. Provinciale weg is ook Zone 60.	Provincie Overijssel	Goed
	6	Bornsestraat	Geen discontinuïteit. Provinciale weg is ook Zone 60.	Provincie Overijssel	Goed
	7	Almelosestraat	Einde Zone 60, enkel Zone 60-bord, ander wegbeeld.	Provincie Overijssel	Goed
	8	Almelosestraat	Einde Zone 60, enkel Zone 60-bord, ander wegbeeld.	Provincie Overijssel	Goed
Gebied 2	9	Parallelweg Rijksweg	Einde Zone 60, enkele Zone 60-poort, dubbele dwarsstreep, geen ander wegbeeld	Provincie Overijssel	Voldoende
	10	Parallelweg Rijksweg	Einde Zone 60, enkele Zone 60-poort, dubbele dwarsstreep, geen ander wegbeeld	Provincie Overijssel	Voldoende
	11	Parallelweg Rijksweg	Einde Zone 60, dubbele poort, dubbele dwarsstreep, ander wegbeeld.	Provincie Overijssel	Goed
	12	Parallelweg Rijksweg	Einde Zone 60, enkel Zone 60-bord, geen ander wegbeeld.	Provincie Overijssel	Voldoende
	13	Parallelweg Rijksweg	Einde Zone 60, dubbele poort, dubbele dwarsstreep, ander wegbeeld.	Provincie Overijssel	Goed
	14	Parallelweg Rijksweg	Einde Zone 60, enkele Zone 60-poort, dubbele dwarsstreep, geen ander wegbeeld	Rijk	Voldoende
	15	Parallelweg Rijksweg	Einde Zone 60, dubbele poort, dubbele dwarsstreep, ander wegbeeld.	Rijk	Goed

Zoneovergang		Straatnaam	Discontinuïteit	Wegbeheerder	Oordeel
	16	Parallelweg Rijksweg	Einde Zone 60, dubbele poort, dubbele dwarsstreep, ander wegbeeld.	Rijk	Goed
	17	Parallelweg Rijksweg	Einde Zone 60, enkel Zone 60-bord, ander wegbeeld.	Rijk	Goed
	18	Parallelweg Rijksweg	Einde Zone 60, enkele Zone 60-poort, dubbele dwarsstreep, ander wegbeeld	Rijk	Goed
	19	Rikkerinksweg	Einde zone 60, enkele poort met dubbele dwarsstreep, geen ander wegbeeld.	Gemeent Wierden	Goed
Gebied 3	20	Rijssenseweg	Einde Zone 60, dubbele poort, dubbele dwarsstreep, ander wegbeeld.	Provincie Overijssel	Goed
	21	Rijssenseweg	Einde Zone 60, dubbele poort, dubbele dwarsstreep, ander wegbeeld.	Provincie Overijssel	Goed
Gebied 4	22	Gorsveldweg	Einde Zone 60. Dubbele Zone 60 poort. Geen discontinuïteit.	Gemeente Hengelo	Voldoende

Tabel 4.6. *Zoneovergangen vanuit een Zone 60 in gemeente Hof van Twente naar wegen van een andere wegbeheerder.*

4.3.4. Gemeentegrensovergangen

Behalve naar overgangen van wegcategorie (zoneovergang), waarbij van de bestuurder een ander (snelheids)gedrag wordt verwacht, is binnen deze studie gekeken naar overgangen naar buurgemeenten. In het bijzonder overgangen waarbij de Zone 60 niet ophoudt bij de gemeentegrens. Bij een dergelijke grensovergang verandert idealiter enkel de wegbeheerder en dit zou geen invloed mogen hebben op de vormgeving van de 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. Per gemeentegrensovergang zijn de discontinuïteiten van de wegkenmerken geïnventariseerd (zie *Tabel 4.7*). Hiermee kan de afstemming tussen de wegbeheerders direct beoordeeld worden. De beoordeling geschiedt op basis van de criteria in *Bijlage 4*.

De gemeente Hof van Twente heeft zes overgangen naar drie buurgemeenten aan de rand van een Zone 60. Dit betreffen vrijwel allemaal Zones 60 die niet doorlopen in de buurgemeente, of juist wel in de buurgemeente Zone 60 zijn en op de grens van Hof van Twente ophouden. Dit laatste doet zich voor bij vier overgangen van Hof van Twente naar Haaksbergen. Dit betreft een Zone 60 in Hof van Twente die enkele honderden meters voor de gemeentegrens ophoudt en op de gemeentegrens met Haaksbergen weer begint. Haaksbergen is niet meegenomen in dit onderzoek, omdat we alleen de overgangen vanuit Zones 60 in Hof van Twente naar andere gemeenten bekijken. *Tabel 4.7* toont alle gemeentegrensovergangen vanuit een Zone 60; slechts in één geval loopt de Zone 60 door in de buurgemeente. Deze enige 60-60-grensovergang is echter discontinu vanwege de kleurverandering van de suggestiestrook. In totaal zijn drie van de zes gemeentegrensovergangen vanuit een Zone 60 als onvoldoende beoordeeld, en geen enkele als goed.

Grensovergangen		Straatnaam	Discontinuïteit	Gemeente	Oordeel
Gebied 1	1	Blokstegenweg	Einde Zone 60, maar geen 'Einde Zone'-bord, alleen 'Einde 60'-bord. Geen discontinuïteit.	Gemeente Borne	Onvoldoende
	2	Kuipersweg	Einde Zone 60, maar geen 'Einde Zone'-bord, alleen 'Einde 60'-bord. Geen discontinuïteit.	Gemeente Borne	Onvoldoende
	3	Grote Looweg	Einde zone 60, maar wegbeeld verandert niet. Enkele poort met dubbele dwarsstreep.	Gemeente Borne	Voldoende
Gebied 2	4	Rikkerinksweg	Einde zone 60, maar wegbeeld verandert niet. Enkele poort met dubbele dwarsstreep.	Gemeente Wierden	Voldoende
Gebied 4	5	Gorsveldweg	Einde Zone 60. Dubbele Zone 60 poort. Geen discontinuïteit.	Gemeente Hengelo	Voldoende
	6	Suetersweg	Zone 60 loopt door. Suggestiestrook verandert van kleur. Dubbele dwarsstreep, geen begin of einde Zone 60-poort.	Gemeente Hengelo	Onvoldoende

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

Op de enige gemeentegrens van Hof van Twente waar de Zone 60 doorloopt is er een discontinuïteit in de wegkenmerken te zien (*Afbeelding 4.11*, foto 1). Voor de grensovergang is er een rode suggestiestrook, na de grens met Hengelo is deze zwart. Bij de overige grensovergangen stopt de Zone 60 aan één van beide kanten van de grens. Het wegbeeld is echter steeds aan beide kanten hetzelfde. Er wordt alleen door een bord of poort duidelijk gemaakt dat er een andere maximumsnelheid geldt (*Afbeelding 4.11*, foto's 2-6). Bij de eerste twee gemeentegrenzen uit *Tabel 4.7* met de gemeente Borne, staan er geen Zone 60-borden; in plaats daarvan zijn er borden geplaatst die een maximumsnelheid van 60 km/uur aangeven (*Afbeelding 4.11*, foto 3). De wegen tussen de Zone 60 op de Gorsveldweg en de Zone 60 vanaf de gemeentegrens met Haaksbergen vallen buiten de Zone 60, terwijl het wegbeeld aan beide zijden van de gemeentegrens hetzelfde is (*Afbeelding 4.11*, foto's 5 en 6).



Afbeelding 4.11. Grensovergangen Hof van Twente met buurgemeenten.

4.3.5. Hulpdienst- en ov-vriendelijkheid van de infrastructuur

Snelheidsremmende maatregelen brengen verliestijd met zich mee, die de rittijden van ov-maatschappijen en de aanrijtijden van hulpdiensten negatief beïnvloeden. Daarnaast zorgen deze maatregelen ook vaak voor discomfort bij de chauffeur en de overige inzittenden; de passagiers, patiënten of hulpverleners⁸.

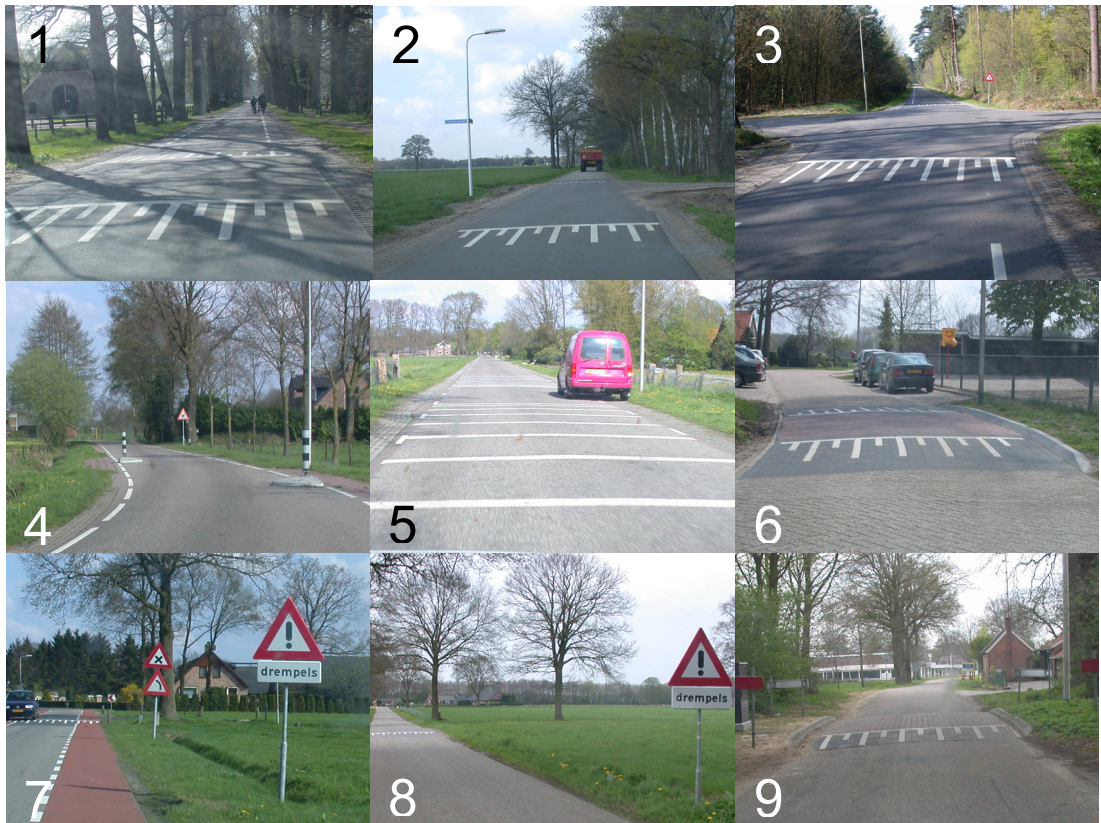
Onze definitie van ov- en hulpdienstvriendelijkheid luidt: "Horizontale snelheidsremmende maatregelen dienen een passeersnelheid te hebben van ten minste 50 km/uur, zowel op wegvakken als op kruispunten (CROW, 2002b; 1999). Bij een lagere passeersnelheid worden deze als ov- en hulpdienstvriendelijk beoordeeld.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

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

Vrijwel alle snelheidsremmende maatregelen in de Zones 60 in Hof van Twente zijn gefotografeerd en op grond daarvan beoordeeld. 71% van deze maatregelen bleek ov- en hulpdienstvriendelijk. Het uiteindelijke oordeel is dat de ov- en hulpdienstvriendelijkheid van de Zones 60 in Hof van Twente goed is. In totaal zijn er 49 snelheidsremmende maatregelen gezien op alle Zones 60 in de gemeente. Met een totale weglengte van de Zones 60 van 56 km, komt dit neer op 0,9 snelheidsremmende maatregelen per kilometer. Enkele voorbeelden van ov- en hulpdienstvriendelijke en -onvriendelijke snelheidsremmers zijn weergegeven in *Afbeelding 4.12*.

Foto's 1-3 van *Afbeelding 4.12* tonen (kruispunt)plateaus, foto 4 geeft een chicane (horizontale snelheidsremmer) weer, foto 5 toont een optische snelheidsremmer (de dichter bij elkaar komende horizontale strepen op het wegdek veroorzaken een visuele versnelling) en foto 6 toont een laag plateau. Deze zijn alle zes beoordeeld als ov- en hulpdienstvriendelijk, doordat er sprake is van horizontale en verticale snelheidsremmers met een ontwerpsnelheid van ten minste 50 km/uur. Foto's 7-9 tonen een plateau met een vrij steile op- en afrit en drempels. Deze zijn beoordeeld als ov- en hulpdienstvriendelijk. In alle drie de gevallen gaat het om snelheidsremmers met een ontwerpsnelheid lager dan 50 km/uur.

⁸ Hierbij dient opgemerkt te worden dat veiligheid, mobiliteit, milieu en ov- en hulpdienstvriendelijkheid tegen elkaar moeten worden afgewogen. Als een Zone 60 ov-onvriendelijk is, wil dat nog niet zeggen dat er minder of andere maatregelen getroffen moeten worden. In dit onderzoek wordt de mate van onvriendelijkheid gebruikt in relatie tot de mate van overleg met de betrokken actoren.



Afbeelding 4.12. Hulpdienst- en ov-vriendelijke (1-6) en -onvriendelijke (7-9) maatregelen.

4.3.6. Conclusie

Het DV-gehalte van de geïnventariseerde de wegvakken binnen de Zone 60 is 91% en van de kruisingen is 88%. Op de kenmerken kantmarkering en met name obstakelvrije zone wordt slecht gescoord. Het feit dat er nog voorangsregelingen op een klein deel van de kruisingen voorkomen, maar vooral dat er op een meerderheid van de kruisingen geen snelheidsreducerende maatregelen worden toegepast, is niet conform Duurzaam Veilig. De vormgeving van de geïnventariseerde wegen en met name de kruisingen in Hof van Twente is hiermee nog niet geheel volgens de eisen van Duurzaam Veilig.

De poorten met de bebouwde kom en de 80km/uur-wegen zijn vaak uitgevoerd met een enkel Zone 60-bord, in plaats van met een poortconstructie met dubbele dwarsstrepen en snelheidsremmende maatregelen. De functie van een poort op een zoneovergang is om de weggebruiker te attenderen op een overgang naar een andere wegcategorie. In totaal zijn 2 van de 22 zoneovergangen naar een andere wegbeheerder als onvoldoende beoordeeld.

De Zones 60 lopen meestal niet door in de buurgemeente, of zijn juist wel in de buurgemeente Zone 60 en houden op de grens van Hof van Twente op. De enige gemeentegrens van Hof van Twente waar de Zone 60 wel doorloopt is discontinu doordat de suggestiestrook van kleur verandert. In totaal zijn 3 van de 6 gemeentegrensovergangen vanuit een Zone 60 als onvoldoende beoordeeld en geen enkele als goed.

Tot slot is de ov- en hulpdienstvriendelijkheid van de Zones 60 in Hof van Twente beoordeeld als goed.

Een kanttekening bij de beoordeling in dit hoofdstuk is dat een groot deel van het buitengebied van Hof van Twente nog niet ingericht is. Deze conclusie is gebaseerd op de wegen die tijdens de inspectie daadwerkelijk in een Zone 60 vielen.

5. Conditionerende omstandigheden

De totstandkoming van beleid wordt ook door andere factoren beïnvloed dan alleen door de samenwerking bij de aanleg van 60km/uur-wegen.

Wat de financiering betreft had de gemeente Hof van Twente voor het gebied bij Delden (de noordoosthoek van de gemeente) een door de raad vastgesteld bedrag. Er was daarnaast gerekend op een bijdrage van de Dienst Landelijke Gebieden. Toen bleek dat dit geld niet beschikbaar zou komen, is het gebied verkleind, en heeft men het gehele gemeentelijk deel van het budget gebruikt om het kleinere gebied (Gebied 1) in te richten.

Er zijn geen bestuurlijke ontwikkelingen geweest die invloed hebben gehad op het proces. Ook zijn er geen overige conditionerende omstandigheden die van invloed waren.

6. Conclusies

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

Het netwerk van de gemeente Hof van Twente bestaat uit achttien relevante actoren, inclusief de gemeente Hof van Twente zelf, die uiteenlopen van buurgemeenten en hulpdiensten tot Staatsbosbeheer en de ondernemersvereniging.

Er zijn twee typen netwerken onderscheiden: het contacten- en het standpuntennetwerk. Voor de gemeente Hof van Twente blijkt het contactennetwerk (asymmetrisch) een dichtheid van 29% te hebben, wat betekent dat 29% van het maximum aantal mogelijke relaties feitelijk is opgetreden. Het standpuntennetwerk kent een dichtheid van 33%. De gemeente Hof van Twente zelf is de meest centrale actor (zij heeft de meeste directe relaties met andere actoren in het netwerk). Ook de provincie, de WGR+ Regio Twente en de politie nemen een redelijk centrale plaats in het netwerk in.

Behalve naar het totale netwerk is gekeken of de gemeente Hof van Twente voor de belangrijkste deelopgaven voor een adequate wijze van samenwerken heeft gekozen.

In de afstemming met buurgemeenten en andere wegbeheerders heeft de gemeente met alle relevante wegbeheerders minimaal bilaterale contacten onderhouden.

Bij de tweede deelopgave, afstemming met politie en hulpdiensten is samenwerking eveneens goed tot stand gekomen; ook hier zijn met alle partijen bilaterale contacten onderhouden.

Voor de derde deelopgave, afstemming met belangenorganisaties, bewoners en ondernemers is overleg gevoerd met de buurtschappen, op informatieavonden, en is apart overleg gevoerd met belanghebbende partijen.

De resultante van het besluitvormingsproces, de gerealiseerde 60km/uur-wegen in het buitengebied, is met de Duurzaam Veilig-meter getoetst. Hieruit blijkt dat het DV-gehalte van de 60km/uur-wegen in het buitengebied van de gemeente Hof van Twente voor de wegvakken 91% is, terwijl de kruispunten 88% scoren. Wegvakken scoorden minder goed op het kenmerk kantmarkering en slecht op obstakelvrije zone. Voor de kruisingen werd de score negatief beïnvloed doordat er nog enkele voorrangregelingen voorkomen en er in de helft van de gevallen geen snelheidsreducerende maatregelen zijn toegepast.

De functie van een poort op een zoneovergang is de weggebruiker te attenderen op een verandering in wegcategorie. In totaal zijn 2 van de 22 zoneovergangen naar een andere wegbeheerder als onvoldoende beoordeeld.

Op de enige gemeentegrens van Hof van Twente waar de Zone 60 doorloopt in de buurgemeente, is er een discontinuïteit in de wegkenmerken

te zien. Uiteindelijk is geen enkele van de zes gemeentegrensovergangen vanuit een Zone 60 als goed beoordeeld.

Tot slot is de ov- en hulpdienstvriendelijkheid van de Zones 60 in Hof van Twente beoordeeld als goed.

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

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

Literatuur

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

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

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

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

CROW (1997). *Handboek categorisering wegen op duurzaam veilige basis. Deel 1: (voorlopige) functionele en operationele eisen.* Publicatie 116. Stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek CROW, Ede.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Halsema, J.G.M., Schreuder, H.J. & Verbokkem, C.A. (2002). *Gemeentelijk verkeersveiligheidsplan Hof van Twente*. Grontmij, Zwolle.

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

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

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

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

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

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

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

Bijlage 1 t/m 5

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

Bijlage 1

Lijst met bestudeerde documenten

- Diverse adviesnota's aan college van B&W inzake de 60-wegen bij de kern Markelo, november 2002-juni 2003.
- Adviesnota aan college van B&W inzake de 60-wegen in het buitengebied Ambt Delden Noord, 30 november 2004.
- Verkeersbesluit Suetersweg/Gorsveldweg, 4 december 2000.
- Halsema, J.G.M., H.J. Schreuder & C.A. Verbokkem (2002). *Gemeentelijk verkeersveiligheidsplan Hof van Twente*. Grontmij, Zwolle.
- Nationaal Wegenbestand (NWB) in beheer bij DVS (voorheen AVV), Rijkswaterstaat, Ministerie van Verkeer en Waterstaat (te raadplegen via de SWOV-website).

Bijlage 2

Verzendlijst enquête

Naast de gemeente Hof van Twente zijn de onderstaande actoren telefonisch benaderd om deel te nemen aan de enquête:

- Gemeente Wierden, dhr. Pasmaan
- Gemeente Borne, dhr. van Beek
- Gemeente Hengelo, dhr. Uninge
- Provincie Overijssel, dhr. Duin
- WGR+ Regio Twente, dhr. ten Heggeler
- Dienst Landelijk Gebied, dhr. Tuinstra
- Adviesbureau Roelofs, dhr. Boers
- Politie, dhr. Thijssen
- Brandweer, dhr. Damveld
- Ambulancedienst Oost, dhr. Voorhorst
- Raad van Buurtschappen "De groene hof", mw. Sterk
- Stichting Twickel, dhr. Schimmelpennink
- ROVO, dhr. Wigbers
- LTO, dhr. Baak
- Staatsbosbeheer, dhr. Rouwhof
- Ondernemersvereniging Markelo, dhr. Relker
- Individuele burgers

Bijlage 3

DV-metingen per wegvak en kruispunt

Nr.	Wegvaknr.	Straatnaam	Weglengte (km)	DV-score (%)
1	W12	Arkmansweg	0,9	92
2	W24	Beukenlaantje	0,8	92
3	W26	Blokstegenweg	1,4	92
4	W26	Blokstegenweg	0,4	85
5	W28	Bollenweg	2,9	77
6	W32	Borkeldweg	1,2	92
7	W32	Borkeldweg	0,2	85
8	W49	Dashaarsweg	0,7	92
9	W57	Dieckertsweg	1,4	92
10	W73	Engelbertinkstraat	0,9	92
11	W78	Eschweg	1,8	92
12	W85	Gorsveldweg	4,1	92
13	W85	Gorsveldweg	0,2	85
14	W86	Graasweg	0,9	92
15	W91	Groningerveldweg	0,4	92
16	W93	Grote Looweg	2,4	92
17	W106	Herikeresweg	0,4	92
18	W106	Herikeresweg	0,4	92
19	W110	Hochtweg	2,0	92
20	W110	Hochtweg	0,2	85
21	W120	Ijsbaanweg	0,4	92
22	W153	Krudersweg	1,0	92
23	W154	Kuipersweg	0,6	85
24	W156	Lage Eschweg	0,3	92
25	W167	Leusmanweg	0,7	92
26	W180	Meijerinkveldkampsweg	0,7	92
27	W187	Mossendamsweg	1,0	92
28	W195	Noordmolen	1,2	92
29	W206	Oude Postweg	1,7	92
30	W207	Oude Rijssenseweg	1,6	92
31	W209	Oude Veenweg	0,6	92
32	W217	Postweg	1,1	85
33	W218	Potdijk	1,3	85
34	W225	Rapperdsweg	1,9	92
35	W230	Rikkerinksweg	2,0	92
36	W235	Rouwelerweg	1,1	92
37	W237	Schievenweg	1,1	92

Nr.	Wegvaknr.	Straatnaam	Weglengte (km)	DV-score (%)
38	W255	Spenkelinksweg	0,4	92
39	W265	Stovelerweg	0,9	92
40	W266	Suetersweg	1,5	92
41	W275	Twickelerlaan	1,8	92
42	W276	Twickelerweg	3,2	92
43	W313	Winterkamperweg	2,5	92
44	W351	Zomerweg	3,3	92
Totaal voor de wegvakken in Zone 60		Aantal	Weglengte	DV-gehalte
		44	55,5	91

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

Nr.	Kruispuntnummer *	DV-score (%)
1	K1	80
2	K2	80
3	K3	80
4	K5	100
5	K6	100
6	K7	100
7	K9	100
8	K10	100
9	K11	80
10	K12	80
11	K13	80
12	K14	80
13	K15	100
14	K16	80
15	K18	80
16	K19	100
17	K20	80
18	K21	100
19	K22	80
20	K23	80
21	K24	60
22	K25	60
23	K26	100
24	K27	100
25	K28	100

Nr.	Kruispuntnummer *	DV-score (%)
26	K29	100
27	K30	100
28	K31	80
29	K33	100
30	K34	80
31	K35	80
32	K36	100
33	K37	100
34	K38	100
35	K39	80
36	K39b	60
37	K40	100
38	K41	100
39	K42	80
40	K43	100
41	K44	80
42	K45	80
43	K46	100
44	K47	80
45	K48	100
46	K49	100
47	K50	60
48	K52	100
49	K53	100
50	K54	60
51	K55	100
52	K56	80
Totaal voor de kruisingen in Zone 60	Aantal	DV-gehalte
	52	88
* In verband met het grote aantal kruisingen zijn deze slechts op onze (intern gebruikte) kaarten aangegeven en niet uitgeschreven in de tabel.		

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

Bijlage 4

Beoordeling zoneovergangen en gemeentegrensovergangen

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

Tabel B.3. Criteria ter beoordeling van zoneovergangen.

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

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

Hulpdienst- en ov-vriendelijkheid van snelheidsremmers

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

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

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

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

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

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

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