

# Netwerkbenadering op lokaal niveau

## Verkeer- en vervoerssituatie Voorburg West



**Veronique Melsert**  
**Erasmus Universiteit Rotterdam**  
**Bestuurskunde**

**Begeleider: Dr. M.A. Beukenholdt**  
**Tweede lezer: Dr. L. Schaap**

## Voorwoord

Voor u ligt mijn afstudeerscriptie ter afronding van de studie Bestuurskunde aan de Faculteit der Sociale Wetenschappen, Erasmus Universiteit te Rotterdam.

Deze scriptie maakt deel uit van het afstudeertraject. Dit traject bestaat enerzijds uit een stageperiode, en anderzijds uit het schrijven van een scriptie.

Een stageperiode vormt een mooie gelegenheid de theorie aan de praktijk te toetsen. De gemeente Leidschendam- Voorburg heeft mij deze kans goed geboden. Niet alleen heb ik van dichtbij mogen meemaken hoe een overheidsorgaan functioneert, ook heb ik de kans en ruimte gekregen zelfstandig onderzoek te doen. De ervaringen die ik hier heb opgedaan en de informatie die ik tijdens mijn onderzoek heb verzameld, zullen een interessante aanvulling zijn binnen deze scriptie.

Ik dank hierbij dan ook dhr. De Greef en mevr. Schrijver die mij vanuit de gemeente bij het onderzoek begeleid hebben.

Het vervolgens schrijven van deze scriptie is een goed moment geweest om het empirische materiaal uit de stage te combineren met bestuurskundige kennis en vaardigheden.

Voor het schrijven van mijn scriptie ben ik veel dank verschuldigd aan mevr.

Beukenholdt. Onze samenwerking heb ik als zeer prettig ervaren.

Daarnaast dank aan dhr. Schaap voor het feit dat hij tweede lezer wilde zijn.

Natuurlijk dank ik ook mijn ouders, die mijn het studeren mogelijk hebben gemaakt.

Dankjewel Job, voor het luisteren naar al mijn stageverhalen en de steun tijdens het schrijven.

Rest mij alle mensen te bedanken die tijdens mijn studie en scriptie steun hebben gegeven door interesse te tonen.

Veronique Melsert

Rotterdam, april 2005

## Inhoudsopgave

<b>Hoofdstuk 1</b>	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Doelstelling en hoofdvraag	5
1.3 Theoretisch kader	6
1.4 methodologische verantwoording	7
1.5 Opbouw scriptie	8
1.6 Maatschappelijke en wetenschappelijke relevantie	10
<b>Hoofdstuk 2 Theorie</b>	11
2.1 Inleiding	11
2.2 Netwerken	14
2.2.1 Actoren	14
2.2.2 Beleid	14
2.3 Beleidsprocessen	16
2.3.1 Belangen en doeleinden, interactie en strategieën	16
2.3.2 Sturing binnen netwerken	16
2.3.3 Informatie en beeldvorming	19
2.4 Netwerkmanagement	20
2.4.1 Beleidsinstrumenten	20
2.4.2 Netwerkmanagement	22
2.4.3 Interactief beleid	23
2.4.4 beleidsvoorbereiding	24
2.5 Uitkomsten	25
2.5.1 Beleidsplanning	25
2.5.2 Belevingsvorming	26
2.6 Samenvatting	27
2.7 Operationalisering	29
2.8 Vooruitblik	33
<b>Kaart Voorburg West plus actoren</b>	34
<b>Hoofdstuk 3 Huidige verkeerssituatie Voorburg West</b>	35
3.1 Inleiding	35
3.2 Voorburg West	35
3.3 Verkeer en vervoer	37
3.3.1 Doorgaand verkeer	37
3.3.2 Openbaar vervoer	37
3.3.3 Luchtvervuiling	38
3.3.4 verkeersintensiteiten	38
3.3.5 Verkeersongevallen	38
3.3.6 Klachten	38
<b>Hoofdstuk 4 Actoren binnen Voorburg West</b>	40
4.1 Inleiding	40
4.2 De gemeente	40
4.3 Bewoners- enquête	41
4.4 De basisscholen	43

4.5 Deloitte en Touche	43
4.6 Mövenpick hotel	44
4.7 Duinwaterbedrijf Zuid- Holland	44
4.8 Hokatex	45
4.9 Diaconessenziekenhuis	45
4.10 KPN	45
4.11 Politie Leidschendam- Voorburg	46
<b>Hoofdstuk 5 Actoren buiten Voorburg West en toekomstige projecten</b>	<b>48</b>
5.1 Inleiding	48
5.2 Trekvljettracé en gemeente Den Haag	48
5.2.1 Belangencomité Trekvljettracé	49
5.3 gemeente Rijswijk	49
5.4 Binckhorst	50
5.5 OV Knooppunt Voorburg	50
5.6 SWINGH	51
5.7 Provinciale Staten, Rijkswaterstaat, Stadsgewest Haaglanden	52
5.8 Samenvatting	53
<b>Samenvatting problemen, wensen, belangen</b>	<b>54</b>
<b>Hoofdstuk 6 Analyse</b>	<b>57</b>
6.1 Inleiding	57
6.2 Uitgangspunten beleidsnetwerken	57
6.2.1 Netwerken	57
6.2.2 Beleidsprocessen	62
6.2.3 uitkomsten	65
6.2.4 netwerkmanagement	66
6.3 Beleidsplanning	67
6.4 beleidsinstrumenten	68
6.5 Aanvullende aandachtspunten	69
6.5.1 Burgerinitiatief	70
6.5.2 Slapend netwerk	71
<b>Hoofdstuk 7 Conclusie</b>	<b>73</b>
7.1 Inleiding	73
7.2 Samenvatting theorie	73
7.3 Hoofdvraag en deelvragen	74
7.4 Doelstelling van het onderzoek	76
7.5 Theoretisch kader	77
7.6 Aanbevelingen	78
<b>Literatuur</b>	<b>80</b>
<b>Bijlagen</b>	
Bijlage 1: Lijst geïnterviewde personen	84
Bijlage 2: Toelichting Luchtvervuiling	86
Bijlage 3: Ongevallen Voorburg West	87
Bijlage 4: Locatie verkeersongelukken	88
Bijlage 5: Enquêtevragen bewoners Voorburg West	89
Bijlage 6: Uitkomsten enquête	92

## **1 Inleiding**

### **1.1 Aanleiding**

In 2002 zijn de twee gemeenten Leidschendam en Voorburg gefuseerd. Een belangrijk voornemen van deze fusie is het ontwikkelen van een dynamische en vooruitstrevende gemeente die in haar Collegeprogram hoge prioriteit stelt aan interactief beleid en een projectgerichte aanpak (Collegeprogram Leidschendam-Voorburg, 2002).

Op verkeer- en vervoersgebied heeft de gemeente veel ambities. Met het Verkeer- en Vervoersplan (VVP) is een begin gemaakt voor de afstemming van beleid en het formuleren van nieuw beleid. Het VVP vormt het kader waarop het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente Leidschendam- Voorburg voor de komende jaren tot 2010 is gebaseerd. Een direct gevolg van het VVP is het benoemen van twaalf projecten tot zogenaamde voorkeursprojecten.

De wijk Voorburg West vormt één van deze voorkeursprojecten. Dit houdt in dat deze wijk hoge prioriteit krijgt en door het College om politieke en bestuurlijke redenen van groot belang wordt gevonden. Enerzijds wil de gemeente de burger tot dienst zijn en hierdoor ook de politieke steun voor haar beleid vergroten. Komende verkiezingen spelen hierbij een rol. Anderzijds vormt het gebied Voorburg West een schakel tussen verschillende (infrastructurele) projecten op zowel gemeentelijk, provinciaal en nationaal niveau. Verschillende bestuurslagen dienen hierover in gezamenlijk overleg te treden.

Daarnaast spelen er vanuit het oogpunt van vervoer (vraag naar en aanbod van verplaatsingsmogelijkheden) en verkeer (de fysieke infrastructuur) verschillende vraagstukken in de directe omgeving van het project.

Binnen het stadsgewest Haaglanden bekleedt Voorburg West een sleutelpositie op zowel ruimtelijk als verkeerskundig gebied. De wijk wordt aan alle zijden omgrensd door de gemeenten Den Haag en Rijswijk. Regionale vervoersverbindingen doorkruisen de wijk op verschillende manieren. Gebrek aan ruimte en passende infrastructuur zijn de voornaamste oorzaken van de verkeersdruk die in delen van de wijk zijn waar te nemen.

Aangezien een duidelijk overzicht van de problemen en oorzaken, alsmede belangen en wensen van betrokken actoren tot voor kort ontbrak, vond de gemeente het noodzakelijk dat er een duidelijke analyse plaatsvond, waarin zowel de ruimtelijke-economische als bestuurlijke belangen van de betrokken actoren omtrent de infrastructuur in Voorburg West in kaart gebracht werden. Deze inventarisatie maakt op zichzelf deel uit van de beleidsvoorbereiding, en bevat een interactief element waarbij de actoren, in een vroeg stadium, bij het proces van inventarisatie betrokken worden. Uit interviews met en enquêtes onder belanghebbenden hoopte de gemeente die informatie te krijgen welke vervolgens gebruikt kan gaan worden bij de ontwikkeling van passend beleid met een breed draagvlak.

Deze scriptie zal proberen inzicht te geven in het proces van belangenafweging en inventarisatie onder de betrokken actoren. Eventueel bestaande onderlinge verhoudingen en wederzijdse relaties zullen nader worden geanalyseerd. In kaart zal worden gebracht wie de betrokken actoren zijn, welke rol zij vervullen en welke wensen en belangen zij vertegenwoordigen.

In deze scriptie zullen met behulp van theoretische inzichten de ervaringen en observaties uit de praktijk vergeleken en geanalyseerd worden.

## **1.2 Doelstelling en hoofdvraag**

Tijdens mijn stageperiode bij de gemeente Leidschendam – Voorburg viel het mij al vrij snel op dat er op het gebied van verkeer en vervoer in Voorburg West, in de loop der jaren, relaties waren opgebouwd en onderlinge informatie- uitwisseling plaats had gevonden. De gemeente had met enkele van de betrokken actoren al meerdere malen contact gehad. Ondanks de constatering dat er een netwerk van belanghebbenden bestond, ontbrak een duidelijk overzicht van deze actoren, wensen en belangen.

Onduidelijkheid bestond ook over de mate van invloed die deze contacten tot dan toe hadden uitgeoefend op het beleid van de gemeente Leidschendam- Voorburg.

De doelstelling van deze scriptie is dan ook als volgt geformuleerd:

Onderzoeken of de veelvuldige contacten en uitwisseling van informatie invloed heeft op de verkeer- en vervoerssituatie binnen het gebied Voorburg West.

Verwacht wordt, vooruit lopend op het theoretisch kader is paragraaf 1.2, dat de kennis en inzichten van de netwerkbenedering hierbij gebruikt kunnen worden.

De hoofdvraag bij dit onderzoek luidt:

Hoe wordt er binnen het gebied Voorburg West door de verschillende actoren uit het bestaande netwerk gekeken naar de verkeer- en vervoerssituatie en in hoeverre beïnvloedt dit de beleidsvoorbereiding van de gemeente Leidschendam- Voorburg?

Om deze hoofdvraag goed te kunnen beantwoorden zijn een aantal deelvragen geformuleerd die dieper ingaan op de verschillende aspecten van de hoofdvraag:

- Wat is de huidige verkeerssituatie in Voorburg West: hoe is het gebied ingericht en welke verkeerskundige problemen worden door de gemeente zelf genoemd?
- Welke actoren zijn betrokken bij het gebied Voorburg West:
  - Welke belangen, wensen, conflicten en raakvlakken zijn ertussen de actoren te onderscheiden?
  - Zijn er onderlinge relaties en vindt er interactie plaats?
- Hoe vindt het proces van beleidsvoorbereiding plaats en welke actoren en beleidsinstrumenten zijn er bij dit proces betrokken?

### **1.3 Theoretisch kader**

Voorafgaand aan het empirisch gedeelte in hoofdstuk drie, zal aandacht worden geschonken aan de theorie die binnen deze scriptie gehanteerd gaat worden. Om de onderlinge relaties van de betrokken actoren te omschrijven en te verklaren is gekozen voor de netwerkbenedering (Hufen, Ringeling (Red.), 1990). Aan de hand van deze theorie hoop ik de bestaande relaties te kunnen verklaren en inzichtelijk te kunnen maken hoe het netwerk functioneert.

Aangezien de inventarisatie van belangen een vorm van beleidsvoorbereiding is, zal ook bij dit proces worden stil gestaan.

De gemeente spreekt nadrukkelijk de wens uit beleid in samenspraak met de burgers en andere betrokkenen te willen ontwikkelen. Om dit te bereiken worden actoren in een vroeg stadium bij het beleidsproces betrokken. Interactie en

wederzijdse informatie-uitwisseling vinden zo plaats. Ook bij dit proces van interactieve beleidsvorming zal in het theoretische deel van deze scriptie stilgestaan worden. Gekeken wordt of en welke beleidsinstrumenten door de gemeente zijn ingezet bij het eventueel sturen van de actoren in haar omgeving (Hufen en Ringeling (red.), 1990).

#### **1.4 Methodologische verantwoording**

Om de onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden zal ik vooral gebruik maken van informatie die ik tijdens mijn stageperiode heb verzameld. Om deze informatie te bemachtigen heb ik gebruik gemaakt van meerdere methoden en technieken van wetenschappelijk onderzoek. Ondanks dat er in een netwerk niet één centrale actor aanwezig is, maar dat het (te vormen) beleid afhankelijk is van de actoren in het beleidsnetwerk (Glasbergen, 1986, pp. 417-427), zal toch vooral de focus van het onderzoek liggen op het beleid van de gemeente Leidschendam- Voorburg. De oorzaak hiervan ligt voornamelijk in het feit dat ik mijn stage- onderzoek uit naam en voor de gemeente Leidschendam- Voorburg heb uitgevoerd, en dat ik advies moest uitbrengen voor het beleid van deze gemeente.

Het onderzoek begon met een analyse van de bestaande officiële documenten. Aangezien de aanwezige informatie over het gebied Voorburg West onoverzichtelijk en verspreid binnen de gemeente aanwezig was, heb ik ten eerste getracht een goed beeld te krijgen van het gebied door alle mogelijke informatie te bundelen. Hierdoor kreeg ik een beter beeld van het gebied Voorburg West. Vervolgens heb in de informatieverzameling toegespitst op de verkeer- en vervoerssituatie. Aan de hand van klachtenbrieven en bestaande wijkevaluaties met betrekking tot verkeer en vervoer kreeg ik een beeld van de zaken die speelden. Naast deze verspreide informatie waren er weinig officiële documenten omtrent het gebied Voorburg West te vinden. Vandaar dat ik vrij snel na de analyse van de bestaande informatie, ben overgegaan tot eigen onderzoek.

Veel informatie uit eigen onderzoek is voornamelijk op kwalitatieve wijze verkregen. Doormiddel van interviews en informele gesprekken zijn de meningen en percepties van actoren in kaart gebracht. Voor deze gesprekken zijn enkele centrale thema's op het gebied van verkeer en vervoer gekozen, zodat opvattingen met elkaar vergeleken kunnen worden.

Vraaggesprekken werden ingeleid door allereerst te vragen naar de activiteiten van de actor / bedrijf in het gebied Voorburg West. Vervolgens werd naar de ervaringen en mening gevraagd omtrent onderwerpen als bereikbaarheid, openbaar vervoer,



parkeergelegenheid, en genomen verkeersmaatregelen tot dan toe. Afsluitend was er aandacht voor toekomstige plannen en eventuele suggesties voor te nemen maatregelen.

Aangezien de inwoners van Voorburg West een grote groep vormen, die gezien het tijdsbestek van drie maanden niet allen gehoord konden worden, is er gekozen voor een bewonersenquête. Mij is de mogelijkheid en budget geboden om het TNS –NIPO een telefonische enquête te laten afnemen onder de bewoners van de wijk Voorburg West. Zoals te zien in bijlage 5 zijn ook de bewoners gevraagd naar de mening en ervaringen op het gebied van: verkeer, openbaar vervoer, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en parkeergelegenheid.

In eerste instantie lag de focus van het onderzoek voornamelijk op de actoren binnen het plangebied. Naarmate het onderzoek vorderde werd steeds meer duidelijk dat ook externe actoren belang en invloed hadden op het gebied Voorburg West.

Gepoogd is zoveel mogelijk belanghebbenden te spreken en de meningen en belangen in kaart te brengen. In eerste instantie ging ik uit van belanghebbenden die door de gemeente Leidschendam- Voorburg zelf zijn aangedragen. In het overzicht op pagina 55 is weergegeven welke actoren bij het onderzoek betrokken waren. In bijlage 1 staan de namen van de geïnterviewde personen. Uit de dagelijkse praktijk zijn dit de actoren waarmee Leidschendam- Voorburg te maken heeft.

Het ligt voor de hand af te vragen waarom actoren als Rijkswaterstaat, Provinciale Staten, Waterschap en Stadsgewest Haaglanden, niet in het rijtje belanghebbende en geïnterviewde actoren zijn terug te vinden. Enerzijds is dit te verklaren doordat de gemeente Leidschendam- Voorburg zelf aangaf welke actoren van belang werden gevonden, en minder interesse toonde in de mening van bovengenoemde vier actoren. Anderzijds kan het ontbreken van deze actoren ook verklaard worden door te verwijzen naar SWINGH: Samenwerkingsverband Groot Haaglanden. In dit overkoepelende orgaan zijn de volgende actoren vertegenwoordigd:

Stadsgewest Haaglanden	- Gemeente Westland
- Provincie Zuid-Holland	- Gemeente Zoetermeer
- Gemeente Delft	- Samenwerkingsorgaan Verkeer en Vervoer Leidse regio
- Gemeente Den Haag	- ANWB
- Gemeente Leidschendam-Voorburg	- Rover

- Gemeente Leiden
  - Gemeente Midden Delfland
  - Gemeente Pijnacker-Nootdorp
  - Gemeente Rijswijk
  - Gemeente Wassenaar
- Fietsersbond
  - VNO-NCW (namens het Privaat Netwerk Mobiliteitsmarkt)
  - Directoraat Generaal Personenvervoer (ministerie van V&W)
  - Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland

Zoals te zien worden zowel de provincie Zuid- Holland, Rijkswaterstaat als het Stadsgewest Haaglanden door SWINGH vertegenwoordigd. Men mag er dan (in eerste instantie) van uitgaan dat de leden van SWINGH het beleid en de standpunten van het overkoepelde overlegorgaan delen. Met SWINGH wordt in de dagelijkse praktijk blijkbaar wel regelmatig gesproken. Waterschappen zijn door de gemeente Leidschendam- Voorburg niet genoemd als actor van belang. In Voorburg West is dit het Hoogheemraadschap Delfland. Het Hoogheemraadschap draagt zorg voor de waterstanden in de polders en voor kwaliteit van oppervlaktewater. Vaarwegen zijn in beheer van de Provincie. Hoogheemraadschap Delfland speelt feitelijk alleen een rol bij het peilbeheer (waterstanden) en zuivering van afvalwater. Hierdoor zijn zij in dit onderzoek niet van belang.

Uit paragraaf 5.7 zal blijken dat Provinciale Staten een belangrijke partij is op het terrein van ruimtelijk ordening. Toch wordt zij enigszins buiten dit onderzoek gehouden, aangezien de gemeente Leidschendam- Voorburg zelf aangeeft pas later in het proces van beleidsvorming met de Provinciale Staten in overleg te treden over veranderingen binnen het verkeersmanagement.

Bij deze inventarisatie van wensen en belangen wordt provinciale Staten dus niet betrokken.

Samenvattend heb ik er dan ook voor gekozen mijn onderzoek te beperken tot de actoren die volgens de gemeente Leidschendam- Voorburg voor Voorburg West van belang zijn voor de inventarisatie van wensen en belangen.

Voor het theoretische gedeelte van deze scriptie zal ik vanzelfsprekend gebruik maken van de beschikbare literatuur omtrent de gekozen onderwerpen.

### **1.5 Opbouw scriptie**

In het komende hoofdstuk twee zal de theorie behandeld worden. Door dieper in te gaan op de netwerkbenedering en processen zoals beleidsvoorbereiding en

interactief beleid, hoop ik de basis te kunnen leggen waarlangs het empirische gedeelte geanalyseerd en verklaard kan worden.

Na een schematische weergave van de ervaren problemen, wensen en belangen zal er vanaf hoofdstuk drie aandacht zijn voor de betrokken actoren, wensen en belangen en de onderlinge relaties en verhoudingen. De eerste deelvraag wordt hier beantwoord. Grote tegenstellingen en conflicten zal men in hoofdstuk vier en vijf niet snel tegenkomen. Toch is het interessant in het analyserende hoofdstuk zes te merken dat politieke agenda's en passend beleid niet vaak samen gaan, en dat informatieverstrekking als middel wordt gebruikt om beleid te beïnvloeden en te sturen. In dit hoofdstuk zal de theorie naast de praktijk worden gelegd en zullen eventuele verschillen en overeenkomsten worden besproken. Tevens zal de werking van interactieve beleidsvorming nader in dit hoofdstuk beschreven worden. Hoofdstuk zeven is gereserveerd voor de conclusies. In dit hoofdstuk zal het definitieve antwoord gegeven worden op de hoofdvraag. Eventuele aanbevelingen zullen afsluitend ook in dit laatste hoofdstuk volgen.

### **1.6 Maatschappelijke en wetenschappelijke relevantie**

Het prettige van mijn stageperiode is het feit geweest dat hieraan een afgebakend onderzoek werd gekoppeld, waarin ik alle ruimte kreeg om 'het veld' in te gaan en de praktijk van heel dichtbij te observeren. Hierdoor heb ik veel empirisch materiaal kunnen verzamelen en heb ik tevens de kans gekregen bestaande theorieën over netwerken en interactieve beleidsvorming in de praktijk te toetsen.

Dit 'kijkje in de keuken van een overheidsorgaan' biedt kansen voor toetsmomenten en eventueel nieuwe inzichten.

Theoretische inzichten worden in deze scriptie opnieuw tegen het licht gehouden. Bevindingen uit de praktijk van mijn stage zullen in deze scriptie bestaande theorieën mogelijk bevestigen dan wel tegenspreken of nieuwe, aanvullende, inzichten bieden.

## 2 Theorie

### 2.1 Inleiding

Alvorens over te kunnen gaan tot het empirische gedeelte van deze scriptie en de beantwoording van de hoofdvraag is het noodzakelijk enkele theoretische inzichten te presenteren waarlangs de onderzoeksresultaten kunnen worden geanalyseerd.

Uit de hoofdvraag:

*“ Hoe wordt er binnen het gebied Voorburg West door de verschillende actoren uit het bestaande netwerk gekeken naar de verkeer- en vervoerssituatie en in hoeverre beïnvloedt dit de beleidsvoorbereiding van de gemeente Leidschendam- Voorburg?”*

en de bijbehorende deelvragen, volgen een aantal theoretische concepten die in dit hoofdstuk operationeel gemaakt gaan worden.

De rode draad van deze operationalisering zal de netwerkbenadering zijn (Hufen en Ringeling (red.), 1990).

De netwerkbenadering is gekozen omdat deze benadering beoogt zowel een analyse als verklaring te bieden voor het verloop en uitkomst van complexe beleidsprocessen. Enerzijds bouwt de benadering voort op een interactieve beleidsbenadering, aan de andere kant worden inzichten verwerkt uit de interorganisatietheorie (O'Toole, Hanf, 1990). De omgeving speelt een belangrijke rol in het proces van beleidsvorming. Interacties tussen wederzijdse afhankelijke actoren bepalen voor een groot deel het proces van beleidvorming.

De netwerkbenadering zal aan de hand van de volgende vier centrale uitgangspunten besproken worden:

- Netwerken
- Beleidprocessen
- Netwerkmanagement
- Uitkomsten

Deze vier uitgangspunten worden aan de hand van enkele concepten operationeel gemaakt.

Uitgangspunten	concepten
Netwerken	Actoren beleid
Beleidsprocessen	Belangen/doeleinden Wederzijdse afhankelijkheid Interactie en strategieën Sturing Informatie en beeldvorming
Netwerkmanagement	Beleidsinstrumenten netwerkmanagement Interactief beleid Beleidsvoorbereiding
Uitkomsten	Beleidsplanning Besluitvorming

**Actoren:** *analytisch te onderscheiden eenheden, waarvan het belangrijkste kenmerk is dat ze zich als handelende partij in de dynamiek van een netwerk opstellen (Klijn, Van Twist, 2000).*

**Beleid:** *De voornemens, keuzes en acties van een of meer bestuurlijke instanties gericht op de sturing van een bepaalde maatschappelijke ontwikkeling (Rosenthal, e.a., 1996).*

**Belangen/doeleinden:** *wat wil een actor en hoe denkt zij dit te bereiken.*

**Afhankelijkheid (in een netwerk):** *De organisaties in een netwerk zijn op elkaar aangewezen, om de middelen te verkrijgen die zij met het oog op de realisatie van hun doeleinden nodig (menen te) hebben (Klijn, Van Twist, 2000).*

**Interactie:** *De mate van en de wijzen van contact*

**Strategieën:** *Het verschil tussen wat er zelf gedacht wordt, en wat men anderen wil doen laten geloven (Klijn, Van Twist, 2000).*

**Perceptie:** *De beelden die actoren van de werkelijkheid hebben.*

**Sturing:** *Het afstemmen van burgers en maatschappelijke organisaties en de bevordering hiervan door de overheid (Rosenthal, e.a., 1996).*

**Informatie en beeldvorming:** *De mening die op basis van de aanwezige gegevens en kennis gevormd wordt.*

**Beleidsinstrumenten:** *een verzameling van bestuursactiviteiten die overeenkomstige kenmerken vertonen en gericht zijn op de beïnvloeding van bestuurlijke en maatschappelijke processen (Ringeling, 1983).*

**Interactief beleid:** *In zowel de fase van probleemdefinitie als bij de verdere beleidsvorming, stelt de overheid zich open voor een dialoog met burgers en maatschappelijke organisaties (Rosenthal, 1996).*

**Netwerkmanagement:** *sturing van actoren wordt interactief, in plaats van directief.*

**Beleidsvoorbereiding:** *Het verzamelen en analyseren van informatie en het formuleren van adviezen met het oog op het te voeren beleid (Rosenthal, e.a., 1996).*

**Beleidsplanning:** *de opeenvolgende fasen binnen het beleidsproces.*

**Besluitvorming:** *verschillende partijen proberen elkaar te overtuigen van hun visie op de beste manier om maatschappelijke ontwikkelingen te sturen (Rosenthal, e.a., 1996)*

Hieronder volgt een uitgebreide beschrijving van bovenstaande uitgangspunten met bijbehorende concepten. Vervolgens zal in paragraaf zeven de operationalisering volgen van bovenstaande concepten. Hier volgt een vertaling van de concepten in meetbare aspecten.

## 2.2 Netwerken

### 2.2.1 Actoren

De netwerkbenadering stelt niet één actor als uitgangspunt, maar hecht veel belang aan onderzoek naar de relaties, posities en inbreng van de verschillende actoren. Met actoren worden mensen, groepen of organisaties bedoeld (Rosenthal, 1996). De samenleving wordt in deze benadering gezien als een meesturend samenstel van actoren die elk hun eigen doeleinden en motieven hebben. Hierdoor ontstaat meer inzicht in wederzijdse afhankelijkheden tussen actoren in het netwerk en de verschillende doelen en middelen die worden gehanteerd (Ostrom, Tiebot, Warren, 1961).

Netwerken worden getypeerd door:

- een verzameling van actoren (individuenen, groepen, organisaties)
- de belangen, wensen en doelen van die actoren
- de activiteiten en probleemvelden ten aanzien waarvan de actoren bepaalde belangen en / of doelen hebben
- de regels, normen, en assumpties die de acties van en interacties tussen actoren bepalen
- de verzameling van actie – en interactiemogelijkheden waarover elke actor beschikt
- de verzameling verwachte uitkomsten, kosten en baten van elke actie en interactie.

(Kickert, Van Vught, 1983)

### 2.2.2 Beleid

Onder *beleid* verstaat men “De voornemens, keuzes en acties van een of meer bestuurlijke instanties gericht op de sturing van een bepaalde maatschappelijke ontwikkeling” (Rosenthal, e.a., 1996).

Maatschappelijke problemen zijn het begin- en eindpunt in de oriëntatie op beleid. Het concept *beleidsnetwerken* verbindt de twee kernbegrippen *beleid* en *netwerken*. Onder netwerken verstaat men *interorganisatorische betrekkingen*. Beleidsnetwerken zijn “sociale systemen waarbinnen actoren interactie- en communicatiepatronen ontwikkelen, die enige duurzaamheid vertonen en gericht zijn op beleidsproblemen of beleidsprogramma’s” (Kickert, Van Vught, 1983).

Het debat over interorganisatorische relaties, *netwerken*, wordt vaak gevoerd in termen van twee fundamenteel verschillende onderzoeksperspectieven: de top-down en de bottom-up benadering (Hufen en Ringeling (Red.). 1990).

De top-down benadering richt haar blik voornamelijk op de actoren en afdelingen die de bevoegdheden hebben toebedeeld gekregen om een bepaald programma uit te voeren. De bottom-up benadering staat hier in essentie neutraal tegenover. De werkwijze van de bottom-up analyse is strikt empirisch, omdat de feitelijke betrokkenheid van actoren de maatstaaf is in de beschrijving en verklaring van beleidsprocessen. Ook bij de beoordeling van de beleidsresultaten stelt men zich in de bottom-up benadering neutraal op.

In de top-down benadering bestaat een normatieve voorkeur voor door de overheid bevoegde organisaties en in een beleidsprogramma geformuleerde doelen. In de bottom-up benadering kan de beoordeling van beleidsprocessen geschieden op basis van belangen, doelen of voorkeuren van de direct betrokkenen (O'Toole, Hanf, 1988).

*Beleidsnetwerken* zijn geschetst als een alternatief concept voor de traditionele gedachten met betrekking tot *beleid*. Vanuit het perspectief van beleidsnetwerken ziet de wereld er anders uit dan vanaf de top gezien (Hoogerwerf, 1986).

Overheidsorganisaties zijn in beleidsnetwerken initiatiefnemer, maar ook *lijdend voorwerp* van de initiatieven van andere organisaties. Elke actor in het netwerk is gedwongen zijn beleid voortdurend af te stemmen op de eisen die hem door de omgeving worden opgelegd. *Beleidsnetwerken* vormen een alternatief voor de traditionele beleidsoptiek, omdat niet de inhoud van het beleid, maar de samenhang tussen beleidsprocessen en netwerken centraal wordt gesteld.

Het netwerkdenken is productief, omdat het laat zien dat zowel buiten als binnen sturende organisaties tijdelijke coalities bestaan die belangen bundelen en zodoende bepaalde bestuurlijke oplossingen mogelijk maken (Kickert, Van Vught, 1988).

Indien beleidsinitiatieven enigszins van de grond komen, is er sprake van een geactiveerd beleidsnetwerk. De beleidsvoering wordt echter bemoeilijkt door de afhankelijkheid van de actoren in het beleidsnetwerk (Glasbergen, 1986, pp. 417-427). Ringeling (Hufen en Ringeling (Red.), 1990) maakt hierbij wel de kanttekening dat het toenemende belang van de omgeving niet betekent dat de overheid een actor als andere actoren in het netwerk is. De structuur en het functioneren van de publieke organisaties maken hun optreden karakteristiek. Bovendien is de overheid hoeder van belangen die zich niet zomaar tegen andere belangen laten uitruilen.



## 2.3 Beleidsprocessen

### 2.3.1 Belangen en doeleinden, interacties en strategieën

Voorafgaande gaf al aan dat beleidsnetwerken een alternatief vormen voor de traditionele beleidsoptiek, omdat niet de inhoud van het beleid, maar de samenhang tussen *beleidsprocessen* en netwerken centraal wordt gesteld.

Het werd ook duidelijk dat de aandacht niet langer primair ligt bij de overheid als centrale actor maar bij de interacties tussen meerdere actoren die van elkaar afhankelijk zijn om het gezamenlijke beleidsdoel te bereiken. Beleid is in deze moderne benadering in grote mate het resultaat van de strategieën van de betrokken actoren. Deze strategieën resulteren op hun beurt uit de interacties tussen de actoren, die een inschatting maken van het handelen van andere actoren en op basis daarvan hun eigen strategisch handelen ontwerpen of bijstellen. Op deze wijze ontstaat er een actie- reactieketen die tot een vooraf meestal niet of moeilijk voorspelbare uitkomst van het beleid leidt. Bij deze strategische vorm van beleidsontwikkeling wordt vooral gedacht in termen van overleg, beïnvloeding en bemiddeling, waardoor de overheid meer een toezichhoudende en regisserende functie in de samenleving krijgt. De overheid speelt meer een bemiddelende rol tussen verschillende belangen (van Schendelen, 1989).

O'Toole merkt daarnaast op dat netwerken onder invloed van overheidsbeleid een te manipuleren grootheid is. De overheid kan percepties manipuleren en bijsturen door bepaalde informatie al dan niet openbaar te maken.

Daarnaast beschikt de overheid over macht bepaalde hulpbronnen wel of niet in te zetten. Netwerken kunnen ook gemanipuleerd worden wanneer de overheidslegitimiteit aangewend worden als machtsbron. Door een beroep te doen op het politieke primaat kan de overheid haar eigen doelen boven die van andere organisaties proberen te stellen (De Bruijn en Ringeling, 1993).

### 2.3.2 Sturing binnen netwerken

De contingentiebenadering biedt een aantrekkelijk uitgangspunt bij het analyseren van sturingsproblemen van vervlochten relaties en interacties tussen publieke organisaties, overheidsinstanties en private organisaties.

De contingentiebenadering gaat ervan uit dat de effectiviteit van een organisatie, afhankelijk is van de mate waarin er congruentie bestaat tussen organisatie en omgeving (Rosenthal, 1996).

De contingentiebenadering gaat er daarnaast van uit dat de interactiepatronen tussen actoren in een beleidssector voor een groot deel de inhoud van het beleid en het verloop van de uitvoering van beleid bepalen. De kern van de analyse moet dan liggen in het onderkennen van de voorwaarden voor het effectief coördineren van al deze onafhankelijke organisaties omwille van de realisering van de oplossing van bepaalde beleidsproblemen.

Een sturingsstrategie om rekening te houden met de kenmerken van de omgeving is de afhankelijkheid van andere actoren hanteerbaar te maken. Door een *open benadering* worden belanghebbenden zo snel mogelijk geïnvolveerd. In deze strategie wordt benadrukt dat netwerken niet alleen een belemmering zijn; zij bieden ook uitzicht op nieuwe interventievormen. Er wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met het vermogen tot zelfreferentie van de doelgroep. Er wordt een poging ondernomen een visie te ontwikkelen, waarin de overheid niet als dirigent van het orkest optreedt.

Wanneer overheden binnen netwerken toch willen sturen, wordt dit sterk bemoeilijkt door fragmentatie van de organisatiestructuur en de besluitvormingsstructuur binnen de overheid zelf. Deze gefragmenteerde structuur ondermijnt de capaciteit om problemen op te lossen aanzienlijk. Binnen de moderne overheid bestaan besluitvormingsstructuren die territoriaal en functioneel gedifferentieerd zijn. Het daadkrachtige optreden wordt belemmerd door de segmentatie en fragmentatie van ineffektieve subsystemen die gespecialiseerde taken, geringe bevoegdheden en beperkte middelen hebben. Dit resulteert erin dat op één beleidsterrein een groot aantal actoren actief is met uiteenlopende doelstellingen en soms conflicterende belangen waardoor nieuwe initiatieven al snel geblokkeerd worden. Tegelijkertijd wordt de overheid geconfronteerd met problemen die vaak ver over de grenzen van bevoegdheden en specialisaties heen reiken. "Beschouwen we enerzijds de noodzakelijke functionele afhankelijkheid van de verschillende actoren en anderzijds de beperktheid van de handelsvrijheid en de middelen van het politiek – ambtelijk apparaat, dan worden de interorganisatorische relaties, netwerken, nog knellender" (O'Toole, Hanf, 1990)

Deze uitspraak zet vraagtekens of de netwerkbenadering wel zo geschikt is als methode voor effectief handelen van de overheid. Natuurlijk is geen enkele benadering zaligmakend en het zou een utopische gedachte zijn te veronderstellen dat een netwerkbenadering in elke situatie de juiste oplossing biedt. Toch biedt de netwerkbenadering nieuwe inzichten die bepaalde beleidsprocessen kunnen

verklaren en wordt er een open benadering gehanteerd die de omgeving in grote mate bij het proces van beleidsontwikkeling betreft.

Scharpf wijst in een uitwerking van de contingentiebenadering op de noodzaak van het vaststellen van de maten van 'match' en 'mismatch' tussen beleidsproblemen en de interorganisatorische context. In zijn programma voor onderzoek heeft hij zich ten doel gesteld de passendheidsrelaties tussen interorganisatorische relaties en beleidsproblemen vast te stellen, teneinde de sturingsmogelijkheden van de overheden te vergroten. Echter is hij zich er wel van bewust dat het niet altijd mogelijk is op basis van een analyse van de moeilijkheden consensus te bereiken tussen de verschillende belanghebbenden in het netwerk.

Ondanks dat de contingentietheorie ons enkele aanvullende inzichten biedt met betrekking tot organisatie en omgeving, zijn er ook een aantal kanttekeningen te plaatsen.

Bij falend beleid dienen, volgens de contingentiebenadering, de oorzaken gezocht te worden in een gebrekkige afstemming tussen problemen en het interorganisatorische netwerk. Toch biedt de contingentiebenadering hier onvoldoende inzicht in het proces van beleidsvorming. De contingentiebenadering gaat namelijk uit van slechts één beleidsdoel binnen een netwerk. O'Toole (1989) merkte daarentegen al eerder op dat juist de veelheid van doelen een belangrijk kenmerk is van een beleidsnetwerk.

Dit belang van de veelheid van doeleinden in beleidsnetwerken leidt misschien niet, zoals O'Toole eerder veronderstelde, tot een beknelling van het ambtelijk apparaat, maar wel tot een volgende relativering met betrekking tot 'passende' relaties tussen structuur en beleid. De actoren uit het beleidsnetwerk hebben allemaal hun eigen opvatting over de passende relaties tussen problemen en structuren; en zij staan niet onverschillig tegenover elkaars opvattingen. Indien actoren in een interorganisatorisch netwerk zich bewust zijn van de soort structuur die past bij de implementatie van beleid, groeit de kans dat de actoren zullen proberen het netwerk te beïnvloeden. Zij zullen de aanvaarding en realisering van hun eigen additionele doelen, die voor succesvolle implementatie afhankelijk zijn van het netwerk, tot voorwaarde maken voor hun eigen actieve participatie. Het is dan ook waarschijnlijk dat (vanuit overheidsperspectief) veelbelovende interorganisatorische structuren al snel gecompliceerd worden door een verzameling additionele en deels tegenstrijdige doelen van actoren in het beleidsnetwerk (Scharpf, 1978).

Heclo (1979) introduceerde het strijdpuntennetwerk. In een strijdpuntennetwerk vliegen participanten in en uit. Geen enkele groep of persoon controleert en bepaalt een bepaald beleidsgebied of strijdpunt. Men kan deel uitmaken van een netwerk door een bepaald beleid te volgen, erover te lezen of erover te praten. Invloedrijke belangengroepen kunnen een onderdeel vormen van een strijdpuntennetwerk maar dat geldt ook voor individuen die verstand van zaken hebben. Het strijdpuntennetwerk van Heclo vertoont veel overeenkomsten met de zogenaamde 'whirlpools' (maalstromen) die Griffith (Hufen en Ringeling, (Red.), 1990) al in 1939 beschreef.

*"In other words, he who would understand the prevailing pattern of our present governmental behavior, instead of studying the formal institutions or even generalizations or organs, important though all these things are, may possibly obtain a better picture of the way things really happen if he would study these whirlpools of special societal interests and problems" (Griffith, 1939).*

### **2.3.3 Informatie en beeldvorming**

Organisaties in netwerken hebben een beeld van de op te lossen problemen en de bijdrage die andere betrokkenen daarbij kunnen leveren. Nieuwe informatie met betrekking tot de stand van zaken in het netwerk kan aanleiding zijn voor een verandering van de beelden of percepties van betrokkenen en zodoende leiden tot andere sturingsactiviteiten. De selectieve beelden of voorstellingen van organisaties zijn erg afhankelijk van de beschikbare informatie in het netwerken. De informatiestromen in netwerken hebben indirect een belangrijke invloed op sturingsactiviteiten. Met name actoren die geïnteresseerd zijn in sturing kunnen een belangrijke rol spelen; zij kunnen de betrokkenheid van actoren versterken door informatie te verstrekken over het grote belang van bepaalde doeleinden. Voorts kunnen actoren in een netwerk door het verstrekken van informatie proberen de beeldvorming van anderen te beïnvloeden en zodoende een aantal hindernissen voor de realisering van opgestelde doelen beperken. De timing van verandering van informatiestromen in het netwerk kan een cruciale rol spelen in het management van het netwerk (O'Toole, 1988). De effectiviteit van sturingspogingen hangt dus sterk samen met de mogelijkheden om op nieuwe informatie en veranderde omstandigheden in te spelen. De wijze van sturing dient tijdens het proces aangepast te kunnen worden aan veranderingen binnen de omgeving en in de

samenstelling van actoren. Gegroeide antipathieën, weerstanden of beeldvorming kunnen deze flexibiliteit echter dwarsbomen (Koppenjan, 1993).

## 2.4 Netwerkmanagement

### 2.4.1 Beleidsinstrumenten

Eerder is *beleid* al omschreven als “de voornemens, keuzes en acties van een of meer bestuurlijke instanties gericht op de sturing van een bepaalde maatschappelijke ontwikkeling: (Rosenthal, e.a., 1996).

Beleidsinstrumenten zijn in de definitie van Ringeling ‘een verzameling van bestuursactiviteiten die overeenkomstige kenmerken vertonen en gericht zijn op de beïnvloeding van bestuurlijke en maatschappelijke processen’ (Ringeling, 1983).

Van den Heuvel omschrijft het begrip beleidsinstrument al volgt:

*“Een middel dat een beleidsactor aanwendt om een bepaalde sturingsprestatie (goederen of diensten) of een beoogd sturingeffect (bij de doelgroep) te bereiken”* (Van den Heuvel, 1998).

Het beoogde doel van een beleidsinstrument is dus het reguleren en sturen van de samenleving.

Van der Doelen (1993) maakt een onderscheiding tussen communicatieve, economische (financiële) en juridische instrumenten. Dit zijn instrumenten waarmee de overheid tracht de activiteiten (het gedrag) van de doelgroep doelgericht te sturen. Deze instrumenten kunnen enerzijds stimulerend (verruimend) werken, maar ook repressief (beperkend). Een voorbeeld van een communicatief instrument is voorlichting. Subsidie is een voorbeeld van een economisch instrument, en als juridische instrument kan een overeenkomst of een verbod genoemd worden. Uit voorafgaande is duidelijk geworden dat de klassieke benadering met betrekking tot beleidsvorming niet meer volstaat. Niet langer ontstaan vanzelf de beoogde effecten, na het toepassen van een bepaald beleidsinstrument of beleidsvoering. De taak van de overheid is veranderd doordat het aantal actoren dat bij beleidsprobleem is betrokken groter is geworden. De verschillende beleidsactoren hebben vaak hun eigen belangen en maatstaven waarmee zij beleid voeren. Deze moeten op elkaar worden afgestemd. Vandaar dat overleg met de direct betrokkenen belangrijk is teneinde te komen tot het in gezamenlijk overleg formuleren van de doelen en het kiezen van de instrumenten. Dit overleg kan worden gekenmerkt door

onderhandeling, samenwerking, tegenwerking, conflict, consensus, historische gegroeide verhoudingen of macht en invloed. Uiteindelijk moet zo'n proces leiden tot een gezamenlijke probleemdefinitie over het beleidsprobleem, opdat er consensus ontstaat over wat er aan de hand is en hoe dat moet worden aangepakt.

Dit overleg met de doelgroep past ook binnen het geconstateerde beperkte sturingsvermogen van de overheid. In het beleid wordt steeds meer de nadruk gelegd op de eigen verantwoordelijkheid en de beslissingsvrijheid van de doelgroep. Vooral ook omdat de overheid de burgers slechts in beperkte mate kan dwingen en geen directe invloed heeft op wat zij belangrijk vinden. Zij kan daar hoogstens op inspelen.

De overheid kan daartoe, voorafgaand aan het inzetten van *effecting instruments* (om beleidseffecten te bewerkstelligen), gebruik maken van *detecting instruments* om de populatie en haar wensen, belangen, bedoelingen en positie 'af te tasten' of te achterhalen (Hood, 1983). De overheid kan hiermee een beter zicht op de te sturen actoren krijgen. Over mogelijke beleidsoplossingen kan dan gemakkelijker consensus met de doelgroep ontstaan. De inzet van *detecting instruments* zal de probleemgerichtheid en de effectiviteit van het beleid derhalve kunnen verhogen en voorkomen dat de doelgroep het beleid ontwijkt of ontduikt.

In paragraaf 2.3.1 is strategische beleidvorming al kort ter sprake gekomen.

Samengevat zijn beleidsnetwerken:

*Organisatorische werkverbanden, bestaande uit meerdere actoren die streven naar het voeren van beleid voor een als gemeenschappelijk beschouwd beleidsprobleem, ter bereiking van een of meer gezamenlijke beleidsdoelen. Zij zijn daarin wederzijds van elkaar afhankelijk en proberen door strategisch gedrag zoveel mogelijk invloed uit te oefenen op het uiteindelijk te behalen beleidsresultaat* (Van den heuvel, 1998).

Elke actor beschikt over informatie, de een iets meer en uitgebreider dan de ander, en een bepaalde mate van macht; al lijken bepaalde actoren in eerste instantie vrij machteloos te staan. Daarnaast streeft elke actor eigen doeleinden na, beschikt, al dan niet, over zelf in te zetten instrumenten (bronnen) en probeert zo goed mogelijk eigen belangen te realiseren.

Aan de eerder genoemde drie categorieën beleidsinstrumenten (communicatieve, economische (financiële) en juridische instrumenten), kunnen dan ook de meerzijdige instrumenten worden toegevoegd. Omdat de belangen in een netwerk uiteenlopen en via strategisch gedrag op een lijn moeten worden gebracht, trachten

alle actoren te sturen. Vandaar ook dat bij het realiseren van belangen meerzijdige instrumenten worden ingezet. Een voorbeeld van een meerzijdig instrument is het houden van een hoorzitting of het inschakelen van een vertrouwenspersoon. Overheid en maatschappelijke actoren onderhandelen via een vertrouwenspersoon bijvoorbeeld over de keuze van de instrumenten en de wijze waarop deze moeten worden ingezet, over de doelstellingen van het overheidsbeleid, de uitvoering van het beleid, het gewenste beleidsresultaat of ze verbinden zich via deze persoon tot een bepaalde prestatie. De overheid kan dus een of meer personen inzetten om het gedrag van maatschappelijk mede-actoren te sturen (sturingsagent). Meerzijdige instrumenten zijn vooral gericht op het leveren van 'maatwerk' in het 'aansturen' van actoren. Ze zijn op zekere hoogte flexibel, maar ook vrijblijvend. Het gebruik van meerzijdige instrumenten duidt erop dat de rol van de centrale actor is verschoven in de richting van communicatief beïnvloeden. Er vindt nu een overdracht van informatie plaats door voorlichting en overtuiging, in plaats door dwang en sancties. Communicatie maakt in dit geval deel uit van het beleidsproces en kan gezien worden als een sturing / managementinstrument.

#### **2.4.2 Netwerkmanagement**

Ringeling (Hufen en Ringeling (Red.), 1990) concludeerde eerder dat het toenemende belang van de omgeving niet betekent dat de overheid een actor als andere actoren in het netwerk is: de overheid houdt haar karakteristieke positie door haar behartiging van het algemene belang. De netwerkbenadering liet zien dat de hiërarchie en dominantie van een enkele actor plaats heeft moeten maken voor de interacties tussen en afhankelijkheden onder de verschillende actoren. Toch zijn er voor actoren wel degelijk momenten van dominantie mogelijk binnen het netwerk. Deze mogelijkheid tot dominantie wordt onder meer bepaald door de belangen die in het geding zijn en de instrumenten die een actor kan inzetten om de realisering van het beleid te beïnvloeden.

De overheid blijft, zoals Van Schendelen al eerder opmerkte, in veel gevallen als sturende actor, als een soort eindverantwoordelijke, nadrukkelijk aanwezig.

Door aan te geven waar de verantwoordelijkheden van anderen liggen, het toekennen van speelruimte of het vaststellen van waarden die gerealiseerd moeten worden, kan de overheid als centrale, maar niet perse hiërarchische actor, de anderen aanzetten op autonome wijze invulling te geven aan hun specifieke medebesturingstaak binnen het netwerk. De Bruijn en Ten heuvelhof (1995)

noemen dit netwerkmanagement. Netwerkmanagement vereist een beleidsaanpassing op de volgende gebieden:

- directe sturing moet, met medewerking van de doelgroep, worden omgebogen in de richting van indirecte sturing
- In plaats van generieke sturing moet specifieke sturing worden uitgeoefend; maatwerk dus
- Eenzijdige instrumenten worden zoveel mogelijk vervangen door meerzijdige instrumenten; er worden geen gedragsalternatieven opgelegd of gedictieerd. Door middel van voorlichting, onderhandelingen en dergelijke wordt er ruimte geschapen voor vrijwillige medewerking van de te sturen actoren.
- Instrumenten worden niet simpelweg toegepast, maar er wordt overgegaan op strategisch beleid, dat wil zeggen, er worden acties ontwikkeld die gericht zijn op het aantrekken van actoren, op hun belangen en op de inzet van hun instrumenten.

In deze visie wordt sturing dus interactief, in plaats van directief.

#### **2.4.3 Interactief beleid**

Men spreekt over interactieve beleidsvorming wanneer de overheid zich niet alleen bij de politieke besluitvorming, maar ook reeds in de fase van probleemdefinitie en bij de verdere beleidsvorming meer open stelt voor een dialoog met burgers en maatschappelijke organisaties (Rosenthal, e.a., 1996).

De gedachte achter interactieve beleidsvorming is dat de overheid niet kan volstaan met een inspraakronde op het moment dat de voorstellen worden geïmplementeerd. Burgers en maatschappelijke organisaties zouden veel eerder dan voorheen het geval was, betrokken kunnen worden; betrokkenheid bij de formulering van maatschappelijke problemen en de vormgeving van beleid. Dit is niet alleen van belang om een draagvlak te creëren, maar ook omdat de overheid de in de maatschappij opgeslagen ervaring en deskundigheid niet kan missen.

Een van de gedachten achter deze interactieve beleidsvorming is dat de overheid niet zelf de probleemdefinitie moet bepalen, maar dat zij reeds in dat eerste stadium naar de maatschappij moet proberen te luisteren. De inputkant van het beleidsproces staat centraal. De overheid dringt zelf geen probleemstelling en oplossingsrichtingen op, maar concentreert zich in eerste instantie juist op het proces van agendavorming. De overheid verkent nu als eerste wat er onder de betrokkenen als knelpunt wordt ervaren en in onderling overleg wordt een



gezamenlijke probleemstelling geformuleerd. Vervolgens mobiliseert de overheid zoveel mogelijk creativiteit, zowel intern als bij belanghebbenden en derden, om tot kansrijke oplossingen te komen.

Pas als deze fase is afgerond kiest de overheid voor een gewenste oplossingsrichting. Vervolgens wordt echter ook in de implementatiefase zoveel mogelijk geprobeerd om de belanghebbenden en partijen bij de oplossing te betrekken (WRR, 1995).

#### **2.4.4 Beleidsvoorbereiding**

Tot nu toe hebben we stilgestaan bij de ontwikkeling, vorming en sturing van beleid. Het accent lag op strategisch gedrag en sturing van beïnvloeding belangen. Om deze processen succesvol te maken, is een meer praktische beleidsvoorbereiding van groot belang. Deze processen zijn in voorafgaande paragrafen meerdere malen genoemd. Aangezien deze fase voor de het onderzoek in deze scriptie van groot belang is, zal hierop dieper worden ingegaan.

Bij het voorbereiden van beleid moeten de gezamenlijke doeleinden worden vastgesteld, mogelijke alternatieven worden verkend, instrumenten en beleidsuitvoering moeten worden ontworpen en vastgesteld moet worden wanneer en hoe beleidsresultaten gemeten gaan worden.

Beleidsvoorbereiding- en planning lijkt een rationeel proces, maar door haar context bestaat uit vele actoren, activiteiten, waarden, informatiebronnen en conflicterende belangen, kan men veel beter spreken van een *bounded rationality*. Door onderhandeling en samenwerking moet worden gezocht naar dezelfde probleemperceptie, collectieve doelen (oplossingen) en middelen. Als de context wordt verwaarloosd dreigt de samenleving aan de planning te worden aangepast in plaats van andersom.

Door het beleidsvormingsproces in openheid tot stand te laten komen, kan de kans op consensus toenemen. Maatschappelijke consensus kan niet worden opgelegd, maar moet worden opgebouwd. Plannenmakers moeten onder andere via hoorzittingen en inspraaksessies overleg hebben met andere actoren zoals belangengroepen, bestuursorganen en private partijen. Maatschappelijke consensus en de samenwerking met alle bij een plan of project betrokken actoren bevordert de maatschappelijke acceptatie en de bereidheid de gevonden oplossingen te implementeren (Kickert, e.a., 1985).

Tijdens de beleidsvoorbereiding kunnen twee wegen worden onderscheiden: de *kenweg* en de *keuzeweg*. Beide wegen moeten doorgaans afwisselend worden bewandeld. De kenweg volgen, betekent dat informatie wordt verzameld, zodat

inzicht ontstaat. De keuzeweg houdt in dat op basis van dat inzicht de keuzemogelijkheden zich manifesteren en tegelijkertijd duidelijk wordt welke aanvullende informatie nodig is.

## 2.5 Uitkomsten

### 2.5.1 Beleidsplanning

De planning van beleid kan vanuit meerdere modellen worden geanalyseerd:

- Het rationele model (synoptische)
- Het incrementele model (stap voor stap)
- Het gemengde model (mixed scanning)

Aangezien er onvoldoende ruimte is om op alle drie de modellen uitgebreid in te gaan, zal ik stil staan bij het model dat zeer waarschijnlijk het meest toepasbaar is op de casus van deze scriptie: het gemengde model. Deze planningsstijl is een combinatie van de rationele methode en de planning op korte termijn. Het uitzetten van fundamentele lijnen gaat hier gepaard met incrementele, flexibele korte termijnstrategieën.

De beleidsactor wil een bestaande situatie beïnvloeden of een toekomstige situatie creëren. De beleidsactor begint met het interpreteren, reduceren en structureren van het probleem. Aangezien zelden vanaf een nulpunt kan worden begonnen, zullen historisch- en maatschappelijke factoren hierbij worden betrokken.

Meestal wordt er ook voortgebouwd op een bestaande situatie en vindt er een afwisseling plaats tussen ontwerpen en besluiten.

Deze gemengde methode heeft een herhalend verloop met terugkoppelingen, waarbij tussentijdse politieke beslissingen of heroverwegingen van eerder gedane beleidskeuzes tot de mogelijkheden behoren.

In het mixed- scanningmodel zijn meerdere beleidsactoren naast elkaar en gelijktijdig met verschillende plannen bezig.

De maatschappelijke situatie vertoont meestal een complex van problemen die als onwenselijk worden ervaren. Het is noodzakelijk het complexe probleem in deelproblemen uit te splitsen en zo tot een nettoprobleemreductie te komen. Een einddoel kan dan worden bereikt via tussendoelen, die dan tegelijkertijd fungeren als intermediair tussen beleidsinstrumenten en einddoel.

Het aanpakken / oplossen van een eindprobleem kan projectmatig worden aangepakt. "Aangezien er doorgaans meerdere beleidsactoren bij het ontwikkelen van een beleid zijn betrokken (beleidsnetwerk), beleid meestal een gecompliceerd karakter heeft en beleidsvoorbereiding, beleidsvaststelling en beleidsuitvoering zich over een bepaalde periode uitstrekken" (Licht, Nuiver, 1996). De term project wordt in het algemeen gebruikt voor min of meer afgebakende, incidentele werkzaamheden.

Een projectmatige werkwijze wordt door de volgende fasen gekenmerkt:

1. Een beleidsstrategische fase: hierin ligt het accent op de probleemstellingen doelstelling, strategische keuzes worden hier gemaakt.
2. Een beheersstrategische fase: het accent ligt hier op de te volgen werkwijze
3. Een uitvoeringsfase: het resultaat staat hier centraal.

Van belang voor deze scriptie zal de eerste fase van beleidsstrategie zijn. Hier wordt het probleem verkend.

De probleembeschrijving bevat de aanleiding van het probleemvoorstel, het probleem (complexiteit van het probleem), de initiatiefnemers, de aard van het beleid (nieuw beleid, uitvoering, evaluatie?), het maatschappelijke draagvlak en de samenhang met ander beleid.

Bij het vaststellen van het probleem heeft een interactieve benadering de voorkeur. Maatschappelijke, bestuurlijke en politieke belangen moeten allen in kaart worden gebracht. Zo ontstaan er ook een overzicht van de actoren die bij het project zijn betrokken, de activiteiten die ontplooid moeten worden, de informatie en de middelen die ervoor nodig zijn.

Het scheppen van een maatschappelijk draagvlak voor een beleidsproject is dus essentieel.

### **2.5.2 Besluitvorming in beleidsnetwerken**

De besluitvorming is binnen de netwerkbenedering niet langer geconcentreerd bij één actor.

Verschillende organisaties kunnen cruciale besluiten nemen, wel of niet in overeenstemming met andere organisaties. Verder is het niet ondenkbaar dat besluitvorming op een bepaald moment voor verschillende actoren een andere betekenis heeft. Besluitvorming wordt niet langer ingedeeld langs fasen, maar op basis van zogenaamde *cruciale beslissingen*.

Een *cruciale beslissing* kan worden opgevat als een beslissing waarvan achteraf blijkt dat deze veel invloed heeft gehad op het verdere verloop van de besluitvorming. De periode tussen twee beslismomenten wordt hier de 'besluitronde' genoemd. De verzameling actoren die aan een 'besluitronde' meedoen wordt de 'beleidsarena' genoemd. Door het accent te leggen op de betrokkenheid van veel actoren bij de besluitvorming, bestaat de mogelijkheid rekening te houden met strategisch gedrag. (Teisman, 1991)

Een van de belangrijkste veronderstellingen van de netwerkbenadering is, dat niet bij voorhand wordt verondersteld dat de ene actor boven de andere actor staat. Door deze openheid van beleidsarena's als uitgangspunt te nemen, is het mogelijk de aandacht te richten op de onderhandelingsprocessen die plaatsvinden over de realisering van de deels tegenstrijdige doelen van de betrokkenen. Scharpf (1978) verwoordt deze betrokkenheid van verschillende actoren in de beleidsarena en de verscheidenheid van doelen in netwerken als volgt:

*'Hier genügt zunächst die Schlussfolgerung, dass unter dem Gesichtspunkt der Interessensberücksichtigung verbundssysteme, an denen dezentrale und zentrale Entscheidungseinheiten gleichzeitig am Problemverarbeitungsprozess beteiligt sind, ceteris paribus eine höhere Leistungsfähigkeit haben sollten als die beiden 'einfacheren' Verflechtungsstrukturen'.* (Hanf, Scharpf, 1978)

Scharpf stelt dat hij inziet dat de belangen, doelen en informatie van '*konfliktfähige Beteiligte*' een positief effect hebben op de besluitvorming.

## **2.6 Samenvatting**

In voorafgaande paragrafen is getracht de netwerkbenadering uit te werken en processen als (interactieve) beleidsvorming nader te omschrijven. In deze scriptie zal de nadruk echter blijven liggen bij de netwerkbenadering. Dit theoretische kader zal de rode draad zijn in de analyse van het empirische gedeelte dat hierop volgt. In dit hoofdstuk is duidelijk geworden dat de processen binnen netwerken zich kenmerken door de betrokkenheid van wederzijdse afhankelijke actoren met uiteenlopende doelen en percepties. De aanpak van beleidsproblemen wordt daarmee een samenwerkingsvraagstuk.

Ondanks dat samenwerking noodzakelijk is, worden conflicten, machtsverschillen en hun invloed op de inhoud en verloop van interactieprocessen niet ontkend, in tegendeel. De netwerkanalyse brengt deze tegenstrijdigheden en conflictsituaties aan het licht, en vormt de aanleiding tot voorstellen voor netwerkmanagement. De overheid blijft een bijzondere positie houden. Enerzijds veelal als netwerkmanager, anderzijds als hoeder van de publieke belangen. Hieronder volgt een schematische weergave van de bevindingen over netwerken uit dit theoretisch hoofdstuk.

<i>Uitgangspunten</i>	
Netwerken	<ul style="list-style-type: none"> <li>- actoren zijn van elkaar afhankelijk bij het bereiken van hun doelen</li> <li>- afhankelijkheden zorgen voor duurzame relaties tussen actoren</li> <li>- afhankelijkheden zorgen voor een zekere vetomacht bij verschillende actoren</li> <li>- de duurzaamheid van interacties creëert en bestendigt een middelenverdeling tussen actoren</li> <li>- in de loop van interacties worden regels gevormd en bestendigd die het gedrag van actoren gaan reguleren</li> <li>- bronnenverdeling en regelvorming leiden tot een zekere geslotenheid voor actoren buiten het netwerk</li> </ul>
Beleids- Processen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Binnen netwerken vinden interacties tussen actoren over beleid (issues) plaats gericht op het oplossen van de spanning tussen afhankelijkheden enerzijds en uiteenlopende en tegenstrijdige belangen anderzijds.</li> <li>- actoren baseren zich daarbij op percepties die zij hebben van het beleidsveld, de actoren en de beslissingen die aan de orde zijn</li> <li>- actoren kiezen op basis van percepties voor specifieke strategieën</li> <li>- Door de verscheidenheid van actoren, percepties en strategieën hebben beleidsprocessen een complex en niet volledig voorspelbaar karakter.</li> </ul>

Netwerk- Management	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vanwege de verscheidenheid aan doelen en belangen en daaruit voortvloeiende (potentiële) conflicten over de verdeling van kosten en baten van problemen en oplossingen komt samenwerking niet vanzelf op gang en loopt deze evenmin probleemloos.</li> <li>- gezamenlijk handelen kan worden bevorderd door te zorgen voor prikkels tot samenwerking, door proces- en conflictmanagement en door reductie van risico's verbonden aan samenwerking.</li> </ul>
Uitkomsten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- beleid is een resultante van de complexe interacties tussen actoren die binnen netwerken aan concrete spelen deelnemen.</li> </ul>

(Klijn, Koppenjan, 1997)

## 2.7 Operationalisering

In paragraaf 2.1 zijn de vier uitgangspunten gepresenteerd en zijn de bijbehorende concepten gedefinieerd. In de daarop volgende paragrafen zijn deze uitgangspunten en concepten theoretisch besproken.

Hieronder volgt de operationalisering van de besproken concepten. Aan de hand van meetbare aspecten, zullen de concepten vertaald worden. Aan de hand van deze verschillende aspecten zullen de empirische waarnemingen vanaf hoofdstuk drie beoordeeld worden.

**Actoren:** Tijdens het onderzoek ben ik op zoek gegaan naar van elkaar onafhankelijke partijen die allen op hun eigen manier deelnemen aan het proces van beleidsbeïnvloeding. Deze partijen moeten erkend worden binnen het netwerk: als indicator hiervoor heb ik het criterium genomen dat er contact plaats moet vinden (schriftelijk dan wel mondeling) met de gemeente Leidschendam- Voorburg, aangezien het beleid van deze gemeente centraal staat binnen het onderzoek. Bovengenoemde criterium maakt mede duidelijk waarom belangencomité Trekvljettracé wel als actor wordt gezien en het plaatselijke Waterschap niet. Het

Waterschap blijkt namelijk niet zelfstandig bezig te zijn het beleid van de gemeente Leidschendam- Voorburg te beïnvloeden.

Hierbij moet vermeldt worden dat de gemeente Leidschendam- Voorburg bij aanvang van het onderzoek een voor hen (beperkt) aantal belanghebbende actoren had vastgesteld, die enigszins een leidraad vormde voor het onderzoek. Gaandeweg het onderzoek zal duidelijk worden dat er meerdere (externe) actoren invloed proberen uit te oefen op het beleid van de gemeente Leidschendam- Voorburg.

**Beleid:** Hier is expliciet naar gevraagd in het geval van de bestuurlijke instanties: de gemeenten Rijswijk, Den Haag en Leidschendam- Voorburg. Door te vragen naar toekomstige plannen m.b.t. verkeerskundige situaties, is in kaart gebracht waar eventuele acties en keuzes op gericht zijn, en welke (maatschappelijke) veranderingen zij hiermee willen bewerkstelligen.

**Belangen / doeleinden:** Tijdens mijn interviews heb ik hier direct naar gevraagd; uit antwoorden en toekomstige plannen werd mij duidelijk wat de belangen en doeleinden waren. Dit zijn niet altijd objectieve waarnemingen geweest, maar soms interpretaties van gesprekken en observaties. Door naar toekomstplannen, wensen en de wijze van verwezenlijking te vragen, komen belangen en doeleinden van de verschillende actoren naar voren.

**Afhankelijkheid (in een netwerk):** Door te vragen naar doeleinden en de wijze waarop actoren dit denken te bereiken, wordt duidelijk of een actor voor de realisatie van haar plannen afhankelijk is van de middelen en medewerking van andere actoren. Indicatoren hiervoor zijn: financiële steun, electorale steun, kennis en vaardigheden van externe actoren.

Zo zal duidelijk uit het onderzoek duidelijk worden dat de aanleg van het Trekvliettracé door de gemeente Den Haag, afhangt van financiële steun van andere overheden, en er een draagvlak gevonden moet worden bij burgers en aangrenzende gemeenten. Afhankelijkheden zijn veelal aan het licht gekomen door te vragen hoe men bepaalde plannen (financieel) denkt te gaan bereiken en wat/wie men denkt daarvoor nodig te hebben.

**Interactie:** Door in interviews te vragen aan actoren met wie zij spreken, op welke manier en hoe vaak dit plaats vindt. Indicatoren zijn: bijeenkomsten, vergaderingen, briefwisselingen en telefoongesprekken.

**Strategieën:** Door het stellen van een reeks vragen met betrekking tot de huidige verkeer- en vervoerssituatie en de gewenste verkeer- en vervoerssituatie, wordt achterhaald welke gedachtes hierover bestaan.

Door middel van het naast elkaar leggen van informatie en gedachtes is gekeken of er verschillen te ontdekken zijn tussen wat een actor denkt en doet en wat er officieel (openbaar) bekend is. Doormiddel van vraagstellingen tijdens interviews is er op aangestuurd te achterhalen hoe actor X het gedrag van actor Y interpreteert en welke (mogelijke) plannen hierachter 'verschuilt' gaan. Deze 'beweringen' zijn via een omweg getoetst bij de desbetreffende actor.

**Perceptie:** Er is expliciet bij alle actoren gevraagd hoe zij de huidige verkeer- en vervoerssituatie ervaren. In de bewonersenquête zijn een aantal indicatoren als bereikbaarheid, verkeersveiligheid, parkeergelegenheid en openbaar vervoer gegeven die een realistisch beeld moeten vormen van de huidige situatie. In interviews is aan actoren gevraagd hoe zij de huidige verkeer- en vervoerssituatie zien en ervaren.

**Sturing:** Door beleidnota's te lezen is ten eerste vastgesteld of (in dit geval) de gemeente Leidschendam- Voorburg het voornemen heeft burgers en maatschappelijke organisaties op elkaar af te stemmen. De wijze waarop zij dit willen bereiken (interactief beleid) zal door middel van observeringen en vragen getoetst worden. Door aan burgers en organisaties te vragen of zij zich voldoende betrokken en gehoord voelen door de gemeente, moet duidelijk worden of de gemeente het proces van sturing al dan niet bevordert.

**Informatie en beeldvorming:** Aan alle actoren is gevraagd *hoe* zij over de huidige verkeer- en vervoerssituatie denken, en wat zij weten over de problemen die er spelen. De bewoners zijn hiernaar gevraagd door middel van de telefonische enquête (de toelichtingen zijn gebruikt om de aanwezige kennis te toetsen), bij andere actoren is hier expliciet naar gevraagd: "wat kunt u mij vertellen over de huidige verkeer- en vervoerssituatie, en wat vindt u hiervan?"

**Beleidsinstrumenten:** Door een reeks vragen te stellen naar belangen, doeleinden en de wijze van verwezenlijking, werd vaak duidelijk hoe men bepaalde zaken wilde bereiken en welke activiteiten overheden daarvoor ondernemen en welke middelen men hiervoor gebruikt. Zowel de bestuursactiviteiten van de gemeente



Leidschendam- Voorburg, Den Haag als Rijswijk zijn naast elkaar gelegd en vergeleken.

**Interactief beleid:** Ook hier is ten eerste door beleidnota's te lezen, vastgesteld of (in dit geval) de gemeente Leidschendam- Voorburg het voornemen heeft zich open te stellen voor een dialoog met burgers en maatschappelijke organisaties. Aangezien de gemeente Leidschendam- Voorburg in haar Collegeprogram hoge prioriteit stelt aan interactief beleid (zie pag. 4), is het de taak van het onderzoek aan te tonen of er ook interactieve elementen in de fasen van probleemdefinitie en beleidsvorming zijn terug te vinden. Indicatoren die voor de gemeente worden gebruikt zullen zijn: toegankelijkheid naar de burger toe, informatieverstrekking, inspraakrondes, buurtbezoeken, enquêtes en het dialoog aangaan met de burger. Daarnaast is in gesprekken met burgers en maatschappelijk organisaties gevraagd hoe men het contact met de gemeente ervaart, of men zich gehoord voelt, en hoe de gemeente omgaat met informatie (klachten en suggesties) uit de omgeving.

**Netwerkmanagement:** Ten eerst moet er vastgesteld worden of er sturing plaatsvindt (*Het afstemmen van burgers en maatschappelijke organisaties en de bevordering hiervan door de overheid* (Rosenthal, e.a., 1996)). Daarnaast moet onderzocht worden of er interactieve elementen door de gemeente Leidschendam- Voorburg worden toegepast (zie interactief beleid). Vervolgens kan onderzocht worden of de gemeente via het dialoog probeert burgers en maatschappelijke organisaties bij elkaar te brengen. Door het observeren van de handelingen en activiteiten van de gemeente Leidschendam- Voorburg gericht op het in contact en overleg treden met burgers en maatschappelijke organisaties, probeer ik in kaart te brengen hoe deze partijen bij het proces van beleidsvoorbereiding betrokken worden.

**Beleidsvoorbereiding:** Gekeken wordt naar de activiteiten en handelingen die de gemeente Leidschendam- Voorburg uitvoert, voordat zij overgaat tot het formuleren van beleid.

Indicatoren hiervoor zijn: worden er gezamenlijke doeleinden vastgesteld en mogelijke alternatieven verkend, worden er instrumenten en beleidsuitvoering ontworpen en wordt er vastgesteld wanneer en hoe beleidsresultaten gemeten gaan worden.

**Beleidsplanning:** Door middel van observatie van het beleidsproces zal onderzocht worden of en welke fasen te onderscheiden zijn. Indicatoren hiervoor zijn: de fasen van probleemstelling, doelstelling, werkwijze en resultaatmeting.

**Besluitvorming:** Tijdens het onderzoek zal er gekeken worden wie er bij het proces van besluitvorming betrokken worden, hoe besluiten worden genomen, of en welke invloeden van buitenaf een rol van belang hebben gespeeld. Enerzijds zal dit onderzocht worden op basis van observatie van het proces, anderzijds zullen documenten en besluiten nageslagen worden om te achterhalen hoe besluiten in het verleden op het gebied van verkeer en vervoer zijn genomen en deze vergelijken met de huidige situatie.

## 2.8 Vooruitblik

Zoals vermeld zal aan de hand van de schematisch weergegeven uitgangspunten van beleidsnetwerken en de geoperationaliseerde concepten, de empirie in de volgende hoofdstukken beschreven worden. Ten eerste zullen de betrokken actoren in kaart worden gebracht. Nagegaan wordt welke doeleinden de actoren hebben en welke beleidsinstrumenten zij gebruiken om deze doelen na te streven. Vervolgens wordt gekeken of er interactie plaats vindt tussen actoren en op welke basis dit geschiedt. Zijn er bepaalde machtsverhoudingen te onderscheiden en worden er bepaalde strategieën gebruikt? Zijn handelingen en interacties gebaseerd op percepties, en is deze beeldvorming eventueel bij te sturen door middel van informatie? Welke beleidsinstrumenten bezitten de actoren en hoe worden deze ingezet? Het voorgenomen interactieve element in de beleidsvoorbereiding zal aan de hand van empirische bevindingen beschreven worden. Zijn er bepaalde fasen van beleidsplanning te onderscheiden en door welke invloeden wordt het beleid vorm gegeven? Voorafgaande loopt enigszins vooruit op de analyse in hoofdstuk 6. Op de volgende pagina is het gebied Voorburg West weergegeven. Enkele belangrijke actoren zijn in deze kaart aangeduid. Hoofdstuk 3 zal allereerst een beschrijving geven van het plangebied. Vanaf hoofdstuk 4 zullen de actoren besproken worden en bijbehorende wensen en belangen.



● KPN

● DZH

● Deloitte en Touche

● Hokatex

● Groen van Prinsterschool

● Basisschool Pius X

● Mövenpickhotel

### **3 Huidige verkeerssituatie Voorburg West**

#### **3.1 Inleiding**

Alvorens over te gaan tot de beschrijving van de actoren en de wensen en belangen die spelen, de problemen die worden genoemd en de onderlinge relaties die zijn ontstaan, volgt hieronder allereerst een beschrijving van het onderzochte gebied Voorburg West en de verkeerskundige situatie zoals die door de gemeente zelf wordt omschreven. De gegevens die hieronder gepresenteerd worden, waren verspreid binnen de gemeente aanwezig, zodat een duidelijk overzicht ontbrak. Ook zijn er in de loop der jaren klachtenbrieven ontvangen. Het rijtje problemen en klachten dat hieruit volgt zal ook in paragraaf twee weergegeven worden.

Vervolgens zullen vanaf paragraaf drie de onderzoeksresultaten gepresenteerd worden die volgen uit het onderzoek onder de geïnterviewde en geënquêteerde actoren. Op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en parkeergelegenheid zullen de betrokken actoren een aantal problemen en zaken naar voren brengen. In paragraaf vier zal dieper worden ingegaan op de onderlinge relaties, de verhoudingen en de wijze van communiceren. Tevens zal stil gestaan worden bij het proces van beleidsvorming.

#### **3.2 Voorburg West**

Het gebied Voorburg West ligt tussen het Marianneviaduct en de grens met de gemeente Rijswijk bij de Geestbrug. De Overburgkade, vanaf de Binckhorst, vormt samen met de Vliet de andere begrenzing. Park Leeuwenbergh, gelegen aan de andere kant van de Vliet, maakte in het onderzoek ook deel uit van Voorburg west. Opvallend aan de wijk is dat deze aan elke zijde door een duidelijke grens wordt afgebakend: de Utrechtse baan, Binckhorst, de Vliet en de Geestbrug. (zie pag. 28)

Voorburg West is te verdelen in vijf wijkdelen en wordt door een aantal zaken gekarakteriseerd: in de wijk zijn, in verhouding, veel koopwoningen te vinden. Daarentegen zijn er weinig winkelvoorzieningen.

Er is een aantal ruime groenvoorzieningen, zoals de buitenplaatsen Sonnenburgh en Hofwijk. Daarnaast is er ook een volkstuinenstrook naast het Diaconessenziekenhuis. Dit voormalig ziekenhuis fungeert nu als medisch- specialistisch centrum.

Naast twee kerken zijn er twee lagere scholen: de Groen van Prinstererschool en de Pius X. Tevens zijn het doveninstituut Effatha en het wijkcentrum Agora in de wijk gelegen. Naast de winkelvoorzieningen en enkele midden- en kleinbedrijven, zijn er enkelen grote bedrijven in Voorburg West te vinden: Hokatex, Mövenpick hotel, Deloitte en Touche en DZH (Duinwaterbedrijf Zuid-Holland).

In Voorburg West en Park Leeuwenbergh wonen in totaal 4.926 personen. De bevolkingsopbouw komt redelijk overeen met die van de gemeente Leidschendam-Voorburg (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2001).

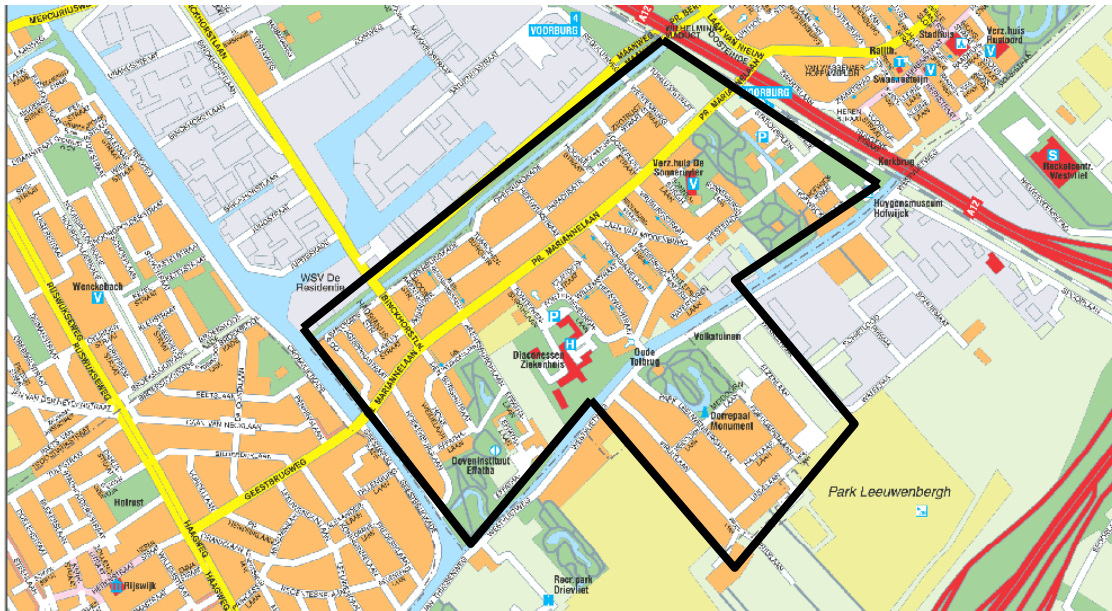


Fig. 3.1 Voorburg West

### **3.3 Verkeer en vervoer**

Als gevolg van het Verkeer- en Vervoersplan (VVP), zijn er in het verleden meerdere maatregelen getroffen om de verkeerssituatie te verbeteren. Zo zijn verkeersdrempels aangelegd, 30 km/uur zones ingesteld en inrijverboden opgelegd. Ook is er een School- verkeersveiligheidsplan (2004) geschreven, waarin verkeersmaatregelen worden voorgesteld die de veiligheid en bereikbaarheid van scholen moeten verbeteren. Deze voorstellen hebben in Voorburg West betrekking op de scholen Groen van Prinsterer en de Pius X.

Hieronder worden gegevens gepresenteerd die volgen uit verschillende onderzoeken en metingen die in opdracht van de gemeente zijn gedaan. Deze feitelijke gegevens kunnen de ervaren problemen op verkeer- en vervoersgebied eventueel onderbouwen dan wel ontkrachten.

#### **3.3.1 Doorgaand verkeer**

In de wijk is veel doorgaand verkeer. De doorgaande wegen binnen de wijken bestaan uit de Fonteynenburghlaan, de Binckhorstlaan, de Westenburghstraat en de prinses Mariannelaan.

Hier geldt een 50 km/uur regime voor een vlotte doorstroming.

De Westvlietweg ligt aan de rand van het gebied, en valt (op park Leeuwenbergh na) onder Haags grondgebied. De Westvlietweg heeft grote invloed op Voorburg West en is qua verkeersstromen een belangrijk onderdeel van de verkeerssituatie in de wijk. De oude Tolbrug, één van de weinige verbindingen over de Vliet, vormt de directe verbinding tussen de Westvlietweg en Voorburg West (VerkeersCirculatiePlan, 1999).

#### **3.3.2 Openbaar vervoer**

Voorburg west heeft een aantal busverbindingen: bus 23, 26 en 39 en één tramverbinding: tramlijn 10. deze tramlijn fungeerde tot januari 2004 als volwaardige tramverbinding. Sinds die tijd is zij veranderd in een spitstram. Dit houdt in dat tram 10 alleen nog maar tijdens spitsuren rijdt. Ook wordt de wijk bediend door een treinverbinding. Dagelijks stoppen er per uur twee intercity's en twee stoptreinen (verbinding Den Haag CS – Utrecht CS) bij station Voorburg (Holland Railconsult, 2003).

Het Diaconessenziekenhuis beschikt over een pendeldienst, die een aantal malen per dag rijdt tussen het Diaconessenziekenhuis in Voorburg West en het Reinier de Graaf gasthuis in Delft.

Bij station Voorburg is een Greenwheels uitgiftepunt. Hier kan men als abonnee een huurauto ophalen.

### **3.3.3 Luchtvervuiling**

Vanuit Voorburg West komen er klachten over luchtvervuiling door verkeer en files. Rond het kruispunt Mariannelaan, Binckhorstlaan en Fonteijnenburghlaan is veel overlast van sluipverkeer, files, geluidshinder en luchtvervuiling. Specifiek voor dit gebied is er overlast van landbouwtrekkers, die vanaf de Westvlietweg het stedelijk gebied inrijden ( Plan van aanpak luchtkwaliteit 2004). Deze landbouwtrekkers worden ingezet bij bouwactiviteiten. Een afsluiting van de Tolbrug voor landbouwtrekkers is hier niet mogelijk, aangezien een alternatieve route ontbreekt. (zie bijlage 2)

### **3.3.4 Verkeersintensiteiten**

Uit de intensiteitsmetingen vermeldt in het VerkeersCirculatiePlan (VCP) is op te maken dat de Binckhorstlaan en de Prinses Mariannelaan zeer drukke doorgaande wegen zijn. Vooral het eerste gedeelte van de Pr. Mariannelaan, Geestbrug – Binckhorstlaan, en het laatste gedeelte, Westenburghstraat – Voorburg Station, is met zo'n 1000 motorvoertuigen in een spitsuur een zeer drukke doorgaande weg. Ook de andere doorgaande wegen zijn druk in de spitsuren. De Fonteijnenburghlaan en de Westenburghstraat bevestigen dit beeld.

### **3.3.5 Verkeersongevallen**

Het aantal geregistreerde ongevallen in de wijk Voorburg West is aangegeven op de kaart in bijlage 4. Hierop is te zien waar de meeste ongevallen in de periode 2001 – 2003 hebben plaats gevonden. In bijlage 3 worden de aard en omvang van ongevallen in Voorburg West weer gegeven (Adviesdienst Verkeer en vervoer, 2003).

### **3.3.6 Klachten**

Al lange tijd worden klachten gesignaleerd over verkeersoverlast en een gebrek aan verkeersveiligheid.

Sinds het inrichten van wegen met 30 km/uur zones in Voorburg West wordt er nog steeds geklaagd over de effectiviteit van de snelheidsremmende maatregelen, aangezien er nog altijd te hard gereden wordt.

Ook zijn er signalen die duiden op parkeer- en bereikbaarheidsproblemen. De genoemde klachten en bevindingen, waren zoals in de inleiding vermeld voor een

overgroot deel bekend bij de gemeente. Zij komen deels voort uit wijkwandelingen met de wethouder, klachtenbrieven van bewoners en wijkscans van politie en het wijkplatform (de Greef, 2003).

Het meest in het oog springende klacht betreft overlast door de grote verkeersdrukke en de hoge rijsnelheden, door rood licht rijden en het vele sluipverkeer op diverse wegen in de wijk. Onder sluipverkeer verstaat men verkeer dat geen directe herkomst en bestemming heeft, en dat als doorgaand verkeer ongewenst is in een bepaald gebied. Dit leidt tot onveiligheid, geluid- en stankoverlast.

Aangezien de gemeente wilde weten in hoeverre deze klachten een breed draagvlak hebben, en niet louter zijn gebaseerd op klachten van enkelen, is er een uitgebreid onderzoek gedaan onder de belanghebbenden binnen Voorburg West.

Door interviews met belanghebbenden (zie pag. 78) en een enquête zijn de belangen geïnventariseerd en de huidige problemen in kaart gebracht.

Hoofdstuk vier zal de genoemde problemen, wensen en belangen van de interne actoren, de actoren binnen het plangebied, nader toelichten. Hoofdstuk vijf bevat de toelichting van de problemen, wensen en belangen van de externe actoren.



## **4 Actoren binnen Voorburg West**

### **4.1 Inleiding**

Vele actoren als bewoners, bedrijven en scholen hebben belangen bij Voorburg West. De zogenaamde arena rondom verkeer en vervoer breidt zich verder uit naar omliggende gebieden als Rijswijk en Den Haag. Er zijn dus zowel interne actoren (actoren binnen het plangebied) als externe actoren te onderscheiden. De gemeente Leidschendam- Voorburg bekleedt hierin een centrale positie.

Voor de inventarisatie van de wensen en belangen en een heldere analyse van de bestaande problemen is een groot aantal belanghebbenden benaderd. Als bron voor informatie kan ten eerste een TNS – NIPO enquête genoemd worden. Voor het verkeer- en vervoersonderzoek is de opdracht verstrekt aan TNS – NIPO om een steekproef te houden onder de bewoners van Voorburg West en Park Leeuwenbergh. Doordat de enquête onder de bewoners veel bruikbare informatie en nieuwe inzichten heeft opgeleverd, zal bij deze groep actoren uitvoerig worden stilgestaan. Daarnaast zijn een groot aantal interviews afgenomen onder bedrijven, gemeenten en ander belanghebbenden.

In dit hoofdstuk zullen de meningen en opmerkingen van de ondervraagde actoren binnen het plangebied besproken worden. Op pagina 34 is op een plattegrond van Voorburg West de ligging aangegeven van de verschillende actoren.

Het is nogmaals van groot belang rekening te houden met het feit dat de opmerkingen van de actoren subjectief zijn en niet altijd op feiten berusten. Het zijn ervaringen en observaties van personen en belanghebbenden binnen Voorburg West.

### **4.2 De gemeente Leidschendam- Voorburg**

In paragraaf 3.3.6 zijn de verkeer- en vervoersproblemen voor de gemeente al genoemd. De problemen die zij ervaren zijn sterk verbonden met de klachten die zij hebben ontvangen van de gebruikers van het gebied. Vanuit de gemeente is er een aantal beleidsopties die betrekking hebben op Voorburg West. Van groot (electoraal) belang voor de Gemeente Leidschendam- Voorburg is dat de bewoners zich gehoord voelen en dat bepaalde verkeersmaatregelen tot een situatieverbetering leidt binnen de wijk.

Vandaar dat de zogenaamde nuloptie: het in stand houden van de bestaande situatie, geen realistisch alternatief lijkt te zijn. Ondanks dat hierdoor middelen

worden bespaard en de afwenteling van de problemen binnen Voorburg West op andere delen van de gemeente wordt tegengegaan, is het grote nadeel hier dat er niet tegemoet gekomen wordt aan de wensen van de bewoners van Voorburg West. Aangezien de nuloptie geen realistische mogelijkheid is: op termijn zal dit leiden tot meer onveiligheid, slechtere bereikbaarheid, parkeerproblemen, enz., is er een aantal maatregelen voorgesteld.

Deze maatregelen hebben betrekking op het aanpassen van rijsnelheden, het instellen van eenrichtingsverkeer en maatregelen ten aanzien van parkeerplaatsen. Om de bewoners tegemoet te komen zullen dus zowel de leefbaarheid, de bereikbaarheid als de verkeersveiligheid binnen de wijk moeten verbeteren.

### **4.3 Bewoners- enquête**

De grootste groep binnen het onderzoek vormen de 200 geënuquëeerde bewoners. Zij zijn benaderd door middel van een telefonische enquête, op basis van een steekproef, uitgevoerd door het TNS – NIPO. Door het stellen van tien vragen met betrekking tot verkeer, openbaar vervoer, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en parkeergelegenheid is er geprobeerd een beeld te schetsen van de zaken die spelen en het belang dat men hieraan hecht (bijlage 5). In bijlage 6 zijn de specifieke resultaten terug te vinden. Kort samengevat kan men per onderwerp het volgende constateren.

De *bereikbaarheid* is niet aanmerkelijk verslechterd, noch verbeterd. Door de toename van het wegverkeer (Binckhorstlaan, Maanweg, Westvlietweg) is de reistijd wel iets toegenomen, maar over het algemeen zijn er geen grote obstakels of problemen. Het valt de bewoners wel op dat er meer éénrichtingsverkeer is.

De *leefbaarheid* is door de toename van de verkeersdruk afgenomen. Men klaagt over geluid- en stankoverlast. Men spreekt dan over geluidsoverlast van de A12, Prins Claus plein en de Westvlietweg.

De *verkeersveiligheid* en de genomen verkeersmaatregelen worden positief gewaardeerd. Op zich zijn er voldoende verkeersmaatregelen als stoplichten en 30 km/uur zones. Over de handhaving zijn wel klachten. Verkeerslichten lichten worden nog te vaak genegeerd en er wordt vaak te hard gereden in 30 km/uur zones. Het te hard rijden in deze gebieden kan wettelijk weliswaar niet bekeurd worden, maar zo'n gebied kan wel zodanig worden ingericht met verkeersremmende maatregelen dat men zich wel aan de gewenste snelheid moet houden.

De Binckhorstlaan, Fonteynenburglaan en Prinses Mariannelaan springen er op het punt van onveiligheid uit. De Prinses Mariannelaan kent veel verkeersactiviteiten als

bus- en tramverkeer, fietsstroken, en functioneert als doorgaande weg voor autoverkeer. Daarnaast is er veel scooterverkeer. Zowel het auto- als het fietsverkeer negeren regelmatig verkeerslichten en zebrapaden, hiervan ondervinden schoolgaande kinderen en voetgangers veel hinder.

Ondanks een aantal ontvangen klachten van bewoners worden de *parkeergelegenheden* in de directe leefomgeving positief beoordeeld. Over het algemeen heeft men voldoende aan de beschikbare parkeerplaatsen en hoeft men weinig moeite te doen een parkeerplek te vinden. De blauwe zones (parkeerzones) worden als een verbetering ervaren. De afgelopen jaren is de parkeerdruk wel toegenomen als gevolg van meer auto's per huishouden en meer vraag naar parkeerplaatsen door groei van bedrijven in de Binckhorst (KPN). Aangezien Voorburg West een vooroorlogse wijk is, met veel smalle straten, toont het al snel 'vol'.

Over het *Openbaar vervoer* zijn er, met uitzondering van tram 10, weinig klachten. Men is tevreden met het aantal busverbindingen en het dichtbij gelegen treinstation Station Voorburg. Echter, bijna alle ondervraagde bewoners hebben klachten over tram 10. Sinds deze alleen nog maar in de spits rijdt is de directe verbinding met het centrum van Den Haag verdwenen. Men moet nu overstappen, wil men naar het centrum. Dit kost tijd en is voor de wat oudere inwoners lastig.

De *wandelvoorzieningen* worden uitermate positief beoordeeld, men is zeer te spreken over de vele parken en de brede wandelpaden.

Voor de fietsers vormen de Westvlietweg, de Prinses Mariannelaan en de Maanweg gevaarlijke punten. De fietsvoorzieningen in de rest van de wijk zijn niet gevaarlijk. Meer dan de helft van de ondervraagden vindt dat de *verkeersdruk* de afgelopen tijd is toegenomen. Volgens de ondervraagden is de verkeersdruk door de komst van de NORAH (nieuwe verbindingsweg N14) wel iets afgenomen, maar kan de toegenomen verkeersstromen als gevolg van nieuwe woonwijken, toename bedrijven en meer auto's per huishouden niet wegnemen noch compenseren. Vooral in de spits staan de doorgaande wegen naar de Utrechtse baan vaak vast. Ook de route via de Geestbrug zorgt voor veel oponthoud.

De bereikbaarheid van de wijk wordt gemiddeld met een 7.4 gewaardeerd.

Verkeersveiligheid krijgt gemiddeld het cijfer 6.7. (zie bijlage 6)

#### 4.4 De basisscholen

In het recente School- verkeersveiligheidsplan is de verkeersproblematiek rondom de basisscholen in Leidschendam- Voorburg uitvoerig omschreven. Daarnaast zijn er suggesties gedaan voor verkeermaatregelen.

Uit gesprekken met ouders wordt het beeld van de verkeerssituatie zoals beschreven in het School- verkeersveiligheidsplan rondom de Pius X als de Groen van Prinstererschool bevestigd.

De voornaamste klachten van de Pius X (Fonteynenburglaan) zijn de overlast van sluipl- en vrachtverkeer met te hoge rijsnelheden en het dubbel- parkeren bij het ophalen en wegbrengen van kinderen. Beide leiden tot onveilige situaties. De politie heeft in het verleden beloofd acties te ondernemen tegen het fout parkeren en het overtreden van rijsnelheden, maar is, volgens de ouders, hierin tekort geschoten. De politie heeft slechts enkele malen controles uitgeoefend, en de situatie geobserveerd, maar daar heeft zij het verder bij gelaten.

Voor de Groen van Prinsterer (Heeswijkstraat) vormt het oversteken naar de basisschool een groot probleem. Door de prioriteitsregeling voor het OV (tram en bus) zijn de roodtijden voor voetgangers erg lang. Hierdoor negeren, uit ongeduld, heel wat voetgangers het stoplicht.

Ook veel fietsers negeren het stoplicht, waardoor overstekende voetgangers gehinderd worden. De politie voert zo nu en dan, samen met ouders, actie bij de oversteekplaatsen.

De school wil graag, in samenwerking met de politie, starten met klaar-overs. De vraag is hoe dit aan te pakken. Vanuit de gemeente zou de school hierover graag geïnformeerd worden.

Op de hoeken van de Heeswijkstraat en Paradijsstraat wordt er, bij het wegbrengen van de schoolkinderen, veelvuldig op de hoeken van de straat dubbel geparkeerd. Samenvattend hebben beide scholen baat bij meer parkeergelegenheden en een veiliger bereik van de scholen.

#### 4.5 Deloitte en Touche (Stationsplein)

Op het eerste gezicht heeft dit consultancy bureau geen bereikbaarheid- of vervoersproblemen. Wel constateert Deloitte een toename van de reistijd doordat de bruggen Geestbrug en de kruising Maanweg / Binckhorstlaan vaak openstaan tijdens de spits, waardoor er filevorming plaatsvindt. Het belang van Deloitte en Touche is de bereikbaarheid.

#### **4.6 Mövenpick hotel (Stationsplein)**

De bereikbaarheid via het Prins Clausplein is goed. Men mist wel een afrit vanuit Den Haag naar Voorburg. De trein en busverbindingen vindt men goed. Echter ook hier zijn klachten over tramlijn 10, zoals reeds bij de bewoners is besproken.

Parkeergelegenheid is er voldoende, aangezien het hotel over een eigen ondergrondse parkeerplaats beschikt. Hier kunnen zowel de bezoekers (het hotel beschikt over 125 kamers) als de werknemers (40) gratis parkeren.

De bereikbaarheid is het voornaamste belang voor Mövenpick.

#### **4.7 Duinwaterbedrijf Zuid – Holland (Stationsplein)**

De bereikbaarheid per auto vanaf Zoetermeer bij de afslag Voorburg wordt als zeer lastig omschreven. Het is een onoverzichtelijke afslag en het uitvoegen leidt tot gevaarlijke situaties. Ook is de oprit vanaf Voorburg richting Zoetermeer gevaarlijk, aangezien men in korte tijd snelheid moet maken en in moet voegen. De ochtendspits is van 7.30u tot 9.30u. Voorburg West staat dan aan alle kanten vast. De middagspits begint ongeveer al om 15.30u. De toerit naar de A12 loopt dan al snel vol. Deze middagspits duurt ongeveer tot 17.30u. Ook de ongeveer 20 à 30 bezoekers per dag hebben regelmatig last van de verkeersdrukte.

Ondanks deze verkeersdruk, is de laatste tijd een lichte afname te constateren van de verkeersdrukte. Vermoedelijk heeft dit met de aanleg van de N14 (NORAH) te maken. DZH klaagt wel over de geluidsoverlast veroorzaakt door de langskomende intercity- treinen.

Per Openbaar Vervoer bereikt men DZH per trein vanaf Den Haag CS en Station Zoetermeer. Deze verbindingen worden als voldoende omschreven. Net als de bewoners betreuren de werknemers van DZH het feit dat tram 10 een spitstram is geworden. Voor de werknemers vormen de busverbindingen een slecht alternatief. DZH beschikt over een aantal eigen parkeerplaatsen. Helaas is dit niet voldoende. DZH telt 130 werknemers, waarvan ongeveer de helft met de auto naar het werk komt. Onder het gebouw van DZH is een parkeergarage waar 147 auto's geparkeerd kunnen worden. Deze parkeerplaatsen moeten gedeeld worden met het aangrenzende gebouw van Deloitte en Touche. Van deze 75 parkeerplaatsen voor DZH zijn 30 gereserveerd voor bezoekers. De rest van de bezoekers en werknemers kijken uit naar de parkeerplaatsen onder Voorburg Station (vrij parkeren), en naar de blauwe zones. Op basis van het 1 op 10 beleid (voor 10 werknemers, 1 parkeervergunning), beschikt DZH voor de blauwe zones over 13 parkeervergunningen, en dit vindt DZH onvoldoende.

DZH heeft belang bij een goede bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer, en voldoende parkeergelegenheid voor werknemers en bezoekers.

#### **4.8 Hokatex** (Westeinde)

De vestiging Hokatex (facilitaire diensten) in Voorburg heeft ongeveer 100 werknemers, waarvan een kwart met de auto naar het werk komt.

Ook hier zijn dezelfde klachten over tramlijn 10. Werknemers maken hier veel gebruik van de treinverbinding tot Voorburg Station. De enkele bezoekers die het bedrijf krijgt, komen met de auto en ervaren geen problemen met de bereikbaarheid. Er wordt door werknemers op eigen terrein en in de omliggende straten geparkeerd.

De tolbrug is in principe verboden voor vrachtverkeer. Hokatex heeft hier echter een ontheffing voor gekregen. Wanneer deze ontheffing zou worden afgenomen, betekent dit dat er een langere reistijd ontstaat, en een langere route door de wijk: meer sluipverkeer.

Hokatex heeft belang bij een goede bereikbaarheid.

#### **4.9 Diaconessenziekenhuis** (Fonteynenburglaan)

Er zijn zo'n 150 mensen werkzaam binnen deze zgn. afsprakenkliniek, waarvan hoogstens de helft met de auto naar het werk komt.

De parkeergelegenheid is tot nu toe voldoende geweest, maar door de sterk stijgende lijn van het aantal bezoekers, is de kans groot dat die binnen korte tijd niet meer voldoet.

De bereikbaarheid wordt over het algemeen als goed omschreven, door zowel werknemers als bezoekers.

De spits kan echter nog wel voor veel oponthoud zorgen. Vooral de Pr. Mariannelaan staat vaak vast, en vanuit Rijswijk (via Haagweg) is de reistijd aanzienlijk lang. Ook is er veel drukte op de fietswegen.

Belangen die voor het Diaconessenziekenhuis spelen zijn: bereikbaarheid en voldoende parkeergelegenheid.

#### **4.10 KPN** (Maanweg)

Het hoofdkantorencomplex van de KPN ligt aan de rand van de het bedrijventerrein Binckhorst en valt dus onder de gemeente Den Haag. Ondanks dat KPN dus niet binnen het plangebied Voorburg West valt, oefent zij hierop wel grote invloed uit.

Veel van de 5000 werknemers, ongeveer 2000 personen, komt met de auto naar het werk. Naast dat dit tot een hogere verkeersdruk leidt in Voorburg West, zijn er ook parkeerproblemen te constateren. De ondergrondse parkeergelegenheden (1200 parkeerplaatsen) zijn bestemd voor het topmanagement en een deel van de bezoekers. Per week parkeren er zo'n 1500 auto's op het telecomcomplex, maar KPN beschikt maar over 120 parkeerplaatsen voor bezoekers.

Vanuit de gemeente Den Haag is een parkeernorm van 1 op 5 opgelegd (voor 5 werknemers, 1 parkeervergunning). Omdat deze norm op geen enkele manier aansluit op het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen om zowel de werknemers als de bezoekers te voorzien, is de parkeerdruk in de omgeving (Voorburg West) aanmerkelijk toegenomen. In de toekomst zal deze druk waarschijnlijk nog meer toenemen, aangezien KPN uit gaat breiden (met 2000 werknemers).

De bereikbaarheid per auto laat nog wel veel te wensen over. Men voorziet dan ook dat in de nabije toekomst veel problemen op kunnen treden. Men spreekt van een 'verkeersinfarct' aangezien de wegen nu al vanaf de vroege namiddag dichtstaan en filevorming al vanaf de parkeergarages ontstaat. De aanrijroutes: Geestbrug, Prins Clausplein en Binckhorstlaan kunnen de toestroom van het verkeer amper aan. KPN is dan ook tegen verdere capaciteitsuitbreiding van de Binckhorst. Men zal eerst naar alternatieve locaties moeten kijken, aangezien het wegennet een toename van gebruikers niet aankan. Het Trekvljettracé (een extra verbinding naar het centrum van Den Haag: hier zal later uitgebreider op worden terug gekomen) zal dan ook naar voren moeten worden getrokken in plaats van uitgesteld.

KPN staat negatief tegenover de plannen met betrekking tot Voorburg Station (zie pag. 51), aangezien men het beeld heeft dat hierdoor minder treinen bij Voorburg station zullen gaan stoppen.

Een eventueel extra treinstation tussen Voorburg en Den Haag kan de bereikbaarheid bevorderen, aangezien men met kantoorontwikkeling aan het noorden van de Binckhorst bezig is.

Voor KPN geldt voornamelijk het belang van een goede bereikbaarheid en voldoende parkeergelegenheid voor werknemers en bezoekers.

#### **4.11 Politie Leidschendam- Voorburg**

Taak van de politie Leidschendam – Voorburg is het handhaven van de verkeersregels. Vandaar dat de politie dan ook belang heeft bij een overzichtelijke verkeerssituatie. Uit dit oogpunt heeft de politie enkele opmerkingen gemaakt die de verkeer – en vervoerssituatie moeten verbeteren.

Klachten over de handhaving van de blauwe parkeerzones worden tegengesproken: er zijn continu 4 parkeerwachters die de zaken in de gaten houden. De politie erkent dat de parkeerdruk is toegenomen door o.a. de vestiging van KPN. Men stelt voor de blauwe parkeerzone in Voorburg West verder door te trekken.

Er wordt niet gecontroleerd op de handhaving van de 30 km/uur zone, aangezien de politie hier geen gepaste methode voor heeft: het is ook de afspraak met de gemeente dat zij zodanige verkeersmaatregelen moeten nemen dat de 30 km/uur regel nageleefd wordt; genoeg drempels en barrières inbouwen.

De politie merkt op dat de ouders zich vaak zelf schuldig maken aan de gevaarlijke situatie rondom de twee basisscholen, door het dubbel parkeren bij ophalen en wegbrengen van de kinderen.



## **5 Actoren buiten Voorburg West en toekomstige projecten**

### **5.1 Inleiding**

Het plangebied Voorburg West ligt niet geïsoleerd: het ondervindt invloed van aangrenzende gebieden. Ook toekomstige projecten hebben invloed op de ontwikkeling, vormgeving en invulling van de wijk. Hieronder zullen de gemeenten Rijswijk en Den Haag besproken worden. Het bedrijventerrein Binckhorst, onderdeel van de gemeente Den Haag, zal apart aandacht krijgen. Ook zullen de toekomstige projecten Trekvliettracé en OV- knooppunt Voorburg in dit hoofdstuk behandeld worden. Ondanks dat de leden van de belangencomité Trekvliettracé woonachtig zijn binnen Voorburg West en hierdoor interne actoren vormen, worden de mening en belangen van dit comité in paragraaf 5.2.1, na de behandeling van het Trekvliettracé, besproken.

Daarnaast is er in deze paragraaf aandacht voor de invloed van het overkoepelende Samenwerkingsverband Groot Haaglanden.

### **5.2 Trekvliettracé en gemeente Den Haag**

De ontwikkeling in de A4- zone (onbebouwde strook tussen de Vliet en de A4) op het gebied van zowel wonen (de VINEX- wijken) als werken (bedrijfsterreinen), leidt tot een steeds grotere druk op de verkeerssituatie. Om die druk op te vangen is een verdere realisatie van de aansluiting van dit gebied op de lijnen van AggloNet (sneltramnet) en RandstadRail (hoogwaardige koppeling van OV netwerken) essentieel.

Hoewel de A4 als belangrijke doorstroomroute wordt aangemerkt, staat het verkeer op deze weg steeds vaker vast. In dit kader zijn er plannen voor een extra aansluiting van Den Haag op het rijkswegennet: het Trekvliettracé. Deze tunnelverbinding moet een deel van het verkeer vanuit Delft / Rotterdam naar Den Haag van de A4 afleiden.

De gemeente Den Haag ziet in de aanleg van het Trekvliettracé, als tweede aansluiting richting centrum, een oplossing tegen de filevorming op de A12. Door het grote aantal activiteiten in de Centrale Zone, Scheveningen – Centraal Station – Stadhuis, en de uitbreidingsplannen naar de Binckhorst, wil men de bereikbaarheid verbeteren tussen dit gebied en de ontwikkelde nieuwe zone: Ypenburg. De Trekvliet moet de aansluiting tussen de centrumring en Ypenburg verbeteren.

Voorburg West wordt als een spil gezien in de planvorming. Vanuit de Binckhorstlaan, bij aansluiting Maanweg, kan er een knooppunt gemaakt worden naar Ypenburg. Den Haag ziet, door de aanleg van het Trekvliettracé, ook voordelen ontstaan voor Voorburg West. De functie van de Mariannelaan, Maanweg en Bernardlaan zal veranderen, er zal minder sprake zijn van sluipverkeer en een betere aansluiting met de A12 zal het gevolg zijn.

Het openbaar vervoer zal waarschijnlijk uitgebreid worden met de tramverbinding 11 en een eventuele extra NS station tussen station Voorburg en Den Haag CS. Het streven is Voorburg West te ontlasten via twee assen: Binckhorstlaan en de Goudse Lijn. Voor de ontwikkelingen van de Binckhorst en de relatie VINEX –Centrum heeft de gemeente Den Haag belangen bij de verkeer- en vervoerssituatie binnen Voorburg West.

### **5.2.1 Belangencomité Trekvliettracé**

De plannen omtrent het Trekvliettracé kennen veel weerstand. Zo is er een Belangencomité Trekvliettracé opgericht door de bewonersvereniging Voorburg West, die grote bezwaren aantekent tegen de aanleg van de ondergrondse verbinding onder de Trekvliet.

Het Trekvliettracé gaat uit van de bouw van een tunnel onder de Trekvliet. Dit plan is uitgesteld van 2005 naar 2011. Men vreest dat er geen oog is voor de consequenties die de bouw met zich meebrengt. Het uiteindelijke resultaat is misschien mooi, maar de jarenlange bouw en verplaatsing van de Vliet brengt veel overlast met zich mee. Daarnaast zijn de kosten van de tunnel zeer hoog, en men vraagt zich af of dit geld niet beter uitgegeven kan worden aan toegangswegen, het beter in banen leiden van verkeer in en om Voorburg West en investeringen in het openbaar vervoer.

Belangencomité Trekvliettracé heeft wel belang bij de verbetering van de bereikbaarheid en de doorstroom van de wijk, maar twijfelt sterk aan de aanleg van het Trekvliettracé.

### **5.3 Gemeente Rijswijk**

Rijswijk geeft aan geen last te hebben van sluipverkeer. Ze ziet dan ook geen grote voordelen bij de aanleg van het Trekvliettracé. Veel meer ziet Rijswijk in een ontmoedigingsbeleid m.b.t. parkeren in de Binckhorst en het verkeer per auto naar dit gebied. Gemeente Rijswijk geeft aan over weinig informatie te beschikken omtrent de plannen rondom het Trekvliettracé.

Het openstaan van bruggen tijdens de spits leidt tot veel oponthoud en filevorming. Rijswijk geeft aan hierover in overleg te treden met SWINGH (SamenWerking In Groot Haaglanden) en de provincie (beheerder bruggen).

#### **5.4 Binckhorst**

Bedrijventerrein Binckhorst grenst aan het gebied Voorburg West. Het bedrijventerrein, waar zo'n 406 bedrijven zijn gevestigd, valt onder Haags grondgebied.

Voor het telecomcomplex van KPN, gelegen aan de rand van de Binckhorst tegen Voorburg West aan, oefent grote invloed uit op de verkeersstromen en parkeerproblemen in de woonwijk.

De diversiteit van de bedrijven maakt dat vele afhankelijk zijn van autoverkeer. Het gebied is qua openbaar vervoer wel goed bereikbaar al zouden de frequenties van het busvervoer wel omhoog mogen.

In de Binckhorst zijn voornamelijk parkeerproblemen en fileproblemen. Deze worden deels afgewend op het naast gelegen gebied Voorburg West. In de woonwijk wordt met regelmaat (dubbel) geparkeerd door werknemers van KPN. Ook wordt er fraude gepleegd met parkeerkaarten binnen de blauwe zones. De gemeente Den Haag heeft plannen om betaald parkeren in te voeren. Het ligt voor de hand dat dit leidt tot een nog hogere parkeerdruk in Voorburg West.

De mobiliteitsmanager van de Binckhorst geeft zelf aan dat met een aantal kleine verkeersmaatregelen vele problemen zijn op te lossen. Wanneer de bestaande verbindingen verbeterd en uitgebreid worden, moeten de opstoppingen voor een groot gedeelte verdwijnen.

Bedrijventerrein Binckhorst heeft belang bij een goede bereikbaarheid, voldoende parkeergelegenheid en goede openbaar vervoersverbindingen.

#### **5.5 OV Knooppunt Voorburg**

In het kader van het Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR) heeft de gemeente Leidschendam- Voorburg samen met het Stadsgewest Haaglanden een projectvoorstel ontwikkeld om te komen tot een verbetering van het station Voorburg als vervoersknooppunt. Dit project is net als Voorburg West als één van de sleutelprojecten opgenomen in het Verkeer- en Vervoerplan 2002 – 2010. De ambities van de gemeente voor het station Voorburg laten zich als volgt samenvatten:

- Het op korte termijn verbeteren van de vervoerskundige kwaliteit van het knooppunt.
- Het op langere termijn versterken van de ruimtelijke kwaliteit van het stationsgebied.

Doel van de aanpassingen van station Voorburg is het optimaal afstemmen van kwaliteit en locatie van de verschillende transfervoorzieningen.

Het grote voordeel op korte termijn zal bestaan uit de clustering van de buslijnen, zodat overzichtelijk wordt waar deze lijnen te vinden zijn, en zullen aansluitingen zeer waarschijnlijk verbeteren.

## 5.6 SWINGH

SWINGH zegt dieper in te gaan op de filosofie die achter het mobiliteitsvraagstuk schuilt, en kijkt naar de afstemmingsproblematiek. In paragraaf 1.4 is aangegeven welke actoren plaats nemen in dit overkoepelende samenwerkingsverband.

Daarnaast zijn enkele opvallende zaken over SWINGH te melden. Het Samenwerkingsverband in Groot Haaglanden moet zonder mandaat en budget opereren, vandaar dat het lastig is om daadkrachtig bepaalde grensoverschrijdende mobiliteitsvraagstukken aan te pakken. Toch doet SWINGH pogingen. Veelal opereert zij op het grijze gebied tussen gemeenten en de gaten die tussen verschillend gemeentebestuur vallen. Zo probeert SWINGH, met steun van de gemeente Rijswijk, tot een betere afstemming te komen tussen de vaartijden (met oog op het openstaan van bruggen) en de spitstijden van het autoverkeer.

Daarnaast richt SWINGH zich op vernieuwende ideeën die verkeersaders moeten ontlasten en de verkeersdruk moet verspreiden. Het Samenwerkingsverband Groot Haaglanden gaf zelf duidelijk aan te streven naar de regiefunctie op bepaalde beleidsterreinen. Als overkoepelend orgaan hoopt zij betrokken partijen op één lijn te krijgen en een gemeenschappelijke visie te ontwikkelen. SWINGH geeft aan dat de bereidheid tot samenwerken op bepaalde gebieden groot is (vaak kleinschalige problemen), maar dat het de organisatie aan middelen en autoriteit ontbreekt om ook op grote beleidsterreinen de 'grote spelers' te overtuigen tot samenwerken.

In de praktijk blijkt echter dat grotere gemeenten meer invloed hebben binnen de besluitvorming dan kleinere gemeenten. Den Haag blijft in de ogen van SWINGH een dominante actor. Ook valt het SWINGH op dat gemeenten allerlei instrumenten inzetten, zonder goede afstemming of overkoepelend beleid. Het Trekvljettracé is hier een goed voorbeeld van. In de ogen van SWINGH is het Trekvljettracé een 'toy for boys' van de gemeente Den Haag ("een wethouder die een prestigeproject

op zijn naam wilt hebben”), “een doodlopende weg waar miljoenen in geïnvesteerd wordt, zonder dat nu echt gebleken en geïnventariseerd is wat de consequenties ervan zijn”.

SWINGH voelt zich in de dagelijkse praktijk nog weinig serieus genomen. Voor de vorm wordt deze overkoepelende organisatie uitgenodigd bij bepaalde overlegmomenten, maar als het erop aan komt, zijn het de grote actoren met budget en mandaat, die de dienst uitmaken. Op papier is het een mooi idee, maar in de praktijk heb je weinig aan een organisatie die geheel afhankelijk is van de goede bedoelingen van anderen.

### **5.7 Provinciale Staten, Rijkswaterstaat, Stadsgewest Haaglanden**

Zoals vermeld in paragraaf 1.4 zijn bepaalde actoren buiten het onderzoek gehouden. Enerzijds doordat deze actoren binnen het overkoepelende SWINGH vallen, anderzijds omdat de gemeente Leidschendam- Voorburg in de dagelijkse praktijk minder met deze actoren van doen heeft. Om deze situatie te verhelderen zijn er een aantal vragen aan de gemeente Leidschendam- Voorburg gesteld met betrekking tot haar relatie met SWINGH, Provinciale Staten, Rijkswaterstaat en Stadsgewest Haaglanden.

Bij het echt oplossen van de problematiek van Voorburg West is Leidschendam - Voorburg met name afhankelijk van het Stadsgewest Haaglanden en de gemeenten Den Haag en Rijswijk (zitten ook allebei in het Stadsgewest en in SWINGH). Met de decentralisering van Rijksgelden is de centrale overheid minder belangrijk geworden. Op hoofdlijnen (capaciteit van A4 en A12) speelt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat natuurlijk wel een belangrijke rol. Met name grote OV - projecten en snelwegen zijn van invloed.

Contacten met de Provincie Zuid - Holland en Rijkswaterstaat zijn er dus wel, maar in een vastgelegde context. Rijkswaterstaat is de beheerder van het Rijkswegennet (hier is de A12 van belang). De Provincie beheert provinciale wegen (niet aanwezig in een om plangebied Voorburg West heen) en vaarwegen plus bruggen: De Vliet ("Rijn - Schiekanaal") en de watergangen naar de Binckhorst. Provincie heeft hier dus alleen zeggenschap qua vaarwegen en de openingstijden van bruggen. Grote veranderingen (extra bruggen) maar ook verkeersmanagement (beperking / verruiming van openingstijden van bruggen) moeten uiteraard met de Provincie worden besproken, maar zolang er geen grote ontwikkelingen op het spel staan, heb je minder met deze partijen te maken. Intensievere benutting van de A12, hogere geluidsschermen en openingstijden van bruggen spelen wel, maar zijn niet

doorslaggevend voor het gebied Voorburg West. Een Trekvliettracé (Stadsgewest Haaglanden en gemeenten Den Haag plus Leidschendam Voorburg) is dat dus duidelijk wel.

SWINGH (Samenwerking in Groot Haaglanden) is een planvormingsgroep vanuit Haaglanden, samengevoegd met de Leidse regio. Met decentralisering vanuit de Rijksoverheid (zogenaamde "brede doeluitkeringen" BDU gelden) zijn Provincies en kaderwetgebieden budgethouder voor projecten tot een grootte van ruim EUR 100 miljoen. Waar voorheen een Trekvliettracé een rijksproject was, kan nu een provincie of in dit geval een stadsgewest (slechts een beperkt aantal stadsgewesten zijn Kaderwetgebied!) dit oppakken (De Greef, 2005).

## 5.8 Samenvatting

In voorafgaande twee hoofdstukken is een omschrijving gegeven van de betrokken actoren binnen Voorburg West. In paragraaf 1.4 is al aangegeven waarom bepaalde actoren wel en waarom bepaalde actoren niet bij het onderzoek zijn betrokken. In de dagelijkse praktijk zijn het deze actoren die voor het plangebied Voorburg West van belang zijn voor de gemeente Leidschendam- voorburg.

Het is uit voorafgaande duidelijk geworden dat elke actor zijn eigen problemen ervaart en wensen heeft met betrekking tot de verkeer- en vervoerssituatie binnen het plangebied. Grote verschillen zijn er over het algemeen niet.

Het is waarschijnlijk al opgevallen dat de ervaren verkeersproblemen bij veel actoren sterk overeen komen. Tramlijn 10 is hiervan een goed voorbeeld: bijna elke actor binnen het plangebied klaagt over het verdwijnen van de reguliere tramdienst. Ook verkeersdrukte en de gerelateerde bereikbaarheidsproblemen zijn veelvuldig genoemd. Zowel de bewoners als de gevestigde bedrijven binnen Voorburg West klagen over de drukte tijdens de spits en de filevorming richting de A12.

Daarnaast spelen en ook nog meer specifieke problemen gericht op een bepaald gebied of straat.

Toch is het opmerkelijk dat uit de enquêteresultaten is gebleken dat vele klachten genuanceerd worden en in de praktijk minder storend worden ervaren. De ontvangen klachtenbrieven waren dus niet representatief voor alle bewoners en belanghebbenden binnen Voorburg West.

Daarnaast is aan het licht gekomen dat het geplande Trekvliettracé in ogen van vele actoren als een overbodige en geldverspillende maatregel voor de verkeersproblemen wordt gezien. Naast de initiatiefnemer gemeente Den Haag is het eigenlijk alleen KPN die voorstander is van het project.

Duidelijk is geworden dat rondom het project nog veel vragen spelen die betrekking hebben op de effectiviteit van de aanleg. Er wordt door meerdere actoren nadrukkelijk gevraagd om opheldering omtrent de hoge kosten die gepaard gaan met de aanleg en of deze niet beter geïnvesteerd kunnen worden in (effectievere) alternatieven.

De vraag die men na dit hoofdstuk wellicht kan stellen is: als er zoveel consensus bestaat over de problematiek binnen de wijk, waarom is het dan nog niet gelukt deze problemen aan te pakken?

Deze vraag maakte het interessant om naar de interactiepatronen en de manier van communiceren te kijken. Wellicht dat hier het antwoord te vinden is.

In het hierop volgende hoofdstuk 6 wordt in de analyse dieper ingegaan op de onderlinge relaties, communicatie- en interactiepatronen. De gemeente Leidschendam- Voorburg zal hierin een centrale rol vervullen.

Voor een helder overzicht van de genoemde problemen, wensen en belangen van de betrokken actoren, zijn deze samenvattend op de volgende pagina in het schema weergegeven.

<b>Actoren</b>	<b>Genoemde problemen en wensen</b>	<b>Belangen</b>
Gemeente Leidschendam-Voorburg	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkeersdrukke</li> <li>- hoge rijsnelheden</li> <li>- sluijverkeer</li> <li>- parkeerproblemen</li> <li>- bereikbaarheidsproblemen</li> <li>- verkeersoverlast</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Electorale belangen die door de tegemoetkoming van de burger gewaarborgd kunnen worden.</li> <li>- Verkeersveiligheid</li> <li>- Bereikbaarheid voor zowel burgers als bedrijven.</li> </ul>
Bewoners Voorburg West	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verkeersdrukke</li> <li>- sluijverkeer</li> <li>- handhaving verkeersregels</li> <li>- tram 10</li> <li>- geluid- en stankoverlast</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- leefbaarheid</li> <li>- veiligheid</li> <li>- bereikbaarheid</li> </ul>
Basisschool Pius X	<ul style="list-style-type: none"> <li>- sluij- en vrachtverkeer met te hoge rijsnelheden</li> <li>- parkeerproblemen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verkeersveiligheid (kinderen)</li> <li>- parkeergelegenheid</li> </ul>
Basisschool Groen van Prinsterer	<ul style="list-style-type: none"> <li>- oversteekproblemen</li> <li>- negeren verkeerslichten</li> <li>- dubbel parkeren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- leefbaarheid</li> <li>- verkeersveiligheid</li> </ul>
Mövenpick hotel	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tramlijn 10</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bereikbaarheid</li> </ul>
DZH	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bereikbaarheid</li> <li>- verkeersdrukke (spits)</li> <li>- onvoldoende parkeergelegenheid</li> <li>- geluidsoverlast</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bereikbaarheid OV en autoverkeer</li> <li>- parkeergelegenheid werknemers en bezoekers</li> </ul>
Hokatex	<ul style="list-style-type: none"> <li>- tram 10</li> <li>- mogelijke intrekking ontheffing Tolbrug</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bereikbaarheid vrachtverkeer</li> <li>- voldoende parkeergelegenheid</li> </ul>
Deloitte en Touche	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bereikbaarheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bereikbaarheid</li> </ul>



Diaconessenziekenhuis	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verkeersdrukte</li> <li>- onvoldoende parkeergelegenheid in nabije toekomst</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bereikbaarheid</li> <li>- parkeergelegenheid</li> </ul>
KPN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verkeersdrukte</li> <li>- parkeerproblemen</li> <li>- mogelijk verminderde treinverbinding</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bereikbaarheid</li> <li>- parkeergelegenheid</li> </ul>
Politie Leidschendam-Voorburg	<ul style="list-style-type: none"> <li>- parkeerproblemen</li> <li>- verkeersovertredingen</li> <li>- gevaarlijke situatie in- en om scholen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- overzichtelijke verkeerssituatie</li> </ul>
Gemeente Den Haag	<ul style="list-style-type: none"> <li>- toenemende verkeersdruk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bereikbaarheid Den Haag</li> <li>- aantrekkelijke vestigingsplaats bedrijven</li> </ul>
Belangencomité Trekvljettracé	<ul style="list-style-type: none"> <li>- overlast aanleg Trekvljettracé</li> <li>- Te hoge kosten: onzekerheid over effectiviteit investering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bereikbaarheid</li> <li>- doorstroom wijk</li> </ul>
Gemeente Rijswijk	<ul style="list-style-type: none"> <li>- openstand bruggen tijdens spits</li> <li>- geluidsoverlast</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bereikbaarheid</li> <li>- leefbaarheid</li> </ul>
Bedrijventerrein Binckhorst	<ul style="list-style-type: none"> <li>- parkeerproblemen</li> <li>- filevorming</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- goede bereikbaarheid</li> <li>- voldoende parkeergelegenheid</li> <li>- goede OV verbindingen</li> </ul>

Fig. 3.2 samenvatting problemen, wensen en belangen van betrokken actoren

## 6 Analyse

### 6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zullen de empirische bevindingen worden samengevat. Aan het einde van hoofdstuk twee zijn schematisch de uitgangspunten van netwerken weergegeven. Aan de hand van deze uitgangspunten zullen de onderzoeksbevindingen besproken worden.

Achtereenvolgens wordt er in dit hoofdstuk stil gestaan bij de theoretische kenmerken en empirische bevindingen van: netwerken, beleidsprocessen, netwerkmanagement en uitkomsten.

Daarnaast zal er aanvullend aandacht zijn voor beleidsplanning en beleidsinstrumenten, interactieve beleidsvorming en burgerinitiatief.

### 6.2 Uitgangspunten beleidsnetwerken

Hierboven is al verwezen naar het theoretische hoofdstuk waar schematisch de uitgangspunten van netwerken zijn weergegeven (zie pag. 27/28).

E.H. Klijn en J.F.M. Koppenjan (1997) geven in de theoretische benadering van beleidsnetwerken een omschrijving van de relatiepatronen en interactieprocessen. Hieronder worden deze uitgangspunten nogmaals gepresenteerd. Daarnaast worden zij voorzien van ervaringen en bevindingen uit het onderzoek beschreven in de hoofdstukken drie tot en met vijf. Gekeken wordt of er overeenkomsten zijn tussen de theoretische bevindingen en de ervaringen uit de praktijk.

#### 6.2.1 Netwerken

- *actoren zijn van elkaar afhankelijk bij het bereiken van hun doelen*

Uit de praktijk van het onderzoek blijkt dat vele actoren zich van deze wederzijdse afhankelijkheid bewust zijn. Vandaar ook dat men met elkaar op wijkniveau, gemeentelijk niveau en regionaal niveau in overleg treedt. Het is ook niet voor niets dat de gemeente Leidschendam- Voorburg een inventarisatie van de problemen en belangen laat uitvoeren onder alle betrokken actoren. Enerzijds wil men hier het signaal afgeven dat de gemeente open staat voor de mening en suggesties van de omgeving (het voornemen tot interactief beleid), anderzijds realiseert de gemeente zich dat zij niet langer zelfstandig en los van de omgeving kan opereren. Daarnaast

probeert men op deze wijze tot nieuwe inzichten en kennis te komen. Kennis en kunde zijn niet langer alleen binnen de gemeente aanwezig, het ligt ook 'op straat'. Men heeft elkaar dus nodig. Zowel voor de goedkeuring van beleid (electorale en bestuurlijke belangen) als voor financiële steun van aangrenzende gemeente en landelijke fondsen.

Daarentegen spreekt de praktijk wel de theorie tegen die stelt dat de ene actor niet boven de andere actor staat (zie paragraaf 2.5). Duidelijk is gebleken dat de gemeente Den Haag veel meer invloed en macht heeft dan de kleinere gemeenten en de belangenorganisaties. Weliswaar kan men spreken van wederzijdse afhankelijkheid, maar deze is niet evenredig verdeeld. Bepaalde actoren ervaren een grotere afhankelijkheid dan anderen, en beschikken ook niet over dezelfde beleidsinstrumenten.

De gemeente Den Haag probeerde juist zo onafhankelijk mogelijk te operen, en zo weinig mogelijk actoren te betrekken bij haar beleidvorming. De gemeente Den Haag werd door omliggende gemeente en betrokken actoren als dominant omschreven. Van overleg en informatie- uitwisseling was sporadisch sprake. Den Haag liet vaak pas iets van haar plannen zien, wanneer deze in een ver stadium ontwikkeld waren. De communicatie was dan ook eenzijdig: Den Haag deelde mee wat zij kwijt wilde, en Leidschendam- Voorburg stelde hierover vragen.

Hier klaagde de gemeente Rijswijk ook over. Den Haag communiceerde ook met deze gemeente minimaal over de toekomstige plannen en welke implicaties dit voor de omliggende gemeenten heeft.

Belangencomité Trekvliesstracé, bestaande uit burgers, bevestigt ook dit beeld. Ook zij werden minimaal bij de plannen van Den Haag betrokken. Ze werden pas achteraf gehoord, wanneer bepaalde besluiten al waren genomen. Van inspraak was weinig sprake. Dit betreurde zij zeer, aangezien zij ervan overtuigd waren nuttige kennis en informatie te kunnen geven en bereid waren tot overleg. De gemeente Leidschendam- Voorburg ging, in de ogen van deze burgers, wel meer het gesprek aan met de belanghebbenden en was ook bereid om inzichten en beleidsalternatieven mee te nemen in de eigen overwegingen.

Ook op het gebied van het parkeerbeleid, was Den Haag dominant aanwezig. Het is uit paragraaf 5.4 duidelijk geworden dat veel parkeerproblemen in Voorburg West het gevolg zijn van uitbreiding van activiteiten in de Binckhorst (KPN). Aangezien dit Haags grondgebied is, stelt deze gemeente de parkeernorm vast. De parkeernorm 1 op 5 (1 parkeervergunning op 5 werknemers) sluit op geen enkele manier aan op het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen om zowel de werknemers als de bezoekers te

voorzien. Hierdoor is de parkeerdruk in de omgeving (Voorburg West) aanzienlijk toegenomen (afwenteling).

De mobiliteitsmanager van de Binckhorst, in dienst van de gemeente Den Haag, geeft ook aan problemen te hebben met het gedrag van haar werkgever Den Haag. De mobiliteitsmanager was ingehuurd te inventariseren waar de problemen en belangen binnen het bedrijventerrein liggen. Hieruit kwam naar voren dat de bedrijven behoefte hebben aan meer OV- verbindingen en de voorkeur geven aan een extra busverbinding, aangezien deze meer wendbaar is dan een extra tramlijn. Den Haag heeft hierop volgend toch besloten een extra tramverbinding aan te leggen. Ook met het advies van de bedrijvenvereniging Binckhorst om de aanleg van het Trekvliettracé te heroverwegen, werd tot op heden niets gedaan.

Toch is er langzamerhand een kleine omslag te merken in het gedrag van de gemeente Den Haag. Men realiseerde zich dat de gemeente alleen niet in staat is een groot project als het Trekvliettracé zelfstandig uit te voeren. Den Haag gaat steeds meer beseffen dat ook zij afhankelijk is van anderen voor het bereiken van haar doelen. Voor de financiering is de gemeente zowel van overheidsmiddelen afhankelijk als van financiële en bestuurlijke steun van aangrenzende gemeenten. Daarnaast vreest de gemeente voor jarenlange uitstel van het Trekvliettracé door continue bezwaarschriften van burgers.

Vandaar dat de gemeente Den Haag langzaam het overleg begon te zoeken met Leidschendam- Voorburg. Aangezien de kosten aanzienlijk hoog oplopen bij de aanleg van een Trekvliettracé, begint Den Haag ook open te staan voor eventuele alternatieven.

- *afhankelijkheden zorgen voor duurzame relaties tussen actoren*

Het ontwikkelen en uitvoeren van beleid is een langdurig proces. Het is een proces van wikken en wegen, voortdurend overleggen, zoeken naar consensus en het ontwikkelen van duurzame plannen voor de lange termijn. Gemeenten zijn geen ad hoc organisaties; het zijn bureaucratische organisaties waar alles via een vaste procedure wordt besloten en uitgevoerd. De inventarisatie van problemen en belangen voor een klein gebied als Voorburg West neemt toch ook al zo'n drie maanden in beslag.

Hierdoor is het bijna onoverkomelijk dat de relaties en overlegstructuren die de gemeenten aangaan voor de lange termijn zijn. Eigenlijk is men een beetje tot elkaar veroordeeld. De gemeente kan niet om de mening van de bewoners heen, en de

bewoners zijn van de gemeente afhankelijk voor (verkeerskundige) ingrepen in haar omgeving. Enerzijds zijn het dus de afhankelijkheden waardoor men tot elkaar veroordeeld is; men moet wel met elkaar communiceren en informatie uitwisselen wil men verder komen, anderzijds worden partijen langdurig met elkaar verbonden door procedures en regelgeving, intentieverklaringen en contracten. Duurzame relaties zijn dan ook vaak logische gevolgen en onvermijdbaar.

- *afhankelijkheden zorgen voor een zekere vetomacht bij verschillende actoren*

Hierboven is al stil gestaan bij het feit dat bepaalde actoren weldegelijk boven andere actoren staan, en dat de een over meer middelen en macht beschikt dan de ander. Grote spelers als de gemeente Den Haag of het hoofdkantoor van KPN hebben in de praktijk vaak meer te zeggen dan de kleinere spelers. Toch blijkt uit het onderzoek dat procedures en regelgeving niet alleen tot duurzame relaties leiden, zoals hierboven vermeldt, maar ook zorgt voor macht en invloed van de "kleine actor".

Het is duidelijk dat de gemeente Den Haag eigenstandig probeerde het Trekvliettracé er doorheen te drukken. De omringende gemeenten leken hier weinig tegenin te kunnen brengen. Echter, de enige partij die de plannen lijkt te kunnen dwarsbomen is die van de bewoners. Doormiddel van stemrecht tijdens inspraakrondes en het recht op het aantekenen van bezwaar, kunnen zij de aanleg eindeloos uitstellen en zo, als het ware, een veto uitspreken tegen de aanleg.

Daarnaast zijn er natuurlijk ook de financiële afhankelijkheden te noemen die voor een bepaalde vetomacht zorgen. Grote projecten vragen om financiering van meerdere partijen, die daarvoor macht en invloed genereren en hierdoor bepaalde eisen kunnen stellen waaraan voldaan moeten worden.

- *de duurzaamheid van interacties creëert en bestendigt een middelenverdeling tussen actoren*

Bovenstaande impliceert dat een duurzame relatie automatisch leidt tot een middelenverdeling tussen actoren. Het is uit de theorie duidelijk geworden dat voor een succesvolle samenwerking het niet alleen noodzakelijk is dat wederzijdse afhankelijkheden worden erkend, maar dat actoren ook hun middelen daadwerkelijk beschikbaar moeten stellen.

Wanneer we naar de casus Voorburg West kijken zien we dat dit zeker nog geen vanzelfsprekendheid is. Ondanks dat de relaties duurzaam (voor langere tijd, of zelfs blijvend) zijn, is men nogal terughoudend in het uitwisselen van informatie en het op tafel leggen van de belangen. De bewoners lijken de enige partij te zijn die openlijk uitkomen voor hun wensen en belangen en bereid zijn de middelen die zij hebben: kennis en informatie, met de rest te delen. Andere actoren handelen meer strategisch. Ze werken samen wanneer dit uitkomt, en werken tegen als het niet bevalt. Dit geeft SWINGH duidelijk aan. Zelfs initiatiefnemer Leidschendam-Voorburg is terughoudend in het verschaffen van informatie.

Opvallend is ook dat de gemeente heel gesloten blijft wanneer het over de financiële middelen gaat die zij heeft te verdelen over de verschillende projecten.

Het ligt voor de hand dat bewoners en bedrijven zoveel mogelijk wensen op tafel leggen en zoveel mogelijk verkeerskundige ingrepen verwachten. Op dit gebied is het eenrichtingsverkeer, waarbij de bewoners en bedrijven vragen en de gemeente probeert te geven. Het is logisch dat de gemeente dan niet in alle wensen tegemoet kan komen. De financiële middelen moeten nu eenmaal zo eerlijke en effectief mogelijk worden verdeeld. Aangezien de gemeente dit geenszins met de bewoners en bedrijven communiceert, zal zij altijd in gebreke blijven. Uit interviewgesprekken blijkt juist, dat wanneer aan bewoners wordt uitgelegd dat bedrag x beschikbaar is en een keuze gemaakt moet worden waaraan dit te besteden, men meer dan bereid is mee te denken en sneller begrip heeft voor de keuze. Het betrekken van de bewoners en bedrijven bij het meedenken over middelenaanwending, maakt dat veel ontevredenheid plaats maakt voor begrip.

- *in de loop van interacties worden regels gevormd en bestendigd die het gedrag van actoren gaan reguleren*

Deze regels zullen waarschijnlijk in procedures en reglementen zijn vastgelegd. In het onderzoek zelf waren ze niet als zodanig herkenbaar aanwezig. Het valt wel op dat er na elk gesprek of overleg nadrukkelijk wordt vastgelegd wat er ondeling is afgesproken, wat de komende activiteiten zijn, en wat er van elkaar verwacht wordt. De gemeente Leidschendam-Voorburg hecht duidelijk veel waarde aan duidelijkheid over de rolverdeling zodat iedere partij weet waar zij aan toe is. Ook moest het de bewoners duidelijk worden gemaakt dat de inventarisatie ter informatieverstrekking voor de gemeente dient, en geen belofte is naar de bewoners toe.

- *bronnenverdeling en regelvorming leiden tot een zekere geslotenheid voor actoren buiten het netwerk*

Aangezien de inventarisatie het beginpunt vormde voor het verdere beleidsproces, was de houding naar de omgeving vrij open en konden betrokkenen makkelijk in en uit treden. Enerzijds bestonden er al netwerken (bestaande uit bewoners, wijkvereniging en wijkagent) die in de praktijk open stonden om samen te werken met actoren van buitenaf, anderzijds is de inventarisatie bedoeld om inzicht te krijgen met wie een effectief netwerk gevormd kan worden om in de toekomst samen te gaan werken.

Het lijkt voor de hand te liggen dat het netwerk in een later stadium meer gesloten wordt: er zijn dan afspraken gemaakt over de rolverdeling, wederzijdse toezeggingen zijn gedaan en de middelen zijn verdeeld. Desalniettemin laat het OV Knooppunt Voorburg zien dat zelfs in de uitvoeringsfase de gemeente bereid is plannen bij te sturen wanneer nieuwe informatie en kennis van buitenaf wordt aangedragen. Bepaalde nieuwe inzichten en beleidsopties omtrent OV knooppunt Voorburg kwamen tijdens de inventarisatie aan het licht. Hierdoor ontstonden er vraagtekens bij het tot dan toe ontwikkelde beleid. Ondanks dat het beleid dus al in een ver stadium ontwikkeld was, stond de gemeente Leidschendam- Voorburg open voor tussentijdse terugkoppelingen en een heroverweging van bepaalde besluiten en beleidskeuzes. Het netwerk stond dus nog steeds open voor nieuwe informatie van buitenaf.

### **6.2.2 Beleidsprocessen**

- *Binnen netwerken vinden interacties tussen actoren over beleid (issues) plaats gericht op het oplossen van de spanning tussen afhankelijkheden enerzijds en uiteenlopende en tegenstrijdige belangen anderzijds.*

Dit is uit de empirie duidelijk naar voren gekomen. De hele inventarisatie is als een soort voorwerk bedoeld, zodat de gemeente in een later stadium goed voorbereid en met inzicht van zaken in overleg kan treden over beleidsinitiatieven. De gemeente Leidschendam- Voorburg is van mening dat zicht op bepaalde spanningvelden en mogelijke tegenstrijdigheden helpt bij het sturen van het verdere beleidsproces. Vaak zijn spanningen ook meer op geruchten gebaseerd en leidt het één- op- één gesprek tot nieuwe inzichten en wederzijds begrip. Duidelijk was dit te merken in het

gesprek met het belangencomité Trekvliettracé. Hierin werd vermeld dat zij de noodzaak zagen van extra verbindingen naar het centrum toe van Den Haag, en hierover graag nuttige informatie aan de gemeente door wilde spelen. Men wilde graag samenwerken en met de gemeente meedenken. Dit is een ander beeld dan dat Den Haag liet doorschemeren. Deze gemeente zag het belangencomité voornamelijk als een protestgroep die niet bereid en in staat is tot overleg. De gemeente Den Haag was duidelijk niet op de hoogte van de kennis en kunde die bij het comité aanwezig is en het voordeel dat de gemeente hiermee kan doen.

Een ander voorbeeld van miscommunicatie vormen de plannen rondom het OV knooppunt Voorburg. Zowel Rijswijk, Hokatex als KPN vreesden voor de vermindering van de bereikbaarheid. Het beeld bestond dat intercity's in de toekomst minder gaan rijden. Ook stond Hokatex negatief tegen te verbouwingsplannen onder het station, aangezien hierdoor parkeerplaatsen verloren gaan, en alternatieven, in hun ogen, niet geboden werden.

De gemeente Leidschendam- Voorburg ontkende deze negatieve verhalen, en sprak over foutieve informatie. De plannen waren niet voldoende met belanghebbenden gecommuniceerd. Hierdoor ontstond er onnodig spanning en weerstand.

- *actoren baseren zich daarbij op percepties die zij hebben van het beleidsveld, de actoren en de beslissingen die aan de orde zijn,*
- *actoren kiezen op basis van percepties voor specifieke strategieën.*

Percepties waren in vele gevallen de leidraad bij het vormen van beleid en het nemen van beslissingen. Al was men vaak ook bereid om percepties bij te sturen en bepaalde vooroordelen weg te nemen. Door met elkaar te communiceren, het gesprek aan te gaan, zijn bepaalde vooroordelen of misopvattingen makkelijk weg te nemen. Dit blijkt echter in de praktijk van het onderzoek een minder voor de hand liggende handelwijze. Het feit dat ik tijdens mijn inventarisatie op actoren afstapte, de telefoon pakte om direct een afspraak te maken, en de confrontatie niet schuwde, werd als een andere werkwijze ervaren dan men gewend was binnen de gemeente. Men was een andere gang van zaken gewend. Langdurige briefuitwisselingen en formele vergaderingen waren veel meer gebruikelijk dan het open informele gesprek. Door deze benaderingswijze werd meteen de toon gezet van de gekozen strategie: Afstandelijk, afwachtend, niet te veel van de eigen plannen laten zien en aftasten wat de andere partij wil.



Uit het onderzoek is verder naar voren gekomen dat de gemeente voor elke actor een andere manier van benaderen en interactie heeft ontwikkeld. Dit houdt sterk verband met de macht- en invloedbasis. Men is meer open naar actoren toe waar men minder van heeft te 'vrezen' dan van anderen.

Bij grote invloedrijke actoren pleegde de gemeente vaak eerst nog een intern vooroverleg om de strategie te bespreken en de informatie door te nemen die men wel en niet wil bespreken. Het opstellen van een agenda kan hier zeker een deel van uitmaken. Bepaalde punten worden naar voren geschoven en bepaalde punten worden bewust van de agenda gehouden.

- *Door de verscheidenheid van actoren, percepties en strategieën hebben beleidsprocessen een complex en niet volledig voorspelbaar karakter.*

Een dominante factor die bovenstaande beïnvloedt is het bureaucratische karakter van de overheidsorganisaties. Het bureaucratische karakter van de betrokken overheidsorganisaties zorgt dat het geen dynamische en totaal onvoorspelbare situatie wordt. Het hele overlegproces gaat traag en bepaalde besluiten nemen veel tijd in beslag. Hierdoor heeft men tijd om aan bepaalde ideeën te wennen en eventueel tussenoverleg te organiseren. De ervaringen uit het onderzoek laten zien dat de beginfase gekarakteriseerd wordt door een onoverzichtelijke situatie waarin vele percepties en strategieën door elkaar heen lopen. Er is duidelijk nog geen synergie. Het is echter in korte tijd gebleken dat er een helder overzicht omtrent de actoren, de percepties en strategieën kan ontstaan. Natuurlijk hangt dit heel sterk af van het beleidsonderwerp, het karakter van de betrokken actoren en de belangen die meespelen. Hoe groter de belangen hoe strategischer men zich zal gaan gedragen en hoe moeizamer en onvoorspelbaarder het beleidsproces wordt. Dit is binnen Voorburg West ook al te merken. Over de algemene verkeersingrepen kan men op korte termijn een grote mate van consensus bereiken en zal het verdere verloop redelijk voorspelbaar zijn. De betrokken actoren zullen waarschijnlijk snel overeen komen welke ingrepen het meest noodzakelijk zijn en op korte termijn haalbaar. Wanneer we naar het hele beleidsproces rondom het Trekvliettracé kijken zien we dat dit een proces van jaren voorbereiding is, eindeloos plannen bijstellen en vele uiteenlopende percepties en strategieën van betrokken actoren. Dit is ook niet voor niets: er zijn grote bedragen mee gemoeid en actoren worden in hun naaste leefomgeving getroffen. Echter ook hier laat het bureaucratische karakter van het beleidsproces zien dat er weinig dynamiek is, en de gang van zaken redelijk

voorspelbaar is. Dit neemt niet weg dat de gemeente wel op allerlei manieren probeert het beleidsproces te 'moderniseren'. Het houden van een enquête, het dialoog aangaan met belanghebbenden en het instellen van wijkmanagers (zie 6.3) zijn allen pogingen om meer dynamiek in het beleidsproces te brengen. Toch blijft het beleidsproces een vastomlijnd karakter behouden.

Het bureaucratische zit niet zo zeer in de gedachtegang, maar meer in het onontkoombare van de regelgeving en procedurevorming.

### 6.2.3 Netwerkmanagement

- *Vanwege de verscheidenheid aan doelen en belangen en daaruit voortvloeiende (potentiële) conflicten over de verdeling kosten en baten van problemen en oplossingen komt samenwerking niet vanzelf op gang en loopt deze evenmin probleemloos.*

Het is uit voorafgaande punten gebleken dat het verloop van de interacties en het aangaan van samenwerkingsverbanden in de casus Voorburg West zonder al te veel problemen en conflicten verloopt. Dit kan verklaard worden doordat het een onderwerp betreft dat in eerste instantie overheidsbeleid is. Het valt onder het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente Leidschendam- Voorburg. Het staat vast wie het beleid ontwikkelt, wie het uitvoert en wie voor de kosten opdraait. Alleen worden er nu in de ontwikkelingsfase meerdere actoren bij betrokken, aangezien de gemeente zich bewust is geworden dat dit te goede komt van de effectiviteit van het beleid. Dit vloeit deels uit het voornemen tot interactief beleidsvorming en deels is dit het resultaat van burgerinitiatief en het besef van wederzijdse afhankelijkheid in het succesvol slagen van beleid.

- *gezamenlijk handelen kan worden bevorderd door te zorgen voor prikkels tot samenwerking, door proces- en conflictmanagement en door reductie van risico's verbonden aan samenwerking*

Het besef dat wanneer men samen om de tafel gaat zitten, men met de kennis en kunde van betrokkenen tot de beste resultaten kan komen, is tot nu toe de voornaamste prikkel geweest om samen te werken. Geen ene actor heeft er baat bij als zij een ander in het harnas drijft. Dit besef, is de grootste drijfveer voor wederzijds contact en informatie- uitwisseling. Het is wel van belang dat dit besef

ook beloond wordt. Burgers moeten in de wijk terugzien dat het meedenken ook tot werkelijke ingrepen heeft geleid. Kortom, intentieverklaringen zijn een mooie stap in de goede richting, maar zij moeten wel gevolgd worden door concrete stappen. Anders raken actoren teleurgesteld, en is bereidheid tot meewerken en meedenken verdwenen. Sterker nog, wanneer men belanghebbenden bij de beleidsontwikkeling betreft, moet men de bereidheid tot meedenken wel belonen. Doet men dit niet, zal niet alleen de bereidheid verdwijnen, maar zal de ontevredenheid met betrekking tot het overheidsbeleid alleen maar toenemen. Dit is uit het verleden gebleken. Doordat de wijkwandelingen met de wethouder, klachtenbrieven en wijkscans weinig tot niets voor de burgers heeft opgeleverd, was men in eerste instantie nogal cynisch over een nieuw onderzoek en inventarisatie. Men zag niet in waarom er nu wel een situatieverbetering zou komen, terwijl in het verleden dit ook al velen malen door de gemeente was beloofd.

#### 6.2.4 Uitkomsten

- *beleid is een resultante van de complexe interacties tussen actoren die binnen netwerken aan concrete spelen deelnemen*

Wanneer er naar het netwerk binnen Voorburg West gekeken wordt, kan deze zin beter herschreven worden tot: *beleid is een resultante van besluiten door de gemeente genomen na het aangaan van complexe interacties met het netwerk.* De gemeente is nog steeds de partij die knopen doorhakt en het eindoordeel geeft. Daarbij heeft de gemeente het laatste woord, aangezien zij ook over de financiële middelen beschikt. Naast het feit dat zij over een budget beschikt om de problemen op te lossen, mag ook niet vergeten worden dat het haar taak is het algemeen belang te dienen. Als hoeder van deze belangen dient de gemeente het juiste besluit te nemen waar zoveel mogelijk actoren bij gebaat zijn: het vinden van een middenweg tussen alle uiteenlopende belangen. De gemeente blijft dus de kapitein op het schip. Ze is bereid haar visie bij te stellen wanneer er zich een betere oplossing aandient. Ze is bereid samen te werken als dit effectiever blijkt te zijn. En zij is vooral bereid te luisteren en het gesprek aan te gaan, aangezien dit vaak nuttige informatie oplevert.

### 6.3 Beleidsplanning

Bij het ontwikkelen van passend beleid voor Voorburg West moest de gemeente voortbouwen op een bestaande situatie. In het verleden zijn aan de hand van het verkeer- en vervoersplan al meerdere maatregelen uitgevoerd. Daarentegen is een aantal van de voorgestelde maatregelen in heroverweging genomen.

Bij de inventarisatie van problemen en wensen was de gemeente Leidschendam-Voorburg op zoek naar dezelfde probleemperceptie, collectieve doelen (oplossingen) en middelen. Uit de enquêtegegevens bleek dat er in grote mate maatschappelijke consensus bestond over de ervaren problemen.

De bereidheid tot meedenken en aandragen van alternatieven was onder de betrokken burgers groot.

Zowel Leidschendam-Voorburg als Den Haag (Binckhorst) en Rijswijk waren tegelijkertijd met verschillende plannen bezig: uitbreiding en herinrichting Binckhorst, aanleg bedrijventerreinen en VINEX-wijken, uitbreiding wegennet, herinrichting OV knooppunt Voorburg, enz.

Opmerkelijk is dat verschillende fasen van beleid door elkaar liepen. Enerzijds is er de fase van probleemdefiniëring. De inventarisatie door de gemeente van problemen en belangen speelt hierin een grote rol. Tegelijkertijd zijn bepaalde projecten zoals het OV knooppunt Voorburg en het Trekvlietracé al in de volgende fase beland. Er liggen al vergevorderde plannen: het beleid is al voor een groot deel vastgesteld.

En juist door de inventarisatie kwam de gemeente erachter dat er over deze projecten veel klachten waren en onduidelijkheid over de effectiviteit.

Bij de gemeente Leidschendam-Voorburg was duidelijk te merken dat er tussentijdse terugkoppelingen plaatsvonden. Bepaalde nieuwe gegevens en inzichten zorgden dus voor heroverweging van bepaalde besluiten en aanpassing van bepaalde beleidskeuzes.

Het voorafgaande komt in grote mate overeen met het gemengde planningsmodel (mixed scanning, pag. 25).

Deze planningsstijl is een combinatie van de rationele methode en de planning op korte termijn. De beleidsactor wil een bestaande situatie beïnvloeden of een toekomstige situatie creëren. De beleidsactor begint met het interpreteren, reduceren en structureren van het probleem. Aangezien zelden vanaf een nulpunt kan worden begonnen, zullen historisch- en maatschappelijke factoren hierbij worden betrokken.

Meestal wordt er ook voortgebouwd op een bestaande situatie en vindt er een afwisseling plaats tussen ontwerpen en besluiten.

Deze gemengde methode heeft een herhalend verloop met terugkoppelingen, waarbij tussentijdse politieke beslissingen of heroverwegingen van eerder gedane beleidskeuzes tot de mogelijkheden behoren.

Het voornemen van de gemeente om een projectmatig werkwijze te hanteren, wordt door de zgn. beleidsstrategische fase bevestigd.

Hierin ligt het accent op de probleemstellingen en doelstelling, strategische keuzes worden gemaakt. Het probleem wordt hier verkend. Zoals in de theorie beschreven bevat de probleembeschrijving de aanleiding van het probleemvoorstel, het probleem (complexiteit van het probleem), de initiatiefnemers, de aard van het beleid (nieuw beleid, uitvoering, evaluatie?), het maatschappelijke draagvlak en de samenhang met ander beleid.

Bij het vaststellen van het probleem heeft een interactieve benadering de voorkeur. Maatschappelijke, bestuurlijke en politieke belangen moeten alle in kaart worden gebracht. Zo ontstaat er ook een overzicht van de actoren die bij het project zijn betrokken, de activiteiten die ontplooid moeten worden, de informatie die noodzakelijk is en de middelen die ervoor nodig zijn.

#### **6.4 Beleidsinstrumenten**

Op het gebied van beleidsinstrumenten heeft de gemeente Leidschendam- Voorburg in het verleden door het instellen van verboden en het bestraffen van overtredingen getracht het gedrag van de weggebruiker te sturen en controleren. Dit is inherent verbonden aan landelijk geldende verkeersregels. Gebleken is dat dit voor een groot deel effectief is, maar desondanks blijven er nog veel onveilige en onwenselijke situaties bestaan.

Uit voorafgaande hoofdstukken blijkt dat de gemeente Leidschendam- Voorburg met het proces bezig was dat moest leiden tot een gezamenlijke probleemdefinitie over het beleidsprobleem, opdat er consensus ontstaat over wat er aan de hand is en hoe dat moet worden aangepakt. Om de problemen en belangen te achterhalen heeft de gemeente een persoon van buiten de organisatie aangetrokken die op projectbasis, binnen een vastgestelde tijd van 3 maanden, een inventarisatie moest maken.

Aangezien zoveel mogelijk actoren in het onderzoek gehoord moesten worden, werd de grootste groep (de inwoners van Voorburg West) geïnterviewd door middel van een telefonische enquête uitbesteed aan het TNS-NIPO. De andere actoren werden

geïnterviewd aan de hand van een vraaggesprek op de locatie waar de actor gevestigd was. De burger probeerde zoveel mogelijk informatie aan de gemeente te geven, in de hoop haar probleem en belang duidelijk te maken.

De gemeente Leidschendam- Voorburg maakt dus gebruik van *detecting instruments* om de populatie en haar wensen, belangen, bedoelingen en positie 'af te tasten' of te achterhalen (Hood, 1983). De overheid kan hiermee een beter zicht op de te sturen actoren krijgen. Over mogelijke beleidsoplossingen kan dan gemakkelijker consensus met de doelgroep ontstaan. De inzet van *detecting instruments* zal de probleemgerichtheid en de effectiviteit van het beleid derhalve kunnen verhogen en voorkomen dat de doelgroep het beleid ontwijkt of ontduikt. (zie ook pag. 21)

Daarnaast maakt de gemeente ook gebruik van de zgn. meerzijdige instrumenten (zie ook pag. 22).

De gemeente kan dus een of meer personen inzetten om het gedrag van maatschappelijk mede-actoren te sturen (sturingsagent). Meerzijdige instrumenten zijn vooral gericht op het leveren van 'maatwerk' in het 'aansturen' van actoren. Ze zijn op zekere hoogte flexibel, maar ook vrijblijvend. Het gebruik van meerzijdige instrumenten duidt erop dat de rol van de centrale actor is verschoven in de richting van communicatief beïnvloeden. Er vindt nu een overdracht van informatie plaats door voorlichting en overtuiging, in plaats door dwang en sancties.

Communicatie maakt in dit geval deel uit van het beleidsproces en kan gezien worden als een sturing / managementinstrument.

## **6.5 Aanvullende aandachtspunten**

Aan de hand van het voorafgaande kan gesteld worden dat theorie en praktijk in de casus Voorburg West weinig van elkaar verschillen.

Dit neemt niet weg dat er een aantal opvallende punten te melden zijn.

Een van die opvallende punten is de monocentrische houding van de gemeente Den Haag. Ondanks dat de gemeente deel uitmaakt van het netwerk negeert zij grotendeels de wederzijdse afhankelijkheden.

Daarnaast is het van groot belang of men spreekt van een *netwerk* of een *beleidsnetwerk*. Het woord *beleidsnetwerk* geeft zelf al aan waarover het gaat: *beleid*. Het *beleid* vormt het centrale punt waar actoren binnen het netwerk invloed op proberen uit te oefenen. De overheid blijft een speciale positie houden binnen dit

netwerk. Zij is niet alleen hoeder van het algemeen belang, maar het is ook bij wet haar taak om beleid te initiëren en uit te voeren.

### 6.5.1 Burgerinitiatief

Vraag is echter of het werkelijke initiatief ook bij de overheid ligt. Zijn het de bewoners niet geweest die door klachtenbrieven bepaalde problemen onder de aandacht van de gemeente hebben gebracht? Zijn daarop volgend geen wijkwandelingen en wijkscans georganiseerd om deze klachten te staven? Kan hier gesproken worden over burgerinitiatief, of spreken we hier van een aanleiding, en ligt het (beleids-) initiatief toch bij de gemeente Leidschendam- Voorburg?

De klachtenbrieven zijn duidelijke voorbeelden van burgerinitiatief. Als de burger niets van zich had laten horen, hadden de problemen zeer waarschijnlijk nog 'op straat' gelegen, wachtend op een onhoudbare situatie. Wanneer de gemeente iets met deze klachten gaat doen, neemt zij het initiatief van de burger over.

Hierdoor is de gemeente sterk afhankelijk van signalen uit de maatschappij. De gemeente kan de burger echter ook voor zijn.

De bewustwording van de overheid dat de effectiviteit van beleid sterk samenhangt met de congruentie met de samenleving, heeft hieraan zeker bijgedragen. Door een open houding, de interactie met de omgeving en de uitwisseling van informatie, is de gemeente snel in staat signalen op te pikken alvorens deze tot klachten zijn uitgegroeid. De inzet van *detecting instruments* (zie pag. 21) zal de probleemgerichtheid en de effectiviteit van het beleid derhalve kunnen verhogen en voorkomen dat de doelgroep het beleid ontwijkt of ontduikt.

Specifiek voor de casus Voorburg West kan de strategie van de gemeente Leidschendam- Voorburg als volgt omschreven worden: interactie met betrokkenen om een inschatting te kunnen maken van de opvattingen en het handelen van belanghebbende actoren, en op basis daarvan beleid ontwerpen of bijstellen. Hierin is duidelijk het voornemen terug te vinden van interactieve beleidsvorming. Interactieve beleidsvorming zorgt voor inzichten en een breed draagvlak voor beleid, maar schept ook verwachtingen. Burgers en betrokkenen willen wel iets terugzien van de inspanningen die geleverd zijn (het uitwisselen van kennis en informatie). Wanneer de overheid/ gemeente besluit om de samenleving/ omgeving te benaderen, start het proces van verwachtingen. De overheid moet zich wel bewust zijn dat zij in korte tijd met concrete initiatieven of resultaten moet komen.

### 6.5.2 Slapend netwerk

Opmerkelijk is het feit dat er tijdens de inventarisatie al netwerken bleken te bestaan. In het verleden zijn deze netwerken actief geweest, maar door teleurstellend resultaat zijn ze minder actief geworden. Ik noem dit het *ingeslapen* of *slapende* netwerk. Kenmerken van het slapende netwerk zijn:

- er zijn verschillende actoren te onderscheiden die elkaar kennen
- er is een verleden van interactie en initiatieven
- de uitvoering of het resultaat van bepaalde initiatieven zijn teleurstellend
- Hierdoor is de wil en de aandacht langzaam weggeëbd: het *slapende* netwerk
- Vervolgens staat er weer een actor op om het netwerk te mobiliseren, nieuwe hoop en initiatieven te ontwikkelen en begint men weer van voren af aan.

Binnen Voorburg West wordt dit slapende netwerk vooral gevormd door de bewoners, de wijkvereniging, de wijkagent en de gemeente. In het verleden zijn door elke actor afzonderlijk initiatieven genomen om het netwerk te activeren. Zowel de bewoners als de wijkvereniging (in samenwerking met de wijkagent) hebben, individueel of in wijkverband, initiatief getoond om de verkeer- en vervoerssituatie onder de aandacht van de gemeente te krijgen. Voorbeelden hiervan zijn de wijkscans, wijkenquêtes, wijkwandelingen, enz. Telkens werden er door de gemeente toezeggingen gedaan die, in de ogen van de betrokken actoren, niet of onvoldoende werden uitgevoerd. Het onderwerp werd steeds tijdelijk opgepakt, maar men verloor na een tijdje de aandacht. Enerzijds omdat Voorburg West tot dan toe geen prioriteit had en er geen onhoudbare situatie bestond. Anderzijds doordat de wijkmanager, de eerst aanspreekbare, geen autoriteit heeft om bepaalde zaken toe te zeggen of in korte tijd uit te laten voeren. Bepaalde zaken kwamen zo in de zogenaamde molen van gemeentelijke besluitvorming. Een probleem wordt eerst intern, binnen de gemeente, aan verschillende bestuurslagen voorgelegd, alvorens er een duidelijk besluit genomen wordt over de oplossingsrichting. Goedkeuring van de wijkwethouder, die hiervoor weer toestemming van de portefeuillehouder en de raad moet hebben, is dan de vastgelegde procedure. Daarnaast zijn de problemen meestal niet zo urgent, zodat ze laag op de agenda worden geplaatst. Hierdoor wordt het snel ingrijpen in een bestaande (voor de burger) problematische situatie onmogelijk gemaakt. De gemeente kan niet inspringen op problemen met een relatief simpele oplossing, aangezien de procedure dit niet toelaat. Op papier is een wijkmanager een goed idee: een direct aan te spreken persoon binnen de gemeente, die van vele wijkzaken op de hoogte is, en het als taak heeft



problemen in een specifieke wijk op te lossen. In de praktijk is deze wijkmanager echter een extra schakel in de besluitvormingsprocedure, waardoor het in feite nog langer duurt voordat een probleem wordt aangepakt. Daarnaast voelen bepaalde bestuursdiensten zich niet meer verantwoordelijk voor de wijkzaken, aangezien dit nu tot de verantwoordelijkheid van de wijkmanager behoort. Maar de wijkmanager is voor de uitvoering wel weer afhankelijk van het budget en de instrumenten van deze bestuursdiensten. De logica en de effectiviteit zijn dus duidelijk ver te zoeken.

Terwijl de burger juist het idee heeft gekregen dat zaken nu sneller worden opgepakt, aangezien een wijkmanager hiervoor fulltime is aangesteld. Wanneer de gemeente de wijkmanager zou autoriseren (simpele) voor de hand liggende oplossingen direct te kunnen laten uitvoeren, zou de slagvaardigheid en het imago van de gemeente grote stappen vooruit maken. Het slapend netwerk zal dan ook actiever worden, aangezien de teleurstelling in vele gevallen achterwege blijft, en men op korte termijn resultaat ziet van het meedenken met de gemeente en het aandragen van oplossingsrichtingen. Het netwerk: wijkmanager- inwoners- wijkvereniging- politie zal zo al velen zaken kunnen aanpakken zonder dat daar het gehele gemeentelijke bestuur mee gemoeid wordt. Zo krijgt het gemeentebestuur ook meer tijd en aandacht voor de grote lijnen en de grote beleidszaken.

## 7 Conclusie

### 7.1 Inleiding

In dit afsluitende hoofdstuk worden voorafgaande hoofdstukken en de antwoorden op de deelvragen kort samengevat, waarna overgegaan wordt tot de beantwoording van de hoofdvraag van deze scriptie. Vervolgens wordt gekeken of de doelstelling van het onderzoek is bereikt. Tenslotte zal het theoretisch kader ter discussie worden gesteld, en zullen daarop volgend eventuele aanbevelingen gedaan worden.

### 7.2 Samenvatting theorie

In het eerste hoofdstuk is kort stil gestaan bij de aanleiding van deze scriptie: Mijn stage- onderzoek voor de gemeente Leidschendam- Voorburg. Dit onderzoek heeft ertoe geleid dat de actoren, interacties en relaties op verkeer- en vervoersgebied in deze scriptie worden onderzocht en geanalyseerd. Daarnaast zijn in dit inleidende hoofdstuk zowel de doelstelling, de hoofdvraag als de deelvragen gepresenteerd.

De doelstelling van deze scriptie luidt:

*Onderzoeken of de veelvuldige contacten en uitwisseling van informatie invloed heeft op de verkeer- en vervoerssituatie binnen het gebied Voorburg West.*

De volgende vraagstelling wordt hierbij gehanteerd:

*Hoe wordt er binnen het gebied Voorburg West door de verschillende actoren uit het bestaande netwerk gekeken naar de verkeer- en vervoerssituatie en in hoeverre beïnvloedt dit de beleidsvoorbereiding van de gemeente Leidschendam- Voorburg?*

Voorafgaande aan de beantwoording van de deelvragen in het empirische gedeelte van deze scriptie, maakt de theorie uit hoofdstuk twee duidelijk dat de processen binnen netwerken zich kenmerken door de betrokkenheid van wederzijdse afhankelijke actoren met uiteenlopende doelen en percepties. De aanpak van beleidsproblemen wordt daarmee een samenwerkingsvraagstuk.

Ondanks dat samenwerking noodzakelijk is om verder te komen, worden conflicten, machtsverschillen en hun invloed op de inhoud en verloop van interactieprocessen niet ontkend. De netwerkanalyse brengt deze tegenstrijdigheden en conflictsituaties aan het licht. De manier van communiceren en de mate van interactie is voor een groot deel doorslaggevend voor het verloop van het beleidsproces.

De overheid blijft een bijzondere positie houden. Enerzijds veelal als netwerkmanager, anderzijds als hoeder van de publieke belangen (Ringeling, 1990). Daarnaast is in hoofdstuk twee het concept beleid omschreven als “de voornemens, keuzes en acties van een of meer bestuurlijke instanties gericht op de sturing van een bepaalde maatschappelijke ontwikkeling” (Rosenthal, e.a., 1996). Het voornemen van het voorkeursproject Voorburg West is het verbeteren van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en parkeergelegenheid. Daarnaast vormen “Maatschappelijke problemen het begin- en eindpunt in de oriëntatie op beleid” (Hufen en Ringeling (Red.), 1990). In deze casus zijn problemen als filevorming, sluijverkeer, parkeerproblemen, en verkeersongelukken aanleiding geweest beleidsmatig extra aandacht aan dit gebied te geven. Volgens Kickert en Van Vught zijn “Beleidsnetwerken sociale systemen waarbinnen actoren interactie- en communicatiepatronen ontwikkelen, die enige duurzaamheid vertonen en gericht zijn op beleidsproblemen of beleidsprogramma’s” (pag. 14). De actoren binnen het beleidsnetwerk zijn vanaf hoofdstuk drie uitvoerig besproken. Geïnventariseerd is welke problemen zij ervaren en welke belangen er meespelen. Van belang is voor ogen te houden dat de netwerkbenadering daarentegen niet één actor als uitgangspunt stelt, maar veel belang hecht aan onderzoek naar de relaties, posities en inbreng van de verschillende actoren. Vandaar dat voor het verder beschrijven en analyseren van de beleidsnetwerken uitdrukkelijk is gekozen voor de bottom-up benadering, aangezien in deze benadering de beoordeling van beleidsprocessen geschiedt op basis van belangen, doelen of voorkeuren van de direct betrokkenen (O’Toole, Hanf, 1988).

### **7.3 Hoofdvraag en deelvragen**

Aan de hand van de behandelde theorie, de antwoorden op de deelvragen en de verzameling van onderzoeksgegevens, hoop ik hieronder de hoofdvraag te kunnen beantwoorden.

*Hoe wordt er binnen het gebied Voorburg West door de verschillende actoren uit het bestaande netwerk gekeken naar de verkeer- en vervoerssituatie en in hoeverre beïnvloedt dit de beleidsvoorbereiding van de gemeente Leidschendam- Voorburg?*

Het eerste gedeelte van de hoofdvraag wordt door de eerste en tweede deelvraag behandeld. Hoofdstuk drie begint met de beantwoording van de eerste deelvraag.

Hier wordt de inrichting van het gebied Voorburg West beschreven, en worden de huidige verkeerskundige problemen genoemd.

Vervolgens vormt het eerste gedeelte van de tweede deelvraag leidraad voor de hoofdstukken vier en vijf. Hier worden de betrokken actoren besproken, en worden de belangen, wensen, conflicten en raakvlakken gepresenteerd die tussen de actoren te onderscheiden zijn. Hoofdstuk vier behandelt de interne actoren, hoofdstuk vijf staat stil bij actoren buiten het plangebied (met uitzondering van de belangencomité Trekvliettracé). Het schema op pagina 55 en 56 vat deze gegevens samen.

De onderlinge relaties en interactie komen in hoofdstuk zes aan bod. Aan de hand van het theoretisch schema op pagina 28/29 wordt in dit hoofdstuk aandacht besteed aan netwerken, beleidsprocessen, uitkomsten van beleid, netwerkmanagement, interactieve beleidsvorming en burgerinitiatief.

Aan de hand van voorbeelden uit de empirie worden onderlinge relaties en interactie verduidelijkt.

De verkeer- en vervoerssituatie wordt door verschillende actoren (zowel interne als externe actoren) zonder grote verschillen ervaren. Over het algemeen kan men concluderen dat over de bestaande verkeersproblemen een grote mate van consensus bestaat. Veelal worden dezelfde problemen genoemd (sluipverkeer, verkeersdrukte, tram 10, bereikbaarheid). Het is uit enquêteresultaten wel opgevallen, dat een aantal actieve mondige burgers, zeker niet altijd representatief zijn voor de gehele bevolkingsgroep in een bepaald gebied. Deze mondige burgers beweren te spreken uit naam van de gehele straat of wijk, terwijl zij in feite alleen hun eigen mening en belang voorop stellen. Uit de enquêtegegevens komt veelvuldig naar voren dat bepaalde problemen, in tegenstelling tot een klagende burger, door een grote groep bewoners niet altijd als zeer storend wordt ervaren.

In paragraaf 5.7 werd de vraag gesteld: *als er zoveel consensus bestaat over de problematiek binnen de wijk, waarom is het dan nog niet gelukt deze problemen aan te pakken?*

Het antwoord op deze vraag ligt voor een groot deel in de tegengestelde wensen en meningen over de oplossingsrichtingen. Grote, grensoverschrijdende, projecten geven veel tegengestelde belangen en visies.

Een groot twistpunt vormt de aanleg van een Trekvliettracé.

Daarnaast sluit het beleid van verschillende gemeente slecht op elkaar aan, waardoor bepaalde problemen op aangrenzende gemeenten wordt afgewenteld. Te

denken valt aan parkeernormen die leiden tot een parkeerdruk in aangrenzende gebieden. Een ander voorbeeld is het uitbreiden van bedrijventerreinen (Binckhorst: KPN) terwijl de wegen in de omgeving de toename in wegverkeer niet aankunnen.

De derde deelvraag kijkt naar het proces van beleidsvoorbereiding en welke actoren en beleidsinstrumenten bij deze twee processen betrokken zijn. Hier wordt het tweede gedeelte van de hoofdvraag behandeld.

Uit de paragrafen 6.3 en 6.4 komt duidelijk naar voren dat de planning en aanpak van de gemeente Leidschendam- Voorburg grote overeenkomsten heeft met het gemengde planningsmodel. Men bouwt voort op een bestaande situatie en er vindt een afwisseling plaats tussen ontwerpen en besluiten.

Aangezien de inventarisatie een verkenning is van de problemen en belangen, wordt dit de beleidsstrategische fase genoemd.

Hierin ligt het accent op de probleemstellingen en doelstelling en de strategische keuzes die hier gemaakt worden.

De beleidsinstrumenten die hierbij worden gehanteerd zijn de zogenaamde *detecting instruments*. Het houden van een enquête is een methode om de populatie en haar wensen, belangen, bedoelingen en positie 'af te tasten' of te achterhalen (Hood, 1983). Daarnaast zet de gemeente ook meerzijdige instrumenten in, zodat maatwerk geleverd kan worden en actoren worden aangestuurd. Het communicatief beïnvloeden speelt hierbij een (strategisch) grote rol.

De beleidsvoorbereiding wordt dus weldegelijk door de verschillende actoren uit het bestaande netwerk beïnvloed, maar wel op uitdrukkelijk 'uitnodiging' van de gemeente. De gemeente Leidschendam- Voorburg heeft bewust de weg gekozen, betrokkenen te horen, en deze informatie mee te laten wegen in het toekomstige beleid. De beleidsvoorbereiding wordt hierdoor een intensiever proces, die een duidelijker stempel drukt op het verdere verloop van de beleidsvorming. Meerdere actoren zijn nu bij het proces direct betrokken, meerdere ogen zijn nu op het verloop gericht.

#### **7.4 Doelstelling van het onderzoek**

Deze scriptie heeft de volgende doelstelling:

*onderzoeken of de veelvuldige contacten en uitwisseling van informatie invloed heeft op de verkeer- en vervoerssituatie binnen het gebied Voorburg West.*

Uit het onderzoek is gebleken dat het verkeer- en vervoersbeleid voornamelijk ontwikkeld en uitgevoerd wordt door de gemeente zelf. De overheid/ gemeente blijft

hoeder van het algemeen belang, en is als eerste verantwoordelijk voor het verkeer en vervoer binnen de gemeentegrenzen.

Het beleidsinitiatief ligt echter, afwisselend, bij verschillende actoren. Door de open houding van de gemeente naar belanghebbenden toe, ontstaat er een situatie waarin langdurige relaties worden opgebouwd en onderlinge informatie-uitwisseling plaatsvindt. De relaties verschillen weliswaar in aard, inhoud en contactfrequentie, maar de invloed van buitenaf is niet langer te ontkennen. Interactief beleid en burgerinitiatief hebben een belangrijke plaats ingenomen binnen de beleidsvoorbereiding. Deze kennis en inzichten zijn vaak terug te vinden in de uiteindelijke beleidsvorming en in tussentijdse beleidsbijstellingen.

Aangezien dit onderzoek zich voornamelijk richt op de fase van beleidsvoorbereiding, kan er nog weinig gezegd worden over hoe groot de invloed van de omgeving in de uiteindelijke planning is. Men mag er echter wel van uitgaan dat deze invloed van aanzienlijke aard is. Burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties worden veel eerder dan voorheen het geval was, betrokken bij de formulering van maatschappelijke problemen en de vormgeving van beleid. Dit is niet alleen van belang om een draagvlak te creëren, maar ook omdat de gemeente de in de maatschappij opgeslagen ervaring en deskundigheid niet kan missen. Het zou dus een grote vergissing zijn en een verspilling van energie en investering om deze kennis, inzichten en vaardigheden niet zijn weerklank te laten hebben in de beleidsplanning.

De verzamelde enquêtegegevens zijn dan ook in een rapport voorgelegd aan het College van Burgemeester en Wethouders. Enerzijds als informatieverstrekking, anderzijds om de beleidsvorming een bepaalde richting op te sturen: de richting van de burgers en belanghebbenden. Het doel hiervan is beleid te creëren dat bij voorbaat op een breed draagvlak kan rekenen, aangezien het beleid voor een groot deel gebaseerd is op maatschappelijke wensen.

## **7.5 Theoretisch kader**

De gehanteerde netwerkbenadering heeft in deze scriptie de bestaande relaties, de interactiemethoden en de (strategische) handelingen, inzichtelijk gemaakt. De theorie sluit op vele vlakken aan op de bevindingen uit het onderzoek.

De manier van communiceren en de mate van interactie is voor een groot deel doorslaggevend voor het verloop van het beleidsproces. Daarnaast is men zich sterk bewust van de wederzijdse afhankelijkheid. Er ontstaan duurzame relaties die enerzijds afhankelijkheid met zich meebrengt en anderzijds wederzijdse informatie-

uitwisseling en middelenverdeling bevordert. Ook binnen deze netwerken zijn machtsverhoudingen te onderscheiden die in bepaalde situaties tot vetomachten kunnen leiden.

Toch blijft het netwerk opvallend toegankelijk voor 'buitenstaanders' en is de bereidheid groot om nieuwe informatie in de overwegingen mee te nemen. Percepties zijn cruciaal voor de vorming van strategieën. Het is opmerkelijk dat bepaalde misplaatste vooroordelen in de praktijk moeizaam weg te nemen zijn. Daarnaast spreekt de praktijk de theorie tegen wanneer het gaat over de gelijkwaardigheid tussen actoren. De empirische bevindingen laten zien dat de macht zeker niet evenredig verdeeld is, en dat bepaalde actoren meer macht en invloed hebben dan anderen.

Als aanvulling op de theorie is het onderscheidt gemaakt tussen het *netwerk* en het *beleidsnetwerk*. Bij het beleidsnetwerk staat bij voorbaat vast waarover het gaat en de bijzondere positie die de overheid in dit proces blijft houden.

Ook is het zogenaamde 'slapend netwerk' geïntroduceerd. Men raakt teleurgesteld in de overheid doordat deze door allerlei procedures niet slagvaardig op kan treden.

Initiatieven om de krachten te bundelen sterven zo een langzame dood.

Teleurstelling en wantrouwen krijgen de overhand.

## 7.6 Aanbevelingen

Naar aanleiding van mijn bevindingen in deze scriptie, zal ik afsluitend enkele aanbevelingen doen.

- De gemeente Leidschendam- Voorburg moet het belang van beleidsvoorbereiding niet uit het oog verliezen. Het valt te verwachten dat de tussentijdse beleidsaanpassingen als gevolg van terugkoppeling beperkt zullen zijn, wanneer er een gedegen inventarisatie en verkenning van beleidsalternatieven heeft plaats gevonden.
- De gemeente Leidschendam- Voorburg zal meer gebruik moeten gaan maken van de zogenaamde *detecting instruments*. Hierdoor zullen de belangen, doeleinden en posities makkelijker te achterhalen zijn, waardoor de gemeente actoren beter kan sturen. Over mogelijke beleidsoplossingen kan dan gemakkelijker consensus met de doelgroep ontstaan.

- Bij het vaststellen van het probleem heeft een interactieve benadering de voorkeur. Door maatschappelijke, bestuurlijke en politieke belangen in kaart te brengen, ontstaat er een overzicht van de actoren die bij het project zijn betrokken, de activiteiten die ontplooid moeten worden, de informatie die noodzakelijk is en de middelen die ervoor nodig zijn. Echter,
- Burgerinitiatief moet gekoesterd worden, al mag men niet het algemeen belang uit het oog verliezen. Interactief beleid is een aanwinst binnen de beleidsvorming, het biedt inzichten en nieuwe informatie, al moet men oppassen daarin niet door te schieten. Men kan niet iedereen tevreden stellen, en de luidruchtige, schrijfgraage burger mag de beeldvorming niet overheersen.
- De wijkmanager, de eerst aanspreekbare, moet binnen de gemeente Leidschendam- Voorburg de autoriteit en budget krijgen om bepaalde zaken toe te zeggen of in korte tijd uit te laten voeren.
- Het zogenaamde 'slapend' netwerk maakt duidelijk dat het voor de deelnemers aan het netwerk noodzakelijk is dat zij hun inbreng terugvinden in het beleid. Het meedenken, meewerken en aandragen moet 'beloond' worden. Wanneer de overheid handelt binnen een netwerkstructuur, committeert zij zich aan de andere actoren binnen het netwerk. Het negeren van meningen en belangen, het achterhouden van informatie en kennis zal de vorming van effectief beleid in de weg staan.

Ondanks enkele op- en aanmerkingen biedt de netwerkbenedering nieuwe inzichten die bepaalde beleidsprocessen kunnen verklaren. Het is daarbij wel van belang dat bepaalde spelregels worden opgesteld die uitmaken hoe en in welke mate de omgeving bij het proces van beleidsontwikkeling wordt betrokken. De openheid van de netwerkbenedering biedt dan mooie kansen voor een effectieve beleidsvorming.



## Literatuurlijst

### Literatuur hoofdstuk 2:

D.B. Baarda, M.P.M. de Goede, 1999, *basisboek Methoden en Technieken*, Houten, Stenfert Kroese.

F.W.M. Boekema, D.J.F. Kamann, 1989, *Sociaal economische netwerken*, Groningen, Wolters- Noordhoff.

Bruijn, ten Heuvelhof, 1995, *Netwerkmanagement. Strategieën, instrumenten en normen*, Utrecht, Lemma.

F.J.C. van der Doelen, 1993, *de gereedschapskist van de overheid: een inventarisatie*, in: J. Bressers, p. De Jong, P.J. Klok en A. Korsten (red.), *Beleidsinstrumenten bestuurskundig beschouwd*, Assen: Van Gorcum, p.21.

A. Edwards, I. Schaap, 2000, *Vaardigheden voor de publieke sector*, Bussum, Coutinho.

K. Hanf, F.W. Scharpf, (eds.), 1978, *Interorganizational policymaking*, London, Sage Publication.

Van den heuvel, 1998, *Beleidsinstrumentatie: sturingsinstrumenten voor het overheidsbeleid*, Utrecht, Lemma.

A. Hoogerwerf, 1986, *Vanaf de top gezien*, Amsterdam, Sijthoff.

J.A.M. Hufen en A.B. Ringeling (Red.), 1990, *Beleidsnetwerken*, Overheids-, semi-overheids- en particuliere organisaties in wisselwerking, 's- Gravenhage, VUGA.

W.J. Kickert, F. Van Vught, 1983, *Beleidsnetwerken en maatschappelijke sturing*, in: A.J.G.M. Bekke, U. Rosenthal, (red.), *Netwerken rondom het openbaar bestuur*, Alphen aan den Rijn, Samson.

E.H. Klijn, J.F.M. Koppenjan, 1997, *beleidsnetwerken als theoretische benadering: een tussenbalans*, in: *beleidswetenschap*, nr. 2, pp. 143 t/m 167.

E.H. Klijn, M. Van twist, 2000, *Zicht in de omgeving: een netwerkbenadering om de omgeving te analyseren*. In: A. Edwards, L. Schaap. *Vaardigheden voor de publieke sector*, Bussum, uitgeverij Coutinho, [pp. 37-61]

J.F.M. Koppenjan, 1993, *Definiëring van complexe problemen door de overheid*, in: *beleidswetenschap*.

W. L. Neuman, 2000, *Social Research Methods; qualitative and quantitative approaches*, Wisconsin, Allyn and Bacon.

V. Ostrom, C.M. Tiebot, R.L. Warren, 1961, *The organization of government in metropolitan areas: a theoretical inquiry*, in: *America Political Science Review*.

U. Rosenthal, A.B. Ringeling, M.A.P. Bovens, P. 't Hart, M.J.W. van twist, 1996, *Openbaar bestuur; beleid, organisatie en politiek*, Alphen aan den Rijn, Samson.

WRR, 1995, *Besluiten over grote projecten*, Den Haag: SDU.

### **Literatuur en onderzoeksmateriaal hoofdstuk 3 t/m 5:**

C. Alders, (z.j.) *wijkscan Voorburg West en Park Leeuwenbergh*

Bedrijvenvereniging Binckhorst Laakhaven, 2003, *Actieplan Bereikbaar Binkhorst*  
[www.bb1f.nl](http://www.bb1f.nl)

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), 2001, *huishoudensamenstelling Voorburg West en Park Leeuwenbergh 2001*

Gemeente Leidschendam- Voorburg, *Opgave sociale verhuurders 1 –7- 2002: woningbezit corporaties in Voorburg West, Park Leeuwenbergh 2002*

Gemeente Leidschendam- Voorburg, *School – Verkeersveiligheidsplan 2004 –2010*  
(in voorbereiding)

Gemeente Leidschendam- Voorburg, *Plan van aanpak luchtkwaliteit 2004*

Gemeente Leidschendam- Voorburg, *Verkeer- en Vervoerplan Leidschendam-  
Voorburg 2003 – 2010*

Gemeente Leidschendam- Voorburg, *VerkeersCirculatiePlan 1999*

D. de Greef, 2003, *Evaluatie wijkwandelingen en wijkbijeenkomsten*

Grontmij Advies en Techniek B.V. *parkeeronderzoek Leidschendam- Voorburg 2004*

Holland Railconsult, 2003, *Quick Scan Station Voorburg*

Toekomstvisie van het Samenwerkingsverband groot Haaglanden, 2003,  
*Samenwerken in Groot Haaglanden*

## **Bijlage**

<b>Bijlage 1: Lijst geïnterviewde personen</b>	<b>84</b>
<b>Bijlage 2: toelichting luchtvervuiling</b>	<b>86</b>
<b>Bijlage 3: Ongevallen Voorburg West</b>	<b>87</b>
<b>Bijlage 4: Locatie verkeersongevallen</b>	<b>88</b>
<b>Bijlage 5: Enquêtevragen bewoners Voorburg West</b>	<b>89</b>
<b>Bijlage 6: Uitkomsten enquête</b>	<b>92</b>

**Bijlage 1: Lijst geïnterviewde personen** (in volgorde van bespreking)**Gemeente Leidschendam- Voorburg:**

- Dhr. van der horst: wijkmanager
- Dhr. Kagie: OV Knelpunt Voorburg Station
- Dhr. Beenakker: wethouder

**Basisschool Pius X:**

- Mevr. Siebert: verkeersouder

**Basisschool Groen van Prinsterer:**

- Mevr. Jacobson: verkeersouder

**Mövenpick hotel:**

- Nicole van Veldhoven: voorlichting algemene zaken

**Deloitte en Touche:**

- [www.deloittetouche.nl](http://www.deloittetouche.nl): vragen per mail verstuurd

**Duinwaterbedrijf Zuid- Holland:**

- Dhr. Schoenmaker

**Hokatex:**

- Dhr. Van der Kroft: unit manager

**Diaconessenziekenhuis:**

- Dhr. Calhouw: clustermanager Voorburg- West

**KPN:**

- Dhr. van Paridon: senior beleidsadviseur

**Politie Leidschendam- Voorburg:**

- Dhr. Bestebreurtje: verkeersagent
- Mevr. Alders: wijkagent Voorburg West

**Gemeente den Haag:**

- Dhr. Molenschot: beleidsmedewerker

**Belangencomité Trekvliettracé:**

- Dhr. Van der Hoeven: voorzitter belangenvereniging Trekvliettracé
- Mevr. De Wolf: wijkgroep ruimtelijke ordening en ontwikkeling

**Gemeente Rijswijk:**

- Dhr. De Boer: sectiechef Groen en Verkeer
- Mevr. Koot: beleidsmedewerker Groen en Verkeer

**Bedrijventerrein Binckhorst:**

- Mevr. Van den Dop: mobiliteitsmanager

## **Bijlage 2: Toelichting luchtvervuiling**

### **Luchtvervuiling**

Luchtverontreiniging kan uit veel componenten bestaan. Bij het gemeentelijke procesplan voor de aanpak van luchtkwaliteit is alleen naar stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) gekeken. In Voorburg West geldt een sterk verhoogd niveau, in grote mate veroorzaakt door de A12. Op de Prinses Mariannelaan wordt voor 20 woningen de plandrempel Stikstofdioxide overschreden. Deze bewoners, aan de zijde van de Utrechtsebaan (A12) hebben te maken met een beduidend slechtere luchtkwaliteit. (*Plan van aanpak luchtkwaliteit 2004*)

**Bijlage 3: Ongevallen Voorburg West**

Over de periode 2001 - 2003 zijn de volgende ongevallencijfers binnen Voorburg West bekend:

Aantal dodelijke ongevallen	0
Aantal letselongelukken	17
Aantal lichtgewonden	17
Aantal ongevallen	109
Aantal slachtoffers	19
Aantal ziekenhuisopnames	2

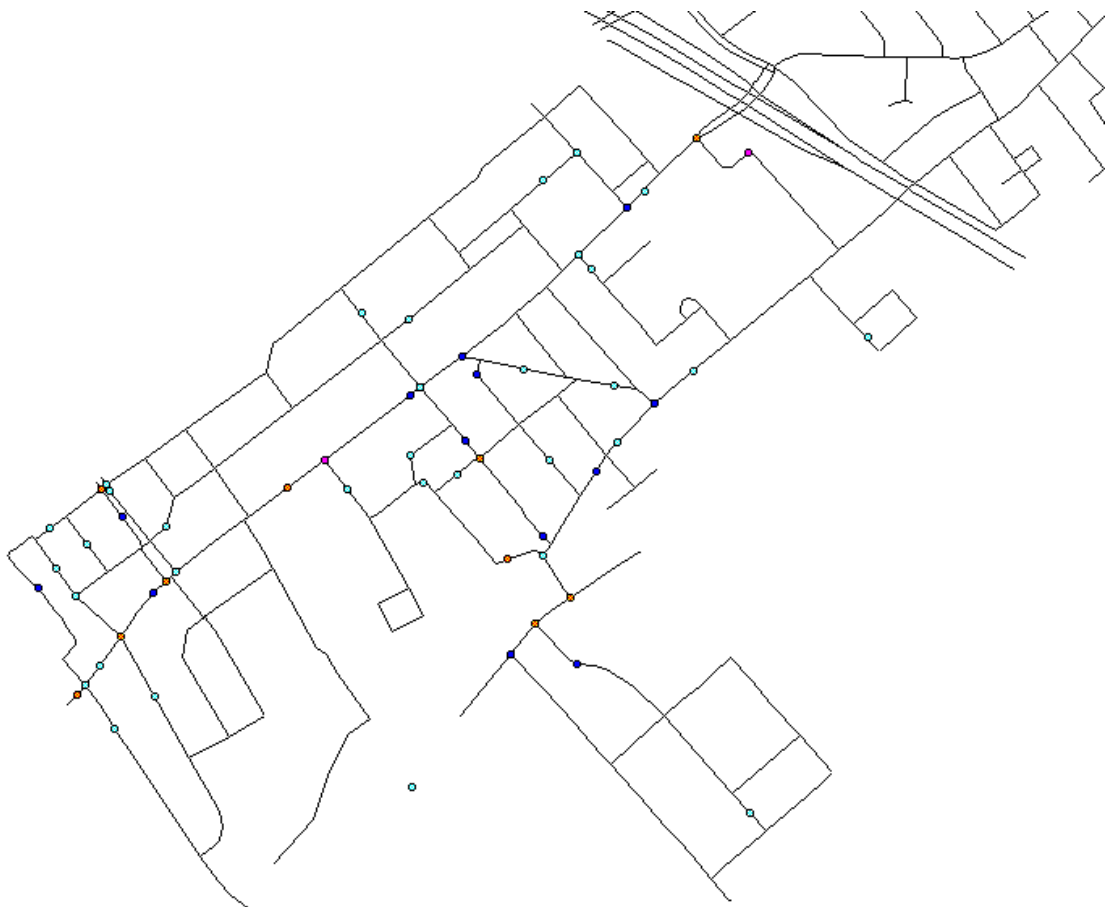
*Bron: Adviesdienst Verkeer en vervoer (AVV)*

Zie volgende pagina voor locatie verkeersongevallen.



**Bijlage 4: Locatie verkeersongevallen**

- Één ongeval
- Twee ongevallen
- 3 –5 ongevallen
- 6 –10 ongevallen
- 10 ongevallen



**Bijlage 5: Enquêtevragen bewoners Voorburg West**

De volgende vragen gaan over het verkeer in de gemeente.

**1 | Volgens onze gegevens woont u in Voorburg-West. Klopt dit?**

1. Ja
2. Nee      einde vragenlijst

**2 | In hoeverre is ... in de afgelopen jaren verbeterd of verslechterd? (enq. lees 1-4 op)**

(Random)

- de bereikbaarheid van de straat waar u woont
  - de leefbaarheid in de directe omgeving (denk daarbij aan geluids- en stankoverlast)
1. Aanzienlijk verbeterd
  2. Verbeterd
  3. Verslechterd
  4. Aanzienlijk verslechterd
  5. Weet niet

**3 | (indien vraag 2 = code 1-4) Kunt u uw antwoord kort toelichten?**

(open)

**4 | Hoe beoordeelt u ...? Die beoordeel ik als... (enq. lees 1-4 op)**

(Random)

- De verkeersveiligheid in Voorburg-West
- Het aantal parkeergelegenheden in uw directe woonomgeving
- De bereikbaarheid van uw directe woonomgeving met het openbaar vervoer

- De wandelvoorzieningen in Voorburg-West (enq. denk hierbij aan voetpaden, trottoirs)
- De fietsvoorzieningen in Voorburg-West (enq. denk hierbij aan fietspaden)

1. Ruim voldoende
2. Voldoende
3. Niet voldoende, maar ook niet onvoldoende
4. Onvoldoende
5. Ruim onvoldoende
6. Weet niet

**5 | (indien vraag 4 = code 1-5) Kunt u uw antwoord kort toelichten?**

(open)

**6 | Is de verkeersdrukke in uw directe woonomgeving de afgelopen jaren toe- of afgenomen? (enq. met verkeersdrukke wordt filevorming en wachttijden voor het stoplicht bedoeld)**

1. Toegenomen
2. Afgenomen
3. Weet niet

**7 | (indien vraag 6= code 1,2) Kunt u uw antwoord kort toelichten?**

(open)

**8 | Als u een rapportcijfer zou mogen geven voor de bereikbaarheid van de wijk waar u woont, welk cijfer zou u dan geven? (enq. indien respondent het echt niet weet, toets dan '99' in; bedoeld wordt een totaaloordeel, dus bereikbaarheid per auto, fiets en te voet)**

...

**9 | Als u een rapportcijfer zou mogen geven voor de verkeersveiligheid in de wijk waar u woont, welk cijfer zou u dan geven? (enq. indien respondent het echt niet weet, toets dan '99' in)**

...

**10 | Als het gaat om de verkeersveiligheid, welke vorm van verkeer is dan volgens u in Voorburg-West het veiligst? (random; enq. lees 1-4 op)**

1. Gemotoriseerd verkeer
2. Fietsverkeer
3. Wandelverkeer
4. Alle even veilig
5. Weet niet

**11 | Enq. noteer geslacht**

1. Man
2. Vrouw

**12 | Wat is uw leeftijd?**

...

**13 | In welk deel van Voorburg-West bent u woonachtig?**

**Bijlage 6: Uitkomsten enquête**

Tabel 1

Verkeersveiligheid Voorburg-west

	Totaal onder- vraagden		Geslacht				Leeftijd					
			Man		Vrouw		18-34		35-54		55 en ouder	
	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%
Vr. 10: Omdat we zeker willen zijn dat u in Voorburg-West woont, zouden we van u graag willen weten in welke straat u woont.	-----											
Agrippinastraat -----	4	2	1	1	3	3	-	-*	3	3	1	1
Arentsburghlaan -----	1	0	1	1	-	-	1	3	-	-	-	-
Arentsstraat (J.) -----	1	0	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1
Binckhorstlaan -----	3	1	1	1	2	2	-	-	3	3	-	-
Bleyenburghstraat -----	1	0	-	-	1	1	-	-	1	1	-	-
Claudiusstraat -----	2	1	2	2	-	-	1	3	1	1	-	-
Corbulokade -----	7	3	3	3	4	3	1	3	3	3	3	4
Den Burghstraat -----	8	4	4	5	4	3	2	6	3	3	3	4
Dominee (Ds.)												
Veldhoenlaan -----	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Effathalaan -----	2	1	-	-	2	2	1	3	-	-	1	1
Flaviusstraat -----	2	1	2	2	-	-	1	3	-	-	1	1
Fontejnsburghlaan -----	2	1	1	1	1	1	-	-	2	2	-	-
Hadrianusstraat -----	5	2	4	5	1	1	1	3	3	3	1	1
Hazelaarlaan -----	1	0	-	-	1	1	-	-	1	1	-	-
Heeswykstraat -----	8	4	1	1	7	6*	2	6	5	5	1	1
Hoekenburghlaan -----	8	4	3	3	5	4	-	-*	6	6	2	3
Hoekweg -----	5	2	2	2	3	3	2	6	3	3	-	-
*												
Hofwijckstraat -----	7	3	3	3	4	3	1	3	3	3	3	4
Hogeweidelaan -----	5	2	4	5	1	1	1	3	1	1	3	4
Hoonvlietstraat -----	1	0	-	-	1	1	-	-	1	1	-	-
(J.) Arentsstraat -----	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kleine Arentsburghstraat												
Koninginnelaan -----	11	5	6	7	5	4	-	-*	6	6	5	6
Laan van Middenburgh ----	5	2	1	1	4	3	2	6	-	-*	3	4
Lindelaan -----	3	1	1	1	2	2	-	-	1	1	2	3
Meidoornlaan -----	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Overburgkade -----	13	6	7	8	6	5	4	13	4	4	5	6
Paradijsstraat -----	20	10	7	8	13	11	1	3*	14	15*	5	6
Park Leeuwenberghlaan ---	2	1	1	1	1	1	-	-	1	1	1	1
Populierenlaan -----	2	1	2	2	-	-	-	-	-	-	2	3
Prinses Mariannelaan ----	26	13	12	14	14	12	4	13	11	12	11	14
Redenburgstraat -----	2	1	-	-	2	2	1	3	-	-	1	1
Scheepsmakerij -----	2	1	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-
Sonnenburglaan -----	6	3	-	-*	6	5*	-	-*	-	-*	6	
8*												
Soomerlustplein -----	3	1	2	2	1	1	1	3	1	1	1	1
Soomerluststraat -----	2	1	1	1	1	1	-	-	2	2	-	-
Spinnenburghlaan -----	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stationsplein -----	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tuinluststraat -----	2	1	2	2	-	-	-	-	1	1	1	1

Tussenburghstraat -----	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Virulylaan -----	3	1	1	1	2	2	-	-	3	3	-	-
Vrijburgstraat -----	6	3	2	2	4	3	1	3	3	3	2	3
Watertorenlaan -----	5	2	1	1	4	3	-	-*	-	-*	5	
6*												
Westeinde -----	14	7	7	8	7	6	3	9	5	5	6	8
Westenburgstraat -----	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Willemstraat -----	4	2	1	1	3	3	1	3	-	-*	3	4
Zegruststraat -----	1	0	-	-	1	1	-	-	1	1	-	-
Anders -----	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Weet niet \ wil niet zeggen -----	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal ondervraagden ----	206	100	88	100	117	100	32	100	94	100	79	100

Tabel 2

Verkeersveiligheid Voorburg-west

Totaal onder- vraagden	Geslacht				Leeftijd					
	Man		Vrouw		18-34		35-54		55 en ouder	
	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%

Vr. 20\_1: In hoeverre is de bereikbaarheid van de straat waar u woont in de afgelopen jaren verbeterd of verslechterd?

(4) Aanzienlijk verbeterd -----	1	0	1	1	-	-	-	-	-	-	1	1
(3) Verbeterd -----	50	24	20	23	30	26	9	28	18	19	23	29
(2) Verslechterd -----	59	29	29	33	30	26	7	22	24	26	28	35
(1) Aanzienlijk verslechterd -----	11	5	1	1*	10	9*	2	6	7	7	2	3
Weet niet -----	84	41	37	42	47	40	14	44	45	48	25	
32*												
Totaal ondervraagden ----	205	100	88	100	117	100	32	100	94	100	79	100
Gemiddelde -----	2.3		2.4		2.3		2.4		2.2		2.4	

Vr. 30\_1: Kunt u uw antwoord kort toelichten?

Vr. 30\_1: Kunt u uw antwoord kort toelichten?

Totaal ondervraagden ----	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
---------------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Vr. 20\_2: In hoeverre is de leefbaarheid in de directe omgeving (denk daarbij aan geluids- en stankoverlast) in de afgelopen jaren verbeterd of verslechterd?

(4) Aanzienlijk verbeterd	1	0	-	-	1	1	-	-	1	1	-	-
(3) Verbeterd	46	22	20	23	26	22	10	31	15	16*	21	27
(2) Verslechterd	75	37	30	34	45	38	14	44	36	38	25	32
(1) Aanzienlijk verslechterd	5	2	2	2	3	3	-	-*	4	4	1	1
Weet niet	78	38	36	41	42	36	8	25	38	40	32	41
Totaal ondervraagden	205	100	88	100	117	100	32	100	94	100	79	100
Gemiddelde	2.3		2.3		2.3		2.4		2.2		2.4	

Vr. 30\_2: Kunt u uw antwoord kort toelichten?

Vr. 30_2: Kunt u uw antwoord kort toelichten?	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal ondervraagden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

\* = Verschilt significant op 95% niveau  
 TNS NIPO - Amsterdam | Nipofoon | B7291 | Veldwerk mei 2004  
 Ongewogen  
 Productiedatum en -tijd: 2004-06-07 12.59

Tabel 3

Verkeersveiligheid Voorburg-west

	Geslacht						Leeftijd					
	Man		Vrouw		18-34		35-54		55 en ouder			
	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%		
(5) Ruim voldoende	15	7	7	8	8	7	1	3	6	6	8	10
(4) Voldoende	107	52	46	52	61	52	19	59	44	47	44	56
(3) Niet voldoende, maar ook niet onvoldoende	29	14	12	14	17	15	7	22	15	16	7	9
(2) Onvoldoende	37	18	15	17	22	19	4	13	22	23	11	14
(1) Ruim onvoldoende	12	6	6	7	6	5	1	3	7	7	4	5
Weet niet	5	2	2	2	3	3	-	-*	-	-*	5	
Totaal ondervraagden	205	100	88	100	117	100	32	100	94	100	79	100
Gemiddelde	3.4		3.4		3.4		3.5		3.2		3.6	

Vr. 50\_1: Kunt u uw antwoord kort toelichten?

Vr. 50_1: Kunt u uw antwoord kort toelichten?	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal ondervraagden	----	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Vr. 40\_2: Hoe beoordeelt u Het aantal parkeergelegenheden in uw directe woonomgeving? Die beoordeel ik als...

(5) Ruim voldoende	-----	15	7	8	9	7	6	1	3	10	11	4	5
(4) Voldoende	-----	74	36	32	36	42	36	17	53*	30	32	27	34
(3) Niet voldoende, maar ook niet onvoldoende	----	20	10	9	10	11	9	2	6	11	12	7	9
(2) Onvoldoende	-----	69	34	29	33	40	34	8	25	28	30	33	42
(1) Ruim onvoldoende	----	23	11	10	11	13	11	4	13	13	14	6	8
Weet niet	-----	4	2	-	-*	4	3*	-	-*	2	2	2	3
Totaal ondervraagden	----	205	100	88	100	117	100	32	100	94	100	79	100
Gemiddelde	-----	2.9		3.0		2.9		3.1		3.0		2.9	

Vr. 50\_2: Kunt u uw antwoord kort toelichten?

Vr. 50_2: Kunt u uw antwoord kort toelichten?	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal ondervraagden	----	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

\* = Verschilt significant op 95% niveau  
 TNS NIPO - Amsterdam | Nipofoon | B7291 | Veldwerk mei 2004  
 Ongewogen  
 Productiedatum en -tijd: 2004-06-07 12.59

Tabel 4

Verkeersveiligheid Voorburg-west

Totaal onder- vraagden	Geslacht				Leeftijd					
	Man		Vrouw		18-34		35-54		55 en ouder	
	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%

Vr. 40\_3: Hoe beoordeelt u De bereikbaarheid van uw directe woonomgeving met het openbaar vervoer? Die beoordeel ik als...

(5) Ruim voldoende	-----	39	19	18	20	21	18	7	22	23	24	9	
(4) Voldoende	-----	60	29	26	30	34	29	9	28	23	24	28	35



(3) Niet voldoende, maar ook niet onvoldoende ----	19	9	6	7	13	11	3	9	12	13	4	5
(2) Onvoldoende -----	54	26	23	26	31	26	7	22	24	26	23	29
(1) Ruim onvoldoende ----	19	9	9	10	10	9	4	13	6	6	9	11
Weet niet -----	14	7	6	7	8	7	2	6	6	6	6	8
Totaal ondervraagden ----	205	100	88	100	117	100	32	100	94	100	79	100
Gemiddelde -----	3.2		3.3		3.2		3.3		3.4		3.1	

Vr. 50\_3: Kunt u uw antwoord kort toelichten?

Vr. 50_3: Kunt u uw antwoord kort toelichten?	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal ondervraagden ----	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Vr. 40\_4: Hoe beoordeelt u De wandelvoorzieningen in Voorburg-West (enq. denk hierbij aan voetpaden, trottoirs)? Die beoordeel ik als...

(5) Ruim voldoende -----	61	30	27	31	34	29	11	34	29	31	21	27
(4) Voldoende -----	106	52	45	51	61	52	19	59	47	50	40	51
(3) Niet voldoende, maar ook niet onvoldoende ----	14	7	7	8	7	6	2	6	7	7	5	6
(2) Onvoldoende -----	15	7	5	6	10	9	-	-*	8	9	7	9
(1) Ruim onvoldoende ----	4	2	3	3	1	1	-	-*	2	2	2	3
Weet niet -----	5	2	1	1	4	3	-	-*	1	1	4	5
Totaal ondervraagden ----	205	100	88	100	117	100	32	100	94	100	79	100
Gemiddelde -----	4.0		4.0		4.0		4.3		4.0		3.9	

Vr. 50\_4: Kunt u uw antwoord kort toelichten?

Vr. 50_4: Kunt u uw antwoord kort toelichten?	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal ondervraagden ----	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

\* = Verschilt significant op 95% niveau  
 TNS NIPO - Amsterdam | Nipofoon | B7291 | Veldwerk mei 2004  
 Ongewogen  
 Productiedatum en -tijd: 2004-06-07 12.59

Tabel 5

Verkeersveiligheid Voorburg-west

	Totaal onder- vraagden		Geslacht				Leeftijd				55 en ouder	
	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%
			Man	Vrouw	18-34	35-54						
Vr. 40_5: Hoe beoordeelt u De fietsvoorzieningen in Voorburg-West (enq. denk hierbij aan fietspanden)? Die beoordeel ik als...												
(5) Ruim voldoende -----	19	9	11	13	8	7	4	13	9	10	6	8
(4) Voldoende ----- 47*	115	56	47	53	68	58	25	78*	53	56	37	
(3) Niet voldoende, maar ook niet onvoldoende ----	19	9	7	8	12	10	2	6	12	13	5	6
(2) Onvoldoende -----	30	15	16	18	14	12	-	-*	15	16	15	19
(1) Ruim onvoldoende ----	6	3	1	1	5	4	-	-*	4	4	2	3
Weet niet ----- 18*	16	8	6	7	10	9	1	3	1	1*	14	
Totaal ondervraagden ----	205	100	88	100	117	100	32	100	94	100	79	100
Gemiddelde -----	3.6		3.6		3.6		4.1		3.5		3.5	
Vr. 50_5: Kunt u uw antwoord kort toelichten?												
Vr. 50_5: Kunt u uw antwoord kort toelichten?	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal ondervraagden ----	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vr. 60: Is de verkeersdrukte in uw directe woonomgeving de afgelopen jaren toe- of afgenomen?												
Toegenomen -----	122	60	56	64	66	56	14	44	60	64	48	61
Afgenomen -----	34	17	11	13	23	20	8	25	10	11*	16	20
Weet niet -----	49	24	21	24	28	24	10	31	24	26	15	19
Totaal ondervraagden ----	205	100	88	100	117	100	32	100	94	100	79	100

Vr. 70: Kunt u uw  
antwoord kort toelichten?

Vr. 70: Kunt u uw  
antwoord kort toelichten? - - - - - - - - - - - - - - - -

Totaal ondervraagden ---- - - - - - - - - - - - - - - - -

\* = Verschilt significant op 95% niveau  
TNS NIPO - Amsterdam | Nipofoon | B7291 | Veldwerk mei 2004  
Ongewogen  
Productiedatum en -tijd: 2004-06-07 12.59

Tabel 6  
Verkeersveiligheid Voorburg-west

	Geslacht						Leeftijd					
	Totaal onder- vraagden		Man		Vrouw		18-34		35-54		55 en ouder	
	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%
Vr. 80: Als u een rapportcijfer zou mogen geven voor de bereikbaarheid van de wijk waar u woont, welk cijfer zou u dan geven?												
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	1	0	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-
4	2	1	-	-	2	2	-	-	2	2	-	-
5	6	3	3	3	3	3	2	6	1	1	3	4
6	23	11	10	11	13	11	1	3*	10	11	12	15
7	75	37	26	30	49	42	10	31	34	36	31	39
8	84	41	39	44	45	38	16	50	39	41	29	37
9	9	4	6	7	3	3	2	6	6	6	1	
1*												
10	3	1	2	2	1	1	1	3	1	1	1	1
Weet niet	2	1	1	1	1	1	-	-	-	-	2	3
Totaal ondervraagden	205	100	88	100	117	100	32	100	94	100	79	100
Gemiddelde	7.3		7.4		7.3		7.6		7.3		7.2	

Vr. 90: Als u een rapportcijfer zou mogen geven voor de verkeersveiligheid in de wijk waar u woont, welk cijfer zou u dan geven?

1 1 0 - - 1 1 - - 1 1 - -

2	-----	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
3	-----	2	1	1	1	1	1	1	3	-	-	1	1
4	-----	12	6	5	6	7	6	2	6	7	7	3	4
5	-----	17	8	5	6	12	10	2	6	12	13*	3	
4*													
6	-----	45	22	15	17	30	26	5	16	29	31*	11	
14*													
7	-----	83	40	34	39	49	42	13	41	33	35	37	47
8	-----	34	17	21	24*	13	11*	7	22	10	11*	17	22
9	-----	6	3	4	5	2	2	2	6	2	2	2	3
10	-----	1	0	1	1	-	-	-	-	-	-	1	1
Weet niet	-----	4	2	2	2	2	2	-	-*	-	-*	4	
5*													
Totaal ondervraagden	----	205	100	88	100	117	100	32	100	94	100	79	100
Gemiddelde	-----	6.6		6.9		6.4		6.8		6.3		6.	

\* = Verschilt significant op 95% niveau  
 TNS NIPO - Amsterdam | Nipofoon | B7291 | Veldwerk mei 2004  
 Ongewogen  
 Productiedatum en -tijd: 2004-06-07 12.59

Tabel 7

Verkeersveiligheid Voorburg-west

	Geslacht				Leeftijd								
	Totaal onder- vraagden		Man		Vrouw		18-34		35-54		55 en ouder		
	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	
Vr. 100: Als het gaat om de verkeersveiligheid, welke vorm van verkeer is dan volgens u in Voorburg-West het veiligst?	-----												
Gemotoriseerd verkeer	---	57	28	25	28	32	27	6	19	30	32	21	27
Fietsverkeer	-----	8	4	3	3	5	4	2	6	2	2	4	5
Wandelverkeer	-----	68	33	33	38	35	30	9	28	35	37	24	30
Alle even veilig	-----	57	28	21	24	36	31	15	47*	25	27	17	22
Weet niet	-----	15	7	6	7	9	8	-	-*	2	2*	13	
16*													
Totaal ondervraagden	----	205	100	88	100	117	100	32	100	94	100	79	100

Vr. 120: Wat is uw  
leeftijd?

Leeftijdsgroep	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
18-24 *	11	5	5	6	6	5	11	34*	-	-*	-	-			
25-34 *	21	10	10	11	11	9	21	66*	-	-*	-	-			
35-44 *	51	25	16	18*	35	30*	-	-*	51	54*	-	-			
45-54 *	43	21	15	17	28	24	-	-*	43	46*	-	-			
55-64 44*	35	17	20	23	15	13	-	-*	-	-*	35				
65+ 56*	44	21	22	25	22	19	-	-*	-	-*	44				

Totaal ondervraagden ---- 205 100 88 100 117 100 32 100 94 100 79 10

\* = Verschilt significant op 95% niveau  
 TNS NIPO - Amsterdam | Nipofoon | B7291 | Veldwerk mei 2004  
 Ongewogen  
 Productiedatum en -tijd: 2004-06-07 12.59