

# **Samenwerking bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden in de gemeente Marum (Groningen)**

Dr. ir. H.M. Jagtman (SWOV, TU Delft) & ir. W.J.R. Louwse

D-2006-9



## **Samenwerking bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden in de gemeente Marum (Groningen)**

Verslag van een casus



**Transumo**

## Documentbeschrijving

Rapportnummer:	D-2006-9
Titel:	Samenwerking bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden in de gemeente Marum (Groningen)
Ondertitel:	Verslag van een casus
Auteur(s):	Dr. ir. H.M. Jagtman (SWOV, TU Delft) & ir. W.J.R. Louwerse
Projectleider:	Mr. P. Wesemann
Projectnummer SWOV:	69.612
Trefwoord(en):	Administration, local authority, decision process, safety, policy, interview, sustainable safety, Netherlands.
Projectinhoud:	Het is om uiteenlopende redenen wenselijk dat gemeenten bij de aanleg van 60km/uur-gebieden samenwerken met andere partijen. In dit onderzoek hebben we gekeken wat deze samenwerking betekent voor de effectiviteit van het beleid, dat wil zeggen de veiligheid van de weg. Het onderzoek is uitgevoerd in veertien gemeenten. Dit rapport bevat de dataverzameling voor het onderzoek in de gemeente Marum.
Aantal pagina's:	52 + 8
Prijs:	€ 15,50
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2007

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

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

# Samenvatting

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

Het onderzoek kent de volgende vraagstelling:

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

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

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

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

In Marum blijkt de afstemming met de andere wegbeheerders goed te zijn verlopen; de relaties met deze partijen waren veelvuldig en intensief. Datzelfde geldt voor het overleg met de hulpdiensten, er is vooral veel contact geweest met de politie. Contacten met ov-maatschappijen zijn niet relevant: er rijden geen bussen over de 60km/uur-wegen in Marum. De contacten met belangengroeperingen waren ook hecht.

Op de infrastructurele kenmerken scoort Marum wisselend met de Duurzaam Veilig-meter: 90% van de wegvakken, maar slechts 77% van de kruispunten is duurzaam veilig ingericht. De zoneovergangen zijn meestal voldoende als poort ingericht en de grenswegen bevatten zelden discontinuïteiten.

# Summary

## **Cooperation in the realization of 60 km/h zones in the municipality of Marum (Province Groningen); Account of a case study**

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

The study uses the following research question:

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

This report contains the data for the study in the municipality of Marum. Two things were measured. In the first place, the cooperation between the parties in decision making about the realization of 60 km/h zones was measured. Secondly, this was done for the effectiveness of the policy.

To measure the degree of cooperation we listed who were in contact with each other, and how often they met. This was done by interviewing the council officials involved and a survey among the parties that were involved or that we expected to be involved. The data has been graphically displayed and gives a picture of the network. We specifically looked at the cooperation between three parties. First, the cooperation with neighbouring municipalities and other road authorities with whom the municipality shares cross-border 60 km/h roads was investigated. Then we looked at the cooperation with the emergency services (police, fire brigade, ambulance) and public transport companies for as far as their routes follow the 60 km/h roads. Finally, we looked at the contacts with citizens, businesses, and interest groups.

To measure the effectiveness of the policy, the decision making result was operationalized as the Sustainable Safety level of the 60 km/h roads. All 60 km/h roads and intersections were inspected visually, and judged using the Sustainable Safety Indicator. This instrument was used to measure several road features like edge markings and obstacle-free zone for road sections and priority regulations and speed reducing measures for intersections, and to calculate a general Sustainable Safety score for the 60km/h zone. Next, the roads were judged on specific features which are connected with the parties with which consultation was necessary. For example, the transitions between local roads and roads of neighbouring municipalities or other road authorities were judged, as well as the transitions between 60 km/h roads and other speed regimes.

In Marum the cooperation with other road authorities went well; the contact with these parties was frequent and intensive. This is also the case for the

contacts with the emergency services; particularly with the police there was much contact. Contacts with public transport companies were irrelevant: no buses use the 60 km/h roads in Marum. There were also intensive contacts with interest groups.

In Marum the Sustainable Safety Indicator shows variable results for infrastructural features: 90% of the road sections, but only 77% of the intersections meet the Sustainable Safety requirements. The zone transitions usually have been given the 'gate layout' and the transitions between road authorities rarely show discontinuities.



# Inhoud

<b>Voorwoord</b>	<b>8</b>	
<b>1. Inleiding</b>	<b>9</b>	
1.1. Aanpak	9	
1.2. Methode van onderzoek	10	
<b>2. Situatieschets gemeente Marum</b>	<b>11</b>	
2.1. Kennismaking met de gemeente	11	
2.2. Verkeersonveiligheid en verkeersveiligheidsbeleid	12	
<b>3. Actoren en netwerkanalyse</b>	<b>14</b>	
3.1. Dataverzameling	14	
3.2. Betrokken actoren	15	
3.3. Algemene beschrijving van het netwerk	17	
3.4. Het netwerk nader in beeld en geanalyseerd	19	
3.5. Wijzen van samenwerken in het netwerk	24	
3.5.1. Afstemming over de detailinrichting	25	
3.5.2. Afstemming binnen projectteam over DV Zuidelijk Westerkwartier	26	
3.5.3. Afstemming met politie en hulpdiensten	28	
3.5.4. Afstemming met belangenorganisaties en bewoners	30	
<b>4. Resultaten van de samenwerking</b>	<b>33</b>	
4.1. Beleving vanuit het netwerk	33	
4.2. Inventarisatie Zone 60-gebieden	34	
4.3. De Duurzaam Veilig-test	39	
4.3.1. Het Duurzaam Veilig-gehalte van wegvakken	40	
4.3.2. Het Duurzaam Veilig-gehalte van kruispunten	42	
4.3.3. Zoneovergangen of poorten	44	
4.3.4. Gemeentegrensovergangen	45	
4.3.5. Conclusie	46	
<b>5. Conditionerende omstandigheden</b>	<b>47</b>	
<b>6. Conclusies</b>	<b>48</b>	
<b>Literatuur</b>	<b>50</b>	
<b>Bijlage 1 t/m 3</b>	<b>53</b>	
<b>Bijlage 1</b>	<b>Lijst met bestudeerde documenten</b>	<b>54</b>
<b>Bijlage 2</b>	<b>Verzendlijst enquête</b>	<b>55</b>

# Voorwoord

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

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

Op deze plek spreken wij onze dank uit aan de heer J. Perdon (medewerker afdeling Ruimte en Werken van de gemeente Marum) voor zijn medewerking aan het onderzoek. Daarnaast heeft Peter Sengers (student Technische Bestuurskunde, TU Delft) in het kader van zijn opleiding telefonische enquêtes uitgevoerd, waarmee hij ons tijdintensief werk uit handen heeft genomen. Tevens willen wij bij deze allen bedanken die Peter te woord hebben gestaan en de enquête hebben beantwoord.

# 1. Inleiding

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

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

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

## 1.1. Aanpak

De samenwerking bij de aanleg van 60km/uur-gebieden tijdens het *Startprogramma Duurzaam Veilig* zal worden onderzocht in veertien gemeenten. Gemeenten die zijn geselecteerd voor het onderzoek behoren alle tot CBS-categorie 6 of 7 (10.000 tot 50.000 inwoners). Voorts hebben deze gemeenten (een deel van de) 60km/uur-wegen in eigen beheer. Daarnaast zijn alleen gemeenten meegenomen waar de inrichting van 30km/uur-gebieden is voltooid (of waar specifiek wordt aangegeven dat dit geen invloed heeft op de besluitvorming en inrichting van 60 km/uur wegen), waar de besluitvorming over 60km/uur-wegen is afgerond en waar geen belangrijke personele wijzigingen hebben plaatsgevonden.

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

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

## 1.2. **Methode van onderzoek**

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

## 2. Situatieschets gemeente Marum

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

### 2.1. Kennismaking met de gemeente

De gemeente Marum is gelegen in het westen van Groningen, op de grens met Friesland en Drenthe. De gemeente ligt aan de A7. De gemeente omvat acht dorpen, te weten: Boerakker, Jonkersvaart, Lucaswolde, Marum, Niebert, Noordwijk, Nuis en De Wilp. De oudste dorpskernen Niebert, Nuis en Marum zijn ontstaan op een zandrug. Andere delen van de gemeenten zijn gelegen op hoogveen. Jonkersvaart en De Wilp zijn na de verving ontstaan.

De gemeente telt ruim 10.000 inwoners en bestrijkt een gebied van bijna 65 km<sup>2</sup>. Binnen de gemeentegrenzen ligt 207 kilometer weg, waarvan het overgrote deel (178 km) in beheer is van de gemeente. Van deze wegen in beheer van de gemeente omvat het buitengebied circa 66 km 60km/uur-wegen. Dit is 37% van de wegen in beheer van de gemeente Marum. *Tabel 2.1* geeft een samenvatting van kenmerken van de gemeente Marum.

Kenmerk	Situatie anno 2003
Aantal inwoners	10.310 <sup>1</sup>
Oppervlakte	6.488 ha <sup>1</sup>
Buurgemeenten	Leek, Grootegast, Opsterland (Fr) en Smallingerland (Fr)
Lengte wegen in beheer	178 km <sup>1</sup>

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

*Afbeelding 4.2* (zie pagina 36) geeft een overzicht van het categoriseringsplan van de gemeente Marum. De gemeente Marum kan ingedeeld worden in vier Zones 60:

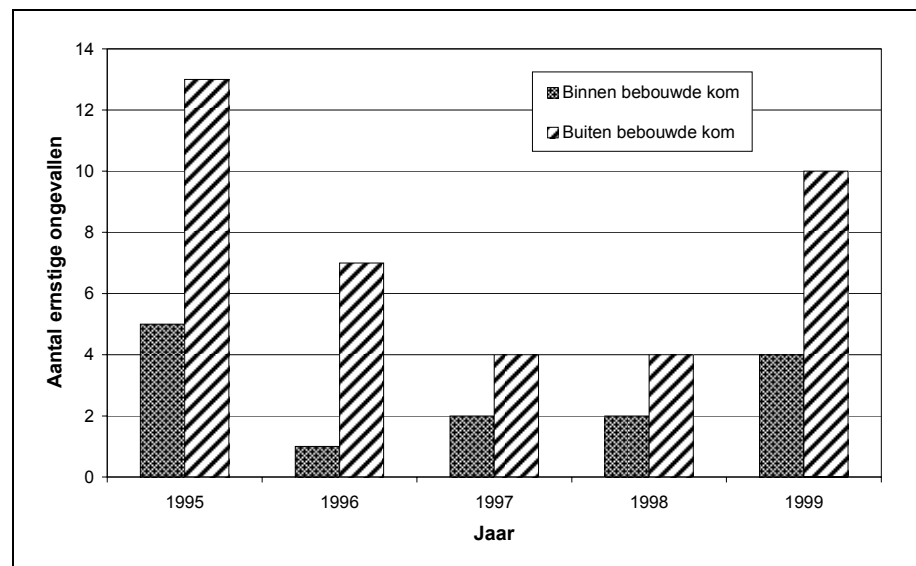
1. Het gebied ten zuiden van de A7 en westelijk van de centrumkern Marum. Dit gebied grenst aan de gemeente Opsterland.
2. Het gebied noordelijk van de A7, dat wordt doorsneden door twee provinciale wegen. Aan deze wegen liggen de kernen Noordwijk en Boerakker. Dit gebied grenst in het noorden aan de gemeente Grootegast en in het oosten aan de gemeente Leek.
3. Het gebied rondom de lintbebouwing van de buurtschappen Nuis en Niebert, ten oosten van Marum. In het oosten grenst dit gebied aan de gemeente Leek.
4. Het gebied rondom de kern De Wilp, ten zuiden van Marum. Dit gebied grenst in het zuidoosten aan de gemeente Leek en in het zuidwesten aan de gemeente Opsterland.

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

## 2.2. Verkeersonveiligheid en verkeersveiligheidsbeleid

*Afbeelding 2.1* schetst de ontwikkeling van ernstige verkeersongevallen (resultierend in dodelijke afloop of ziekenhuisopname) over de periode 1995-1999 in de gemeente Marum. Het betreft in totaal 52 ongevallen waarvan 4 met dodelijke afloop. Deze fatale ongevallen vonden alle buiten de bebouwde kom plaats. In totaal vielen bij deze ongevallen 4 doden en 48 ziekenhuisgewonden. Zoals *Afbeelding 2.1* illustreert, vond gedurende de vijfjaarsperiode 1995-1999 gemiddeld 73% van de ongevallen plaats buiten de bebouwde kom. Hoewel ruim 85% van de wegen in beheer van de gemeente is, is het aandeel ongevallen op wegen in beheer van de gemeente slechts 56%. Ruim een kwart van de ongevallen vond plaats op wegen in beheer van het Rijk (dit betreft de A7).

Het aantal ongevallen per jaar, zeker wanneer alleen naar ongevallen met dodelijke afloop wordt gekeken, is zeer gering. De kleine aantallen hangen nauw samen met de afbakening van één gemeente als onderzoeksobject.



*Afbeelding 2.1. Aantal ernstige verkeersongevallen (met dood of ziekenhuisopname als gevolg) in de gemeente Marum in 1995-1999, uitgesplitst naar binnen en buiten de bebouwde kom.*

De gemeente Marum heeft een categoriseringsplan opgesteld in 1998, waarbij het Adviesbureau Grontmij heeft geassisteerd bij de voorlopige indeling. Na vaststellen van het categoriseringsplan heeft de gemeente geparticipeerd in een pilotproject Duurzaam Veilig Zuidelijk Westerkwartier. Dit door de provincie Groningen geïnitieerde voorbeeldproject heeft tot doel om het zuidwesten van de provincie verkeersveilig en leefbaar te maken. Het project is aangevangen in het voorjaar van 2000 en loopt nog voort tot medio 2006<sup>2</sup>. Dit project omvatte een deel van het grondgebied van de gemeente Marum alsmede drie andere gemeenten (Leek, Grootegast en Zuidhorn). Zuidhorn heeft geen directe grensovergangen met de gemeente Marum. Echter, aangezien deze gemeente nauw bij de pilot betrokken is, is ze als belanghebbende actor toegevoegd aan dit onderzoek. Zowel de provincie als de vier participerende gemeenten hebben budget ter

<sup>2</sup> Informatie van de website van de gemeente Leek.

beschikking gesteld voor de inrichting van het buitengebied. Tevens waren de actoren betrokken bij de informatie en communicatie richting de bevolking (zie verder *Paragraaf 3.2*).

Het pilotgebied van het project Zuidelijk Westerkwartier betrof ongeveer een derde van het gehele grondgebied van de gemeente Marum. Om verschillende redenen heeft de gemeente besloten de Zone 60 uit te breiden tot haar hele buitengebied. Ten eerste heeft het projectteam deze keuze gemaakt omdat de pilot delen van aaneengesloten verblijfsgebieden in de buitengebieden omvatte. Bij deze keuze is gekeken naar grenzen van de verblijfsgebieden over de gemeenten heen en is gezocht naar locaties voor de poortconstructies. Zo is besloten niet de grenzen van het pilotgebied maar de logische grenzen, volgend uit de categoriseringsplannen van de betrokken gemeenten aan te houden. Poorten zijn daarmee niet op de rand van het proefgebied geplaatst, maar op de grenzen van de 60km/uur-verblijfsgebieden volgens deze plannen. Doel hiervan was om het gehele buitengebied met uniforme aanduiding in te richten. Ten tweede behoort het gebied van de gemeente Marum grenzend aan de provincie Friesland (zuidwest) niet tot het pilotgebied. Natrekken van de situatie in de buurgemeente Opsterland (Friesland) leerde dat daar het buitengebied al als 60 km/uur was ingericht en dat richting de gemeente Marum borden met vermelding 'einde 60 km/uur' waren geplaatst. De gemeente Marum heeft daarop een verzoek ingediend om deze 'einde 60'-borden te verwijderen, hierdoor is een poortconstructie op de provinciegrens overbodig. Door deze beslissingen is het pilotgebied uitgebreid tot de hele gemeente Marum.

### 3. Actoren en netwerkanalyse

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

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

#### 3.1. Dataverzameling

De analyse is gebaseerd op een interview gehouden op woensdag 30 maart 2005 met de heer J. Perdon (medewerker bureau Weg en Water) van de gemeente Marum, een documentanalyse (zie *Bijlage 1*) en een in mei en juni telefonisch afgenomen vragenlijst onder zeventien betrokken actoren (zie *Bijlage 2*).

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

Veertien van de zeventien verzoeken voor een telefonische enquête werden positief beantwoord. Daarmee is de respons van de enquête met 82% hoog. Bij twee bedrijven kon geen betrokkene worden gevonden (als gevolg van personele wisselingen), terwijl een andere actor te kennen gaf niet genegen te zijn mee te werken. Van de veertien actoren die de enquête hebben beantwoord gaven er twee aan niet betrokken te zijn geweest bij de besluitvorming over 60km/uur-wegen in de gemeente Marum. Als gevolg hiervan, en omdat daarnaast een aantal actoren niet alle vragen wist te beantwoorden, wisselt het aantal geënquêteerden dat een vraag heeft



beantwoord. Bij de relevante tabellen staat het aantal respondenten (N) vermeld. Indien respondenten tijdens de enquête op een vraag meer dan een antwoord konden geven wordt naast de N tevens vermeld hoeveel antwoorden er in totaal gegeven zijn.

### 3.2. Betrokken actoren

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

*Tabel 3.1* geeft een overzicht van actoren, en hun belang en opstelling bij de invoering van 60km/uur-gebieden in de gemeente Marum.

De opstelling geeft hier een beeld van hoe constructief deze actor zich heeft opgesteld, in de ogen van andere actoren in het netwerk. De genoemde actoren in deze tabel vormen tegelijkertijd de afbakening van het beleidsnetwerk.

Alle veertien respondenten geven een 'Betere verkeersveiligheid' aan als een van de belangen bij de maatregel 60 km/uur. 'Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid' en 'Goede aanrijtijden hulpdiensten' worden beide door de helft van de respondenten genoemd. De belangen 'Meedenken aan landelijk beleid', 'Lagere rijksnelheden' en 'Behoud van het landelijke karakter van de omgeving' wordt met 43% ook veelvuldig genoemd.

De opstelling van actoren, aangegeven in de derde kolom van *Tabel 3.1*, geeft de mening weer van de respondenten die hebben aangegeven contact met betreffende actor te hebben gehad over de maatregel 60 km/uur in de gemeente Marum. Het aantal respondenten dat een uitspraak over de houding van een actor doet vertoont een tweedeling. Over de actoren in het pilotprojectteam hebben meer actoren een uitspraak gedaan dan over de actoren die niet in het team zaten. Opvallend is dat veelvuldig een redelijk tot zeer constructieve houding is uitgesproken zowel voor de direct betrokken bij het project als voor de andere belanghebbende actoren. Uitzondering hierop vormt het Openbaar Ministerie. Daarnaast wordt 3VO iets minder hoog maar toch overwegend als constructief beoordeeld.

Actor	Belangen	Opstelling
Gemeente Marum	Geen respons	Weinig (1), redelijk (7) tot zeer (4) constructief (N=11)
Gemeente Leek	Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregel Betere verkeersveiligheid Lagere rijsnelheden Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente Meewerken aan landelijk beleid	Weinig (1), redelijk (4) tot zeer (4) constructief (N=9)
Gemeente Grootegast	Betere verkeersveiligheid Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente Meewerken aan landelijk beleid Behoud van landelijke karakter omgeving	Weinig (1), redelijk (4) tot zeer (4) constructief (N=9)
Gemeente Zuidhorn	Geen respons	Helemaal niet (1), weinig (1), redelijk (3) tot zeer (5) constructief (N=10)
Gemeente Opsterland	Betere verkeersveiligheid Meewerken aan landelijk beleid Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid Behoud van landelijke karakter omgeving Draagvlak voor ons beleid	-
Adviesbureau Grontmij	Betere verkeersveiligheid Minder sluijverkeer Goede aanrijtijden hulpdiensten Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente	Redelijk (3) tot zeer (2) constructief (N=5)
Provincie Groningen	Betere verkeersveiligheid Lagere rijsnelheden Logische, consistente aansluiting op weg buurgemeente Meewerken aan landelijk beleid Efficiënte combinatie van verkeersveiligheidsmaatregel met andere maatregel	Redelijk (5) tot zeer (4) constructief (N=9)
Verkeers- en Vervoersberaad Groningen	Betere verkeersveiligheid Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer Lagere rijsnelheden Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid Draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersbeleid	Redelijk (3) tot zeer (3) constructief (N=6)
Rijkswaterstaat	Betere verkeersveiligheid Goede aanrijtijden hulpdiensten Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid Draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersbeleid Behoud van landelijke karakter omgeving	Weinig (1), redelijk (4) tot zeer (1) constructief (N=6)
Regiopolitie Groningen	Betere verkeersveiligheid Behoud van landelijk karakter omgeving Goede aanrijtijden hulpdiensten Meewerken aan landelijk beleid Draagvlak bij politieke besluitvormers	Weinig (1), redelijk (3) tot zeer (3) constructief (N=7)
Brandweer	Goede aanrijtijden hulpdiensten Betere verkeersveiligheid	Redelijk (2) tot zeer (1) constructief (N=3)
Ambulancedienst	Goede aanrijtijden hulpdiensten Betere verkeersveiligheid Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer	Redelijk (4) tot zeer (1) constructief (N=5)
Openbaar Ministerie	Geen respons	Weinig (2), redelijk (1) tot zeer (1) constructief (N=4)

Actor	Belangen	Opstelling
3VO	Betere verkeersveiligheid Minder sluijverkeer Lagere rijsnelheden Draagvlak bij politieke besluitvormers voor verkeersbeleid Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid	Weinig (2), redelijk (4) tot zeer (2) constructief (N=8)
Projectbureau Mondavi	Meewerken aan landelijk beleid Betere verkeersveiligheid Lagere rijsnelheden Minder sluijverkeer Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer	Redelijk (2) constructief (N=2)
Lokale Land- en Tuinbouworganisatie (LTO)	Betere verkeersveiligheid Goede aanrijtijden hulpdiensten Minder sluijverkeer Doorstroming en rijcomfort landbouwverkeer/beroepsverkeer Behoud landelijke karakter omgeving	Weinig (1), redelijk (4) tot zeer (1) constructief (N=6)
Bewonersvereniging Boerakker	Goede aanrijtijden hulpdiensten Draagvlak bij burgers voor verkeersbeleid Betere verkeersveiligheid Behoud van landelijk karakter omgeving Lagere rijsnelheden	Redelijk (4) constructief (N=4)

Tabel 3.1. *Beleidsnetwerk van de gemeente Marum.*

### 3.3. Algemene beschrijving van het netwerk

Zoals reeds aangegeven in het vorige hoofdstuk, is de besluitvorming en inrichting van 60km/uur-wegen in de gemeente Marum als onderdeel van een voorbeeldproject in samenwerking met drie andere gemeenten uitgevoerd. Ten behoeve van dit project is een stuurgroep en een projectgroep opgericht. In de stuurgroep zaten bestuurlijke vertegenwoordigers (wethouders en gedeputeerden) van de participeerde gemeenten en de provincie Groningen. De stuurgroep richtte zich op de bestuurlijke voortgang en het accorderen van de besluiten. De projectgroep was belast met de nadere invulling van de uitvoering, het verkrijgen van vergunningen en subsidies. In wisselende samenstelling, afhankelijk van de plan- of uitvoeringsfase, waren in de projectgroep betrokken: de vier gemeenten (Grootegast, Leek, Marum en Zuidhorn), de provincie Groningen, het Verkeers- en Vervoersberaad Groningen (voorheen het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Groningen), Rijkswaterstaat, adviesbureau Grontmij (planfase), de regiopolitie Groningen, 3VO, LTO en het Openbaar Ministerie. 3VO was vooral betrokken voor de communicatie met bewoners. Deze organisatie heeft tot 2004 meegewerkt aan het project.

Voor het maken van het bestek hebben de vier gemeenten gezamenlijk een adviesbureau ingeschakeld (adviesbureau Mondavi). Bij de daadwerkelijke realisatie heeft iedere gemeente zelf de aannemer begeleid. De realisatie is per gemeente apart aangepakt, maar met dezelfde aannemer. Daardoor heeft gedurende een periode een situatie bestaan waarin een deel van het buitengebied wel en een ander deel nog niet tot 60km/uur-zone was ingericht (zie ook *Hoofdstuk 5*). Immers, de uitvoering kon niet in vier gemeenten gelijktijdig worden gerealiseerd. Overigens zijn de verkeersbesluiten door de vier gemeenten wel gelijktijdig ingediend bij de politie. Hieruit is door de politie een advies opgesteld dat gold voor alle vier gemeenten. Deze

werkwijze is gekozen opdat de gemeenten niet met verschillende adviezen te maken zouden krijgen en het plan integraal beoordeeld kon worden.

Naast het projectteam heeft ook iedere gemeente afzonderlijk contact gehad met overige belanghebbenden, zoals hulpdiensten, belangenorganisaties en individuele bedrijven en bewoners. In Marum liep dit voor de meeste organisaties en de individuele belanghebbenden via de normale inspraak-procedure. Hierbij hebben bewoners in elk geval twee keer bezwaren ingediend tegen een verkeersbesluit. Beide keren betrof het een zeer lokale klacht (plaats van een 60km/uur-bord en een onduidelijke snelheidslimiet voor een onverharde weg). In het kader van de problematiek met landbouw-verkeer is over het pilotproject Duurzaam Veilig Zuidelijk Westerkwartier overleg geweest met één bewonersvereniging: het Actie Comité Plaatselijk belang Boerakker. De overige belangenorganisaties zijn niet apart verzocht om reactie op de plannen te geven. Met hen zijn hooguit informele contacten geweest.

De wijze waarop de partijen contact hebben gehad binnen het pilotproject in het Zuidelijk Westerkwartier staat weergegeven in *Tabel 3.2*. Ruim 70% van de geënquêteerde actoren geeft aan in vergaderingen contact te hebben gehad met de gemeente Marum over hun 60km/uur-gebied.

Wijze van contact	Percentage <sup>3</sup>
Vergaderen	71,4%
Telefonisch	7,1%
E-mail/schriftelijk	7,1%
Anders	7,1%
Niet	14,3%

*Tabel 3.2. Wijze van contact met de gemeente Marum (N = 14; 15 antwoorden).*

Tijdens de enquêtes gaven elf van de veertien actoren aan dat bij de aanleg van de 60km/uur-wegen de gemeente Marum een aanpak hanteerde waarbij andere actoren inbreng konden geven. Slechts één actor vond dat dit niet het geval was. Van deze elf gaven negen actoren aan ook inbreng te hebben gehad. *Tabel 3.3* geeft aan hoe deze actoren hun inbreng typeren. De drie actoren die aangeven gezamenlijk te hebben besloten over gezamenlijk beleid maken alle drie deel uit van het projectteam van de pilot. Twee andere organisaties die nauw betrokken zijn geweest bij het projectteam, namelijk het adviesbureau Grontmij en 3VO hebben aangegeven enkel een advies op het conceptplan te hebben gegeven. Door één actor werd aangegeven dat ze advies hebben uitgebracht aan de gemeente.

<sup>3</sup> De wijze van contact telt op tot meer dan 100% omdat respondenten meer dan een antwoordcategorie hebben aangegeven.

Wijze van inbreng	Percentage
Geven van advies bij het opstellen van het conceptplan	55,6%
Geven van advies uitsluitend na de totstandkoming van het conceptplan	11,1%
Meebeslissen over het beleid met de gemeente over de invulling van 60km/uur-gebieden	0%
Gezamenlijk beslissen met de gemeente over gezamenlijk beleid	33,3%

Tabel 3.3. *Wijze van inbreng bij de besluitvorming over 60km/uur-wegen in de gemeente Marum (N = 9).*

Over het algemeen geven de actoren die inbreng hebben geleverd aan dat hun inbreng redelijk, en soms in hoge mate in het uiteindelijke beleid is meegenomen (zie *Tabel 3.4*). Slechts één actor geeft aan dat de inbreng geen effect heeft gehad.

Effect inbreng	Percentage
Niet	11,1%
Een beetje	0%
Redelijk	66,7%
In hoge mate	22,2%

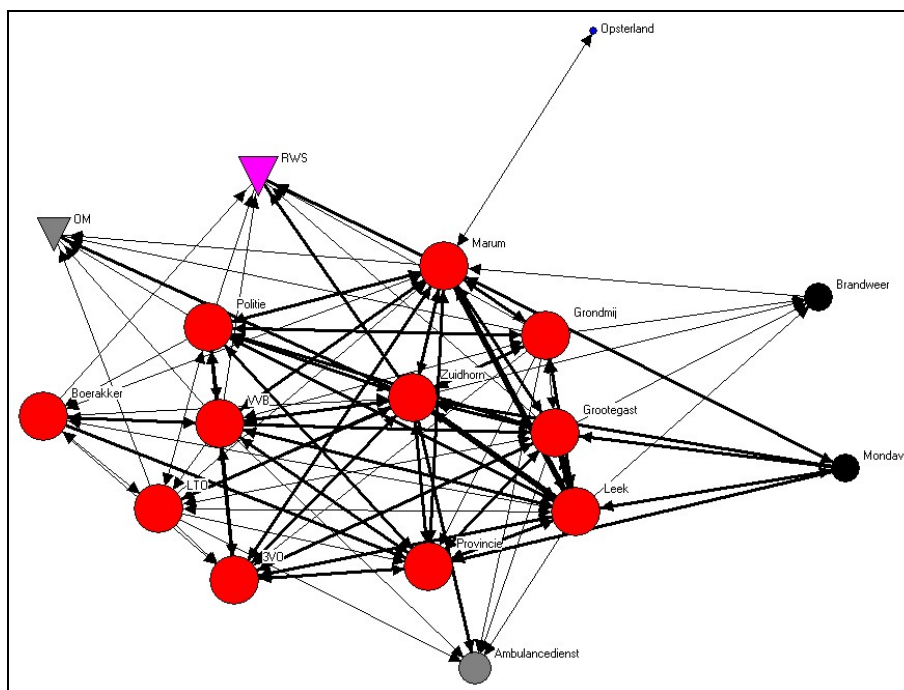
Tabel 3.4. *Effect van de inbreng (N=9).*

#### 3.4. **Het netwerk nader in beeld en geanalyseerd**

In deze paragraaf zullen de onderlinge relaties in het netwerk nader in kaart worden gebracht en geanalyseerd. We onderscheiden hierbij relaties gebaseerd op contacten en kennis over elkaars standpunten.

##### *Contactennetwerk*

*Afbeelding 3.1* geeft een overzicht van de actoren en hun onderlinge relaties in het netwerk rond de invoering van 60km/uur-zones in de gemeente Marum. De pijlen geven aan wie met wie contact zegt te hebben gehad. De verschillende actoren hoeven overigens niet altijd *elkaar* als contact genoemd te hebben: 3VO heeft de LTO bijvoorbeeld niet als contact genoemd (er is geen wederkerige of bilaterale relatie).



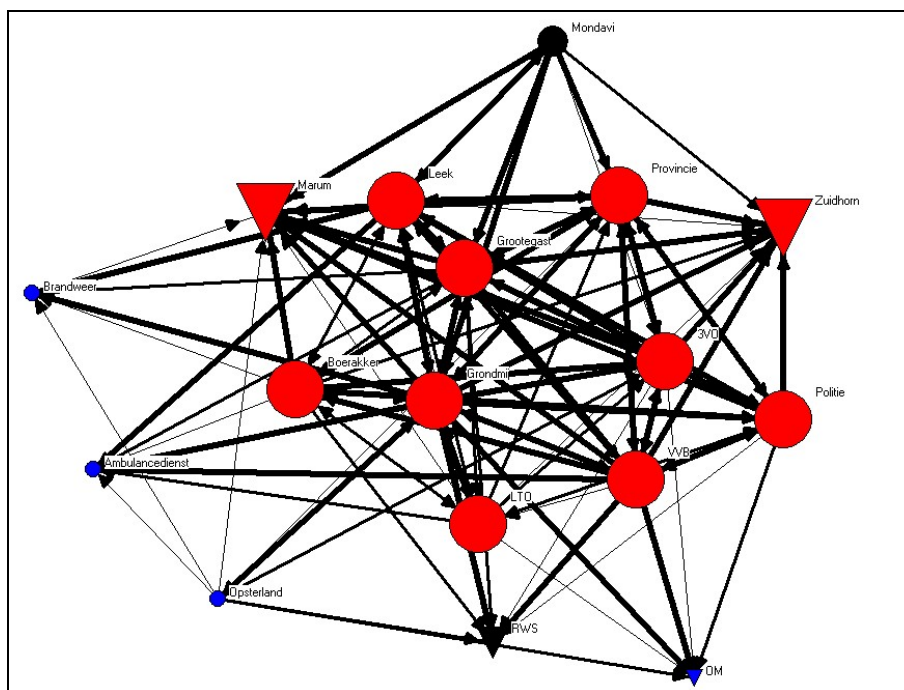
Afbeelding 3.1. Contactennetwerk (dikke pijl= wekelijks contact, gewone pijl = maandelijks contact, dunne pijl = jaarlijks contact). Grootte en kleur van de cirkels: groepen actoren in de kern of op de meer perifere posities binnen het netwerk, gebaseerd op het (minimale) aantal directe contacten dat zij onderhouden<sup>4</sup>. (Non-respondenten zijn daarnaast met een driehoek weergegeven.)

Voordat we in detail naar het netwerk kijken valt in de figuur op voorhand al een aantal zaken op. Niet ieder mogelijk contact tussen actoren is daadwerkelijk gelegd – we zien ‘lichte vlekken’ in het netwerk – en niet alle actoren zijn op gelijk niveau verbonden in het netwerk. Toch zien we relatief veel en ook intensieve contacten: veelal met een wekelijkse of maandelijks frequentie. De kern van het netwerk – de plek met de meeste communicatie-activiteit – is groot en bestaat uit elf van de achttien actoren. Naast gemeente Marum vinden we hier uiteraard ook de direct betrokkenen bij het pilotoproject: gemeenten Grootegast, Leek en Zuidhorn, provincie Groningen, Verkeers- en Vervoersberaad Groningen (VVB), 3VO en de Politie. De periferie van het netwerk is klein.

#### Standpuntennetwerk

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

<sup>4</sup> De figuur is vervaardigd met behulp van Netdraw 2.17 via *Multi Dimension Scaling* (MDS) en *k-core* algoritmen. Alle overige netwerkmaatstaven in dit onderzoek zijn berekend met de netwerksoftware Ucinet 6.97 voor Windows (Borgatti, Everett & Freeman, 2002).



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

We merken op dat de intensiteit van de relaties sterk is toegenomen: de actoren zijn in algemene zin erg goed op de hoogte van elkaars standpunten. Vooral in de kern van het netwerk bestaat veel kennis over elkaar. Verder wijkt de structuur van het netwerk niet veel af van *Afbeelding 3.1*. Wel is gemeente Opsterland iets beter ingebed in het kennisnetwerk dan in het contactennetwerk.

#### Analyse en vergelijking van beide netwerken

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

	Asymmetrisch		Symmetrisch	
	Contacten-netwerk	Standpunten-netwerk	Contacten-netwerk	Standpunten-netwerk
Dichtheid	47%	44%	62%	68%

Tabel 3.5. *Dichtheid van de netwerken.*

De *dichtheid* een netwerk geeft de verhouding weer tussen het *maximale* aantal mogelijke relaties en het *feitelijke* aantal relaties in het netwerk. De maatstaf geeft zowel een indicatie van de 'completeheid' van het netwerk in termen van aanwezige relaties, alsook van de complexiteit (Knoke & Kuklinski, 1982). In relatie tot de wijze van samenwerking in een netwerk kan een volledig verbonden netwerk eerder wijzen op een Poolse Landdag

dan op een uitgebalanceerd netwerk dat is afgestemd op de voorliggende deeltaken of problemen die om een oplossing vragen. Een relatief lage dichtheid kan daarom toch in een relatief goed afgestemd netwerk resulteren. De maatstaf varieert tussen 0 en 100% en biedt mogelijkheden meerdere netwerken – van verschillende grootte – met elkaar te vergelijken. De dichtheid van het contactennetwerk is vrij hoog en bedraagt 62% indien we *geen* rekening houden met de *richting* van de contacten. We spreken dan over een *symmetrisch netwerk* waarin ieder contact per definitie bilateraal is. We negeren met andere woorden – in tegenstelling tot in *Afbeelding 3.1* – de pijlen of richting van de relaties. Meer dan de helft van alle mogelijke relaties tussen de actoren zijn ook daadwerkelijk gelegd. Dat is een relatief hoge score.

Indien we wel – zoals in *Afbeelding 3.1* – naar de richting van de contacten kijken, neemt de dichtheid in vergelijking tot het symmetrische netwerk af omdat er veel meer relaties mogelijk zijn. In dit geval zijn 47% van alle mogelijke in- en uitgaande contacten ook daadwerkelijk aanwezig. Deze 47% is in vergelijking tot de symmetrische dichtheid (62%) overigens nog steeds hoog en wordt verklaard door het relatief grote aantal bilaterale relaties tussen de actoren.

De dichtheid van het standpuntennetwerk is nog groter, overall zijn zelfs 68% van alle mogelijke kennisrelaties ook daadwerkelijk aanwezig. Asymmetrisch bedraagt de dichtheid 44%. Dit betekent tevens dat iedere actor de standpunten van gemiddeld 44% van de andere actoren zegt te kennen.

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

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

- **Uitgraad:** het percentage actoren waarmee actor X zegt direct contact te hebben. Actoren met een hoge uitgraad zijn actieve zenders in het netwerk. Zij zijn in staat met vele anderen informatie uit te wisselen en/of hen te attenderen op hun zienswijzen. Op basis van deze structurele positie noemen we deze actoren *beïnvloeders*.
- **Ingraad:** het percentage actoren dat zegt directe contacten met actor X te onderhouden. Actoren met een hoge ingraad zijn *prominent* in die zin dat veel andere actoren direct toegang zoeken.
- **Centraliteit:** het percentage actoren waarmee actor X een directe relatie onderhoudt, ongeacht de richting ('in of uit') van deze relatie. Centrale actoren hebben doorgaans toegang tot meer, en meer diverse informatie (of andere hulpbronnen). Zij zijn prominente actoren en daardoor invloedrijk, maar tegelijk ook subject van beïnvloeding door anderen. Uiteindelijk kan van belang zijn of de centraliteit bijdraagt aan het bouwen van bruggen naar nauwelijks geïntegreerde actoren op grotere afstand, of dat de centraliteit is te danken aan meer nabije contacten in reeds onderling verbonden actoren.



Partij	Contactennetwerk			Standpuntennetwerk		
	Asymmetrisch		Symmetrisch	Asymmetrisch		Symmetrisch
	Uitgraad %	Ingraad %	Centraliteit %	Uitgraad %	Ingraad %	Centraliteit %
Gemeente Marum	81	81	94	0*	75	75
Gemeente Leek	81	69	81	88	56	88
Gemeente Grootegast	69	69	88	75	56	88
Gemeente Zuidhorn	81	69	94	0*	63	63
Gemeente Opsterland	6	6	6	44	6	50
Adviesbureau Grontmij	81	44	81	81	56	100
Provincie Groningen	44	69	69	56	56	75
Verkeers- en Vervoersberaad Groningen	81	50	81	81	31	81
Politie	75	56	75	75	50	75
3VO	44	63	63	56	63	88
Projectbureau Mondavi	31	13	31	44	6	44
Brandweer	6	25	31	6	31	38
Ambulancedienst	0	38	38	0	44	44
LTO	69	44	75	69	38	75
Bewonersvereniging Boerakker	56	31	63	75	31	81
Openbaar Ministerie	0*	38	38	0*	38	38
Rijkswaterstaat	0*	44	44	0*	50	50
<b>Gemiddelde voor het gehele netwerk, tevens netwerkdichtheid</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	<b>62</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>68</b>
Standaarddeviatie	32	21	25	34	18	19

Tabel 3.6. *Netwerkdichtheid (vetgedrukte rij) en centraliteitsmaatstaven per actor uit het beleidsnetwerk van de gemeente Marum voor zowel het contacten- als standpuntennetwerk*<sup>5</sup>. (\* Non-respondenten scoren 0 op de uitgraad.)

In kolom 4 zien we dat de gemeenten Marum en Zuidhorn de meest centrale actoren in het contactennetwerk zijn. Beide onderhouden ze met 94% van de actoren relaties. Deze twee worden op de voet gevolgd door de andere projectgemeenten, Leek en Grootegast. Van de hulpdiensten zijn de brandweer en ambulancedienst nauwelijks actief: zij zijn meer object van relaties (ingraad) dan actieve 'zenders' (uitgraad). 3VO is enerzijds een belangenvereniging, anderzijds ook partner in het project en daarbinnen verantwoordelijk voor de communicatie (bron: ambtenaar gemeente Marum). Ondanks de relatief hoge score van 63%, zouden we op basis van deze 'dubbelrol' een hogere score kunnen voorstellen. De twee andere belangengroepen – Bewonersvereniging Boerakker en de LTO – zijn actiever in het contactennetwerk (zie kolom 2), hoewel slechts respectievelijk 38 en 31% van de actoren aangeeft hun standpunten ook daadwerkelijk te kennen (kolom 6), dit tegen 63% voor 3VO. We zouden kunnen veronderstellen dat de communicatiecampagne door 3VO hieraan heeft bijgedragen. Overigens

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

heeft maar liefst 75% van de actoren kennis van de standpunten van gemeente Marum.

Aan de centraliteiten van het contacten- en standpuntennetwerk (zie *Tabel 3.6*) valt op dat deze een gelijke trend hebben. Over het algemeen scoren actoren die een hoge centraliteit hebben in het contactennetwerk ook hoog in het standpuntennetwerk. Hetzelfde geldt voor actoren die lager scoren op de centraliteit, zowel in het standpunten- als het contactennetwerk. Een dergelijk verband is ook niet verwonderlijk, aangezien het hebben van contact veelal samenhangt met geïnformeerd zijn over de standpunten van actoren waarmee contact wordt onderhouden.

### 3.5. Wijzen van samenwerken in het netwerk

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

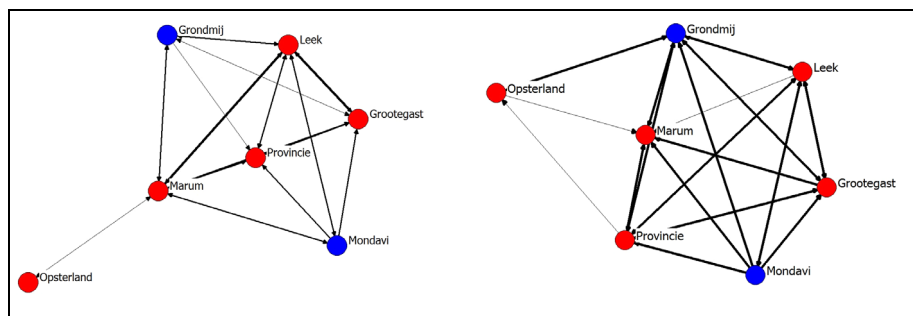
- afstemming over de detailinrichting met buurgemeenten
  - binnen het pilotgebied naast de buurgemeenten ook de overige participanten in het projectteam;
  - buurgemeenten buiten het pilotgebied;
- afstemming binnen het projectteam over de pilot Duurzaam Veilig Zuidelijk Westerkwartier;
- afstemming over de inrichting met politie, hulpdiensten en ov-maatschappijen in verband met mogelijke hinder;
- afstemming in het kader van integraal planproces met belangenorganisaties en bewoners.

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

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

### 3.5.1. Afstemming over de detailinrichting

De gemeente Marum heeft voor de afstemming van de inrichting te maken met drie buurgemeenten waarmee zij 60km/uur-grensovergangen onderhoudt. Dit zijn de gemeenten Leek, Grootegast en Opsterland. Daarnaast wordt het verblijfsgebied van Marum doorkruist door een weg in beheer van de provincie Groningen (de N388). Afstemming met al deze actoren is noodzakelijk. De gemeenten hebben gezamenlijk het bestek door adviesbureau Mondavi laten maken. We mogen aannemen dat dit bureau – namens de gemeente – ook met de verschillende actoren contact heeft. Normaliter veronderstellen we dat voor een enkele grensovergang het onderhouden van bilaterale contacten een afdoende voorwaarde is om tot een daadwerkelijk afgestemde situatie te komen. Door de keuze voor een relatief ambitieuze gebiedsgewijze aanpak in het Zuidelijk Westerkwartier mogen we voor dit proefproject echter een multilaterale afstemming tussen – in ieder geval – de relevante wegbeheerders in het proefproject verwachten: de gemeenten Marum, Grootegast, Leek en de provincie Groningen. Gemeente Marum onderhoudt ook een grensovergang in het 60km/uur-gebied met de Friese gemeente Opsterland. Aangezien deze gemeente geen deelnemer is aan het proefproject veronderstellen we de aanwezigheid van een bilaterale relatie voor de inrichting van deze weg.



Afbeelding 3.3. Contactennetwerk (links) en standpuntennetwerk (rechts) tussen Marum en andere relevante wegbeheerders. De deelnemers aan dit proefproject zijn rood gekleurd. De ingehuurde adviesbureaus zijn in blauw weergegeven. Non-respondenten zijn daarnaast met een driehoek weergegeven. (Deelweergaven van respectievelijk Afbeelding 3.1 en 3.2.)

Wanneer we de deelweergave van het contactennetwerk in Afbeelding 3.3 goed bestuderen, zien we een door bilaterale en relatief intensieve relaties verbonden 'subgroep' van actoren, bestaande uit:

- gemeente Marum;
- gemeente Leek;
- gemeente Grootegast;
- provincie Groningen.

In deze subgroep van vier actoren is de dichtheid 100%: alle relaties tussen deze actoren zijn aanwezig (multilateraal)<sup>6</sup>. We vinden deze subgroep niet toevallig, alle actoren maken immers deel uit van het proefproject Zuidelijk Westerkwartier.

<sup>6</sup> Wat we in deze figuur overigens niet zien is dat ook gemeente Zuidhorn, de politie en 3VO deel uitmaken van dezelfde subgroep. We komen daar in de volgende paragraaf op terug.

We zien ook een bilaterale relatie tussen gemeente Marum en de Friese gemeente Opsterland. Deze gemeente maakt geen deel uit van het proefproject maar deelt wel een grensovergang in een 60km/uur-zone met Marum. Het contact tussen beide gemeenten heeft op een eenvoudige wijze tot een goed aaneengesloten gebied geleid:

“In eerste instantie was de gedachte dat Marum poortconstructies zou plaatsen op de provinciegrens (tevens gemeentegrens met Opsterland, red.). Natrekken van de situatie in de buurgemeente Opsterland leerde dat het buitengebied daar al als 60 km/uur was ingericht en dat richting gemeente Marum borden met vermelding “Einde 60 km/uur” waren geplaatst. Gemeente Marum heeft daarop een verzoek ingediend deze borden te verwijderen. Hierdoor is een poortconstructie op de provinciegrens overbodig. Door deze beslissingen is het pilotgebied uitgebreid tot de hele gemeente Marum. Ook in de andere gemeenten zijn dergelijke beslissingen genomen” (bron: ambtenaar gemeente Marum).

Feitelijk heeft gemeente Opsterland in eerste instantie autonoom gehandeld ten opzichte van gemeente Marum. Afstemming achteraf – geïnitieerd door de gemeente Marum – leidde echter met weinig tijd en kosten alsnog tot een goed afgestemde situatie waarmee het buitengebied van beide gemeenten een aaneengesloten 60km/uur-regime heeft gekregen.

De twee adviesbureaus onderhouden onafhankelijk van elkaar namens en voor het proefproject ook diverse relaties met actoren. Deze relaties leiden in dit geval echter niet tot nieuwe contacten en zijn daarom vanuit de netwerkanalyse redundant met de relaties die reeds door de casusgemeente (gemeente Marum) worden onderhouden.

#### *Conclusie*

We zien dat met alle relevante actoren uit het proefproject – geheel volgens de veronderstellingen – intensieve en ook multilaterale contacten worden onderhouden. Daarnaast melden gemeenten Marum en Opsterland een bilaterale afstemming over aansluiting van hun 60km/uur-zones. Na in beginsel autonoom handelen door de gemeente Opsterland is hier nu sprake van een afgestemde situatie.

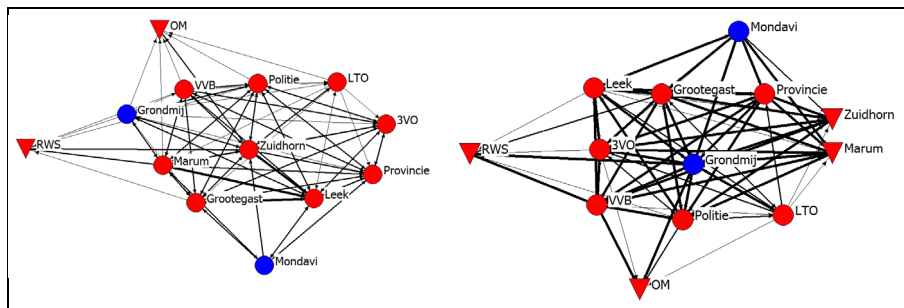
Overall concluderen we dat de afstemming voor de deelopgave ‘afstemming over detailinrichting’ goed tot stand is gekomen.

#### 3.5.2. *Afstemming binnen projectteam over DV Zuidelijk Westerkwartier*

De inrichting van 60km/uur-gebieden in de gemeente Marum was voor deze gemeente onderdeel van de pilot Duurzaam Veilig Zuidelijk Westerkwartier. Hoewel dit onderzoek zich met name richt op de relatie tussen de samenwerking van de betrokken actoren en de tot stand gekomen infrastructuur, zijn er binnen de pilot ook contacten over andere Duurzaam Veilig-onderwerpen geweest. Dit betreft onder andere afstemming over voorlichting, educatie en handhaving. Bij deze onderwerpen veronderstellen we de betrokkenheid van alle projectpartners. Aangezien de pilot een relatief ambitieuze gebiedsgewijze aanpak heeft, zijn wederom multilaterale contacten tussen de actoren verondersteld. Naast de vier gemeenten en de provincie Groningen zijn dit: Rijkswaterstaat (RWS), Verkeers- en Vervoersberaad Groningen (VVB), de regiopolitie Groningen, 3VO, LTO, en het Openbaar Ministerie (OM). De adviesbureaus Grontmij en Mondavi verrichtten namens de projectgroep werkzaamheden. Grontmij was betrokken ten tijde van de planfase, terwijl Mondavi voor het bestek was ingehuurd.

Het proefproject kende een reguliere overlegstructuur:

- stuurgroep voor oprichting en bewaking van de voortgang van het proefproject;
- projectgroep voor vergunningen, subsidies en uitvoering (bron: ambtenaar gemeente Marum).



Afbeelding 3.4. Contactennetwerk (links) en standpuntenetwerk (rechts) tussen gemeente Marum en de overige projectpartners in de pilot Duurzaam Veilig Zuidelijk Westerkwartier. De bureaus Grondmij en Mondavi zijn blauw gekleurd en feitelijk een verlengstuk van de projectgroep. Non-respondenten zijn met een driehoek weergegeven. (Deelweergaven van respectievelijk Afbeelding 3.1 en 3.2.)

Uiteraard is er een zekere overlap met Afbeelding 3.3 uit de vorige paragraaf. In het contactennetwerk van Afbeelding 3.4. zien we twee – door bilaterale en relatief intensieve relaties verbonden – ‘subgroepen’ van lokale en regionale actoren, bestaande uit respectievelijk:

- |                        |  |
|------------------------|--|
| 1. gemeente Marum      | 1. gemeente Marum                              |
| 2. gemeente Leek       | 2. gemeente Leek                               |
| 3. gemeente Grootegast | 3. gemeente Zuidhorn                           |
| 4. gemeente Zuidhorn   | 4. adviesbureau Grontmij                       |
| 5. provincie Groningen | 5. Verkeers- en Vervoersberaad Groningen (VVB) |
| 6. politie             | 6. politie                                     |
| 7. 3VO                 | 7. 3VO   |

In deze beide subgroepen is de dichtheid 100%: alle relaties tussen deze actoren binnen een groep zijn aanwezig (multilateraal). Hoewel de LTO een actieve communicator is (met een relatief hoge uitgraad van 69%), valt zij net buiten de subgroepen. Oorzaak is onder meer het ontbreken van een bilaterale relatie met gemeente Marum. Adviesbureau Mondavi valt niet onder een van de subgroepen. Verklaring hiervoor kan gevonden worden in de specifieke rol waarbij deze actoren bij enkele onderdelen van het project betrokken waren.

De twee landelijke actoren, het Openbaar Ministerie en Rijkswaterstaat, zijn beide non-respondenten in dit onderzoek. Desondanks kunnen we constateren dat zij op basis van hun relaties minder goed in het project zijn ingebed dan de overige actoren. De ingraad van beide actoren is respectievelijk 38% en 44%. Dat is – zelfs indien hun uitgraad maximaal zou zijn – onvoldoende om deel uit te kunnen maken van de subgroepen. De positie van deze

actoren wordt overigens verklaard door hun mate van inhoudelijke betrokkenheid bij het project. Rijkswaterstaat is voornamelijk bij de planfase van het project betrokken en het Openbaar Ministerie is 'slechts' indirect bij het project betrokken (bron: ambtenaar gemeente Marum). Ook voor de adviesbureaus geldt dat zij bij onderdelen van het beleidsproces betrokken zijn geweest, respectievelijk de planfase en het opstellen van het bestek.

In dit casuonderzoek kijken we primair naar de casusgemeente Marum en is de infrastructuurinventarisatie enkel in deze gemeente uitgevoerd (zie *Hoofdstuk 4*). Secundair kijken we – vooral – in deze paragraaf ook breder naar de inbedding van deze actor in het totale project Zuidelijk Westerkwartier. Het totale gebied binnen het project kent gemeentegrens-overgangen tussen de projectgemeenten, maar ook aan de rand van het projectgebied met niet-projectgemeenten. Binnen de infrastructuuranalyse kunnen we enkel een conclusie trekken over de afstemming met de niet-projectgemeente Opsterland, als buurgemeente van Marum (zie *Paragraaf 3.5.1*). De netwerkanalyse leert verder, dat in tegenstelling tot de interne afstemming in het project, juist de bovenregionale afstemming nog problematisch lijkt, terwijl de verantwoordelijke bestuurslaag voor bovenregionale afstemming – de provincie – wel deel uitmaakt van het proefproject:

“De provincie Groningen is met een handreiking gekomen waarin de CROW-aanbevelingen staan, niet de keuzes die voor het pilotproject zijn gemaakt. Aangezien de provincie Groningen betrokken is bij de pilot Westerkwariter zijn hierover door de gemeenten Marum en Zuidhorn vragen gesteld. Het antwoord luidde deels dat het pilotproject al vooraf ging aan de beslissingen rond het definitieve handboek. Het is nu een beetje afwachten hoe de buurgemeenten buiten de vier betrokken gemeenten bij de pilot op deze wegen zullen aansluiten” (bron: ambtenaar gemeente Marum).

### *Conclusie*

De netwerkdata geven de contacten in het pilotproject adequaat weer. Er zijn twee relatief grote subgroepen waarin steeds zeven – vooral lokale en regionale – actoren conform de veronderstellingen hechte en zelfs multilaterale relaties met elkaar onderhouden over een breed scala aan onderwerpen rond Duurzaam Veilig. Alleen de LTO valt net buiten deze subgroepen. De netwerkdata tonen ook dat Rijkswaterstaat en het Openbaar Ministerie wat minder zijn ingebed in het proefproject, wat overigens valt te verklaren door hun inhoudelijke betrokkenheid. Hetzelfde geldt voor de beide adviesbureaus die slechts voor onderdelen van het project betrokken zijn. Overall concluderen we dat sprake is van hechte, intensieve – veelal bilaterale – relaties binnen het project.

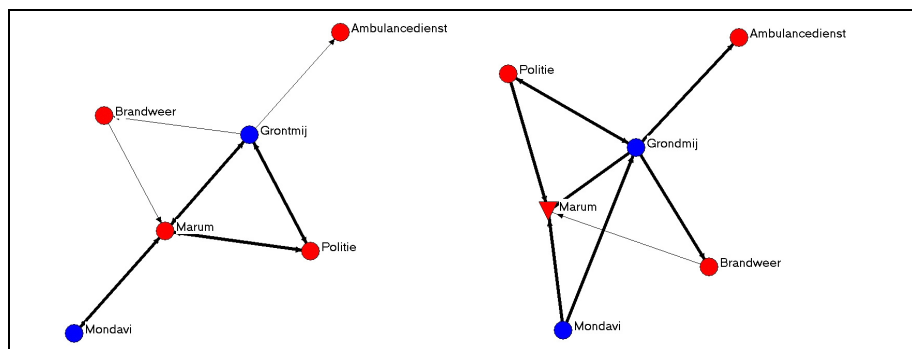
Opmerkelijk is echter dat – ondanks betrokkenheid van bovenregionale actoren zoals de provincie – de externe afstemming vanuit het project met niet-projectgemeenten in onvoldoende mate is gegarandeerd. (In de voorgaande paragraaf concluderen we overigens wel dat Marum en Opsterland hun 60km/uur-zones op elkaar hebben afgestemd.)

### 3.5.3. *Afstemming met politie en hulpdiensten*

De derde beleidsopgave voor de gemeente Marum betreft de afstemming van de gekozen inrichting voor de 60km/uur-wegen met politie en hulpdiensten. Deze actoren verzorgen publieke diensten die mogelijk hinder kunnen ondervinden van de gekozen inrichting. Gemeente Marum zal

contact moeten onderhouden met de politie, brandweer en ambulancediensten over de inrichting die zij voor ogen heeft<sup>7</sup>.

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



Afbeelding 3.5. Contactennetwerk (links) en standpuntennetwerk (rechts) tussen Marum en hulpdiensten. Non-respondenten zijn met een driehoek weergegeven. (Deelweergaven van respectievelijk Afbeelding 3.1 en 3.2.)

We weten uit de voorgaande paragraaf al dat er een hechte relatie is tussen gemeente Marum en de politie in een subgroep van in totaal zeven actoren. De brandweer en ambulancedienst zijn beide geen deelnemer in het project Zuidelijk Westerkwartier. We merken dat ook in de relaties: de contacten zijn minder hecht en frequent. Zo heeft adviesbureau Grontmij hier bijvoorbeeld een belangrijke 'makelaarsrol' tussen de gemeente Marum en de ambulancedienst en brandweer. Er is vanuit de projectgroep vooral gevaren op de verkeerskundige adviezen en inbreng van de politie. De netwerkdata ondersteunen overigens geen 'makelaarsrol' van de politie richting de andere hulpdiensten. Ook hier speelt Grontmij in de planfase een belangrijke rol richting de politie.

Opmerkelijk is dat de projectleden politie en het adviesbureau Mondavi geen kennis zeggen te hebben van de standpunten van de brandweer en ambulancedienst (van Marum weten we dit vanwege de non-respons niet). De makelaarsrol van bureau Grontmij – die aangeeft de standpunt wel goed te kennen – heeft blijkbaar in onvoldoende mate geleid tot een verdere geleiding van informatie over deze hulpdiensten naar overige projectleden.

<sup>7</sup> In enkele gemeenten betrekken we ook het openbaar vervoer, maar er zijn geen lijndiensten door het buitengebied van Marum.

### *Conclusie*

Gemeente Marum onderhoudt vooral een hechte en bilaterale relatie met de politie in de projectgroep. De contacten met de andere hulpdiensten zijn tijdens de planfase blijkbaar 'uitbesteed' aan een adviesbureau. Er is daarbij sprake van unilaterale – informerende – relaties. De brandweer meldt overigens wel een directe relatie tot gemeente Marum.

Formeel is hiermee het veronderstelde relatiepatroon ook feitelijk in de praktijk aanwezig: Marum onderhoudt directe relaties met de politie en indirect – via het ingehuurd adviesbureau Grontmij – met de brandweer en ambulancedienst.

We veronderstellen tevens dat het adviesbureau in de planfase rekening heeft gehouden met de standpunten van de hulpdiensten. Opvallend is echter dat overige projectleden – politie en adviesbureau Mondavi – daarvan geen kennis melden.

#### 3.5.4. *Afstemming met belangenorganisaties en bewoners*

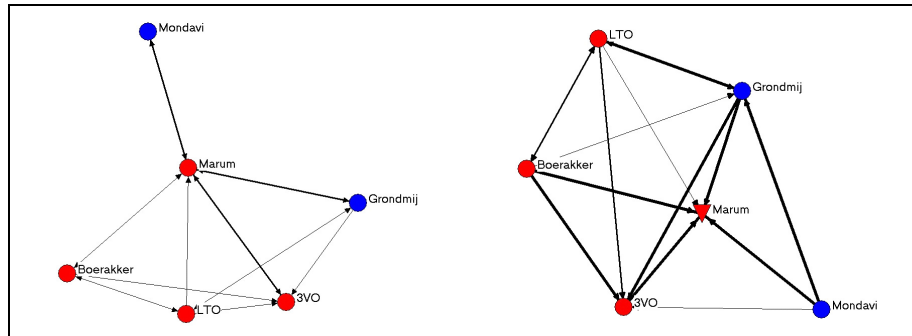
De vierde beleidsopgave voor de gemeente Marum betreft de afstemming met overige belanghebbers, vooral belangenorganisaties en individuele bewoners. Anders dan bij de vorige beleidsopgave hebben deze belanghebbenden geen publieke functie. Deze actoren hebben via de reguliere inspraakprocedure altijd de mogelijkheid hun mening over de inrichtingsplannen te geven. De gemeente heeft overigens de mogelijkheid om ook voor andere informatievoorziening te zorgen. Zo was 3VO in het pilotproject Zuidelijk Westerkwartier verantwoordelijk voor de communicatie en voorlichting. Er zijn informatiefolders voor alle omwonenden gemaakt en tevens borden ontworpen en geplaatst die weggebruikers informeren over het project.

Evenals bij de vorige deelopgave – afstemming met hulpdiensten – worden unilaterale contacten van de gemeente Marum met elk van de belanghebbenden als een minimaal adequate wijze van samenwerking verondersteld. Een dergelijke unilaterale relatie is minimaal noodzakelijk gezien de plicht van een inspraakprocedure. Bij een bilaterale relatie heeft de gemeente overigens een aangrijpingspunt om van elke individuele belanghebbende een beeld te krijgen. Het staat een gemeente overigens vrij meer ambitieuze wijzen voor samenwerking te kiezen met mogelijkheden voor multilaterale contacten, waarin plaats is voor daadwerkelijk luisteren en wederzijds 'leren'<sup>8</sup>. Aangezien zowel 3VO als LTO zitting hebben in het projectteam wordt verwacht dat deze actoren bilaterale contacten hebben met de gemeente Marum (zie ook *Paragraaf 3.5.2*).

---

<sup>8</sup> Overigens staat de richting van de relaties los van de vraag of er feitelijk sprake is van *inspraak* of van *interactief beleid*. Inspraak wordt – hoewel wij dit kunnen waarnemen als een feitelijk bilateraal contact – meestal beschouwd als *eenzijdig reageren* op plannen van de gemeente met weinig ruimte voor alternatieven terwijl de gemeente bij interactief beleid meer invloed afstaat (Pröpper & Steenbeek, 1999, p. 48-49).





Afbeelding 3.5. Contactennetwerk (links) en standpuntennetwerk (rechts) tussen Marum en overige belanghebbenden. De ingehuurd adviesbureaus zijn wederom blauw gekleurd. (Deelweergaven van respectievelijk Afbeelding 3.1 en 3.2.)

De gemeente Marum heeft via verschillende kanalen contact gehad met een aantal belangenorganisaties: 3VO, LTO en de bewonersvereniging van de kern Boerakker. In hoeverre de gemeente Marum zelf contact heeft gehad met individuele bewoners is niet duidelijk.

In algemene zin is vanuit het pilotproject Duurzaam Veilig Zuidelijk Westerkwartier invulling gegeven aan voorlichting via folders en informatieborden door 3VO. De voorlichtingscampagne kan enerzijds worden beschouwd als een middel om het beleid bekend te maken door hierover informatie te verschaffen, anderzijds om het beleid te laten slagen door doelgroepen zo nodig te overtuigen of te overreden. Ook zijn de verkeersbesluiten gepubliceerd vanwege de mogelijkheid voor wettelijke inspraak. Daarnaast is vanuit het project met belangenvertegenwoordigers gesproken.

De gemeente Marum heeft daarnaast met betrekking tot haar eigen buitengebied contact onderhouden met de bewonersvereniging Boerakker (een dorpskern in Marum) over landbouwverkeer op de N388, waarbij ook is gesproken over de aanleg van 60km/uur-zones.

De geïnterviewde medewerker van de gemeente Marum is zelf betrokken geweest in de uitvoerende fase van het pilotproject, met name vanuit de infrastructurele inpassing. Zijn kennis ligt niet op het terrein van de communicatie met individuele bewoners en bedrijven. Zijn collega die hiervoor verantwoordelijk is geweest, is inmiddels gepensioneerd. De medewerker kon enkel wat voorbeelden noemen van vragen van bewoners waarop kleine infrastructurele wijzingen zijn aangebracht. Derhalve is dit onderdeel onderbelicht in deze casus. Een voorbeeld dat is genoemd tijdens het interview duidt op autonoom handelen van de gemeente Marum:

“Achteraf, kort na de infrastructurele ingrepen, zijn er wel suggesties van bewoners in de verschillende gemeenten geweest. Dit betrof discussie over het herhalen van de 60km/uurborden. In het gebied rijd je slechts eenmaal langs een 60-bord. [...] De projectgroep heeft dit wel besproken. Men is tot de conclusie gekomen dat weggebruikers eraan moesten wennen. Na de eerste weken is het onderwerp ook niet meer aangekaart door bewoners” (bron: ambtenaar gemeente Marum).

### Conclusie

Gemeente Marum heeft binnen de pilot hechte relaties onderhouden met de belangengroepen LTO en 3VO. 3VO vervult daarbij een dubbelrol als

enerzijds belangengroep en anderzijds de partij die beleidsmatig verantwoordelijk is voor communicatie en voorlichting. We zien vanuit de projectorganisatie de volgende situaties:

- belangengroepen 3VO en LTO waarmee bewust en hecht wordt samengewerkt binnen het pilotproject;
- individuele burgers en bedrijven die doelgroep zijn van (eenzijdige) voorlichting via 3VO vanuit het pilotproject;
- contact van de gemeente Marum met bewonersvereniging Boerakker rond de N388 in deze dorpskern.

Rond het contact van de gemeente Marum met individuele belanghebbenden kan als gevolg van pensionering van de verantwoordelijke ambtenaar niets eenduidig worden geconcludeerd.

In het licht van de veronderstellingen uit het begin van deze paragraaf constateren we echter dat sprake is van een goed ontwikkeld contacten-netwerk met belanghebbenden. Er is sprake van minimaal unilaterale – zoals voorlichting en publicatie – maar ook enkele bilaterale relaties met belanghebbenden.

## 4. Resultaten van de samenwerking

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

### 4.1. Beleving vanuit het netwerk

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

De inrichting van het buitengebied in de gemeente Marum als onderdeel van het pilotproject heeft duidelijke gevolgen gehad voor de wijze waarop verschillende actoren het samenwerken hebben ervaren (zie *Tabel 4.1*). Geen van de geënquêteerden geeft aan dat de samenwerking averechtse of geen gevolgen heeft gehad. Het pilotproject wordt nogmaals onderstreept door 75% van de ondervraagden die aangeven dat de samenwerking tot gemeenschappelijke plannen en/of beleid heeft geleid. Daarnaast diende de samenwerking met de gemeente Marum voor 67% van de ondervraagden om informatie uit te kunnen wisselen.

Samenwerking	Percentage van actoren <sup>9</sup>
Averechtse gevolgen voor de samenwerking	0%
Geen gevolgen	0%
Onderlinge informatie-uitwisseling	67%
Voorkomen hinder of tegenwerking	25%
Voorkomen van onnodig dubbelwerk	25%
Versterking activiteiten zonder gemeenschappelijk plan	17%
Samenwerking via gemeenschappelijk plan/beleid	75%

Tabel 4.1. *Intensiteit van samenwerking tussen actoren in het beleidsnetwerk (N=12; 25 antwoorden).*

Het oordeel van de respondenten over de effectiviteit en efficiëntie van de maatregel is positief (zie *Tabel 4.2*). Slechts één respondent gaf aan dat de effectiviteit iets is afgenomen. Alle respondenten die een oordeel konden vellen oordeelden dat met de gerealiseerde maatregel de efficiëntie is toegenomen. Tevens oordeelt 50% van de respondenten dat het

<sup>9</sup> De gevolgen van de samenwerking telt op tot meer dan 100% omdat respondenten meer dan één antwoordcategorie hebben aangeven.

ambitieniveau met de maatregel is toegenomen. Echter, op het gebied van de snelheid van het proces zijn de oordelen verdeeld. De helft vindt dat de snelheid is afgenomen, waarbij een kwart aangeeft dat de snelheid van het proces sterk is afgenomen. Het ambitieuze pilotproject zal hier deels aan ten grondslag liggen. Opvallend is dat de betrokken gemeenten (voor zover ze de enquête hebben beantwoord) de snelheid van het proces positief waarderen, terwijl een aantal anderen uit het projectteam waaronder het Verkeers- en Vervoersberaad Groningen de Regiopolitie en LTO menen dat de snelheid sterk is afgenomen.

	Sterk afgenomen	Iets afgenomen	Iets toegenomen	Sterk toegenomen
Effectiviteit van de maatregel (N=11)	0%	9,1%	63,6%	27,3%
Efficiëntie van de maatregel (N=8)	0%	0%	50%	50%
Ambitieniveau inzake de maatregel (N=12)	0%	25%	41,7%	33,3%
Snelheid van het proces (inclusief realisatie) (N=12)	25%	25%	41,7%	8,3%

Tabel 4.2. *Oordeel over de gerealiseerde 60km/uur-wegen door actoren uit het beleidsnetwerk.*

Ook is aan respondenten gevraagd of men tevreden is over de informatievoorziening vanuit de gemeente Marum (zie Tabel 4.3). Tien van de twaalf respondenten geeft op deze vraag aan redelijk tevreden te zijn over de informatievoorziening, zowel over het moment van informeren als over de informatie zelf. Hier klinkt opnieuw de positieve ervaring van het pilotproject door. Over zowel de tijdigheid als de adequaatheid van de informatie zegt een actor niet tevreden te zijn. Het betreft hier overigens twee verschillende actoren.

	Niet tevreden	Een beetje tevreden	Redelijk tevreden	Zeer tevreden
Tijdigheid	8,3%	8,3%	83,3%	0%
Adequaatheden	8,3%	8,3%	83,3%	0%

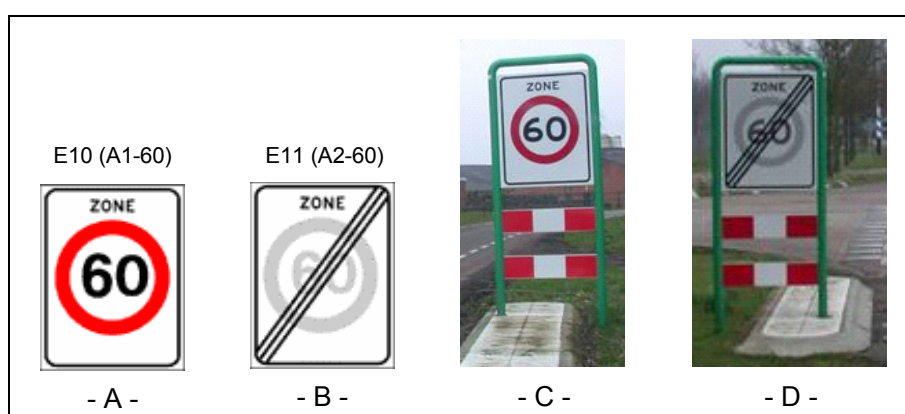
Tabel 4.3. *Oordeel over de informatievoorziening in het beleidsproces rond 60km/uur-wegen door actoren uit het beleidsnetwerk (N=12).*

#### 4.2. Inventarisatie Zones 60

Op 25 maart 2005 zijn de wegkenmerken van de wegen in het buitengebied van de gemeente Marum geïnventariseerd. Uitgangspunt van de inventarisatie vormde de informatie van de gemeente Marum omtrent de instelling van Zones 60 (Grontmij, 1998). Het betreft de wegen die zijn gelegen in een verblijfsgebied buiten de bebouwde kom en waarvan de gemeente wegbeheerder is. Het merendeel van de wegen en kruisingen zijn visueel beoordeeld en van elk wegvak en kruispunt is ten minste één foto gemaakt. De geïnventariseerde wegen hebben een totale weglengte van ongeveer 66 km, verdeeld over 50 verschillende straten (wegvakken). Van

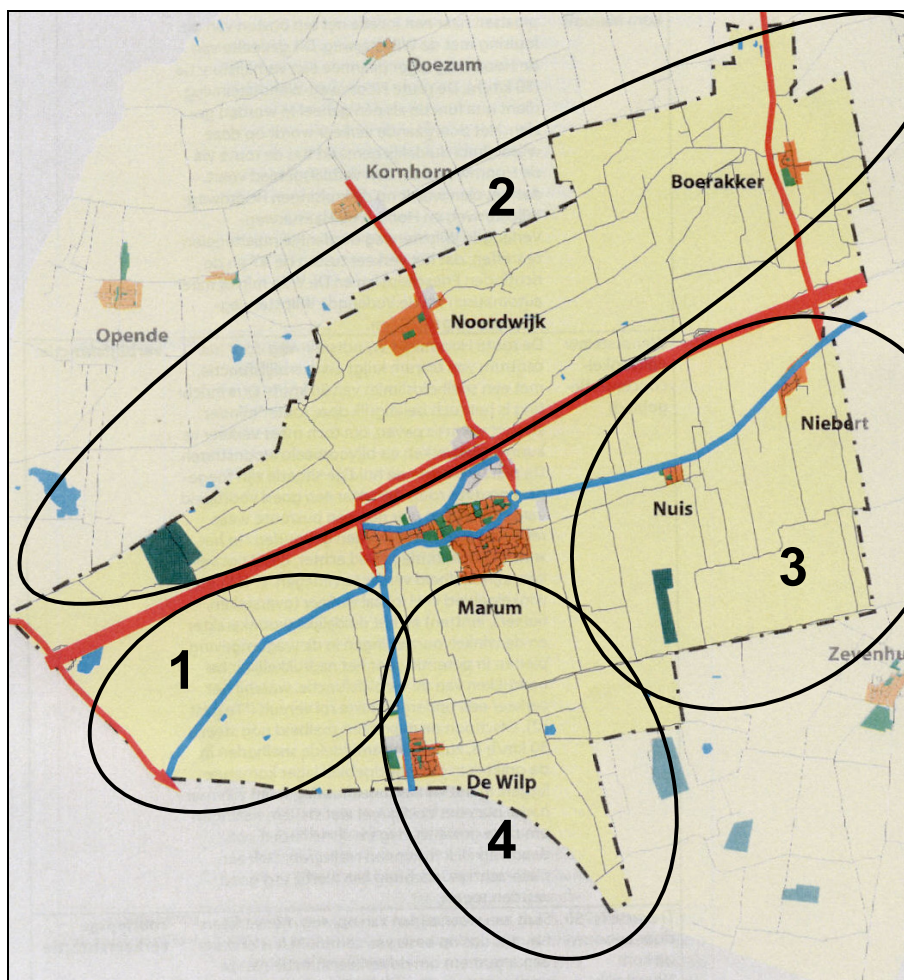
deze wegvakken zijn er uiteindelijk 40 geïnspecteerd. Van de circa 34 kruispunten in het buitengebied van Marum zijn er 30 geïnspecteerd.

De (verlengde) Wilpsterweg en Parallelweg zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een limiet van 80 km/uur (GOW80). Aan alle andere gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom is een verblijfsfunctie toegekend. Dit betekent dat naar aanleiding van een verkeersbesluit deze wegen ingericht dienen te worden als erftoegangswegen binnen een 60km/uur-zone (ETW60 in Zone 60). De verkeersborden met de code E10 (A1-60) en E11 (A2-60) geven de zoneovergang aan (zie *Afbeelding 4.1*). Deze zoneovergang dient duidelijk herkenbaar te zijn en wordt in dat geval ook wel aangeduid met de term *zonepoort*.



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

Het buitengebied van de gemeente Marum kan globaal in vier min of meer samenhangende delen verdeeld worden (zie *Afbeelding 4.2*). Het eerste gebied ligt ten zuiden van de A7 en westelijk van de centrumkern Marum. Dit gebied wordt toegankelijk gemaakt door de Haarsterweg, die kruist met de Postdijk en De Scheiding. De Haarsterweg loopt door in de gemeente Opsterland. Het tweede gebied ligt noordelijk van de A7 en wordt doorsneden door twee provinciale wegen waaraan de kernen Noordwijk en Boerakker gelegen zijn. De belangrijkste landelijke wegen in het gebied zijn Zethuisterdijk, Heideweg, Westeweg, Oosterweg en Hooiweg. Deze wegen verbinden de kernen onderling. Het gebied grenst in het noorden aan de gemeente Grootegast en in het oosten aan Leek. Het derde gebied ligt rondom de lintbebouwing van de buurtschappen Nuis en Niebert ten oosten van Marum. Deze buurtschappen worden verbonden door de Nieuweweg en de Molenweg. Andere belangrijke landelijke wegen in dit gebied zijn: Halbe Wiersemaweg, Carolieweg, Grouwweg, Jonkersweg en Jonkersvaart. Het gebied grenst aan de oostelijk gelegen gemeente Leek. De Jonkersvaart verbindt het gebied met het vierde gebied dat gelegen is rondom de kern De Wilp, ten zuiden van Marum. Belangrijke landelijke wegen in dit gebied zijn: de Lindsterlaan, Koppelweg, (Verlengde) Oosterweg, Keuningsweg, Oudewijk, en J. Gossesweg. Het gebied grenst aan de zuidoostkant aan de gemeente Leek en zuidwestelijk aan Opsterland.



Afbeelding 4.2. Het buitengebied van gemeente Marum kan globaal in vier delen verdeeld worden (categoriseringskaartje Grontmij, 1998).

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

#### *Gebied 1*

Het gebied rondom de Haarsterweg ten westen van de centrumkern Marum. De Haarsterweg<sup>10</sup> is wel voorzien van een Zone 60-poort, maar nog niet als erftoegangsweg buiten de kom (ETW60) ingericht (oude asmarkering in plaats van kantmarkering, zie *Afbeelding 4.3*). De Postdijk is wel goed ingericht met onderbroken kantmarkering, maar de kruising tussen beide wegen is niet voorzien van een plateau. De kruising met De Scheiding ligt binnen de Zone 60 maar heeft toch nog een voorrangregeling, iets dat volgens de Duurzaam Veilig-principes ongewenst is.

<sup>10</sup> Volgens de gemeente staat de Haarsterweg op nominatie van nog te herinrichten wegen en zal dan over de gehele lengte van nieuw asfalt worden voorzien. De kantmarkering wordt dan meegenomen. Plateaus op de kruising met de Postdijk en met De Scheiding is dan één van de opties.



Afbeelding 4.3. De Haarsterweg is nog niet juist ingericht: wel een Zone 60-poort maar (oude) asmarkering in plaats van kantmarkering.

### Gebied 2

Het gebied ten noorden van de A7 met de kernen Noordwijk en Boerakker. Dit gebied wordt doorsneden door de gebiedsontsluitende wegen N980 en de N388 die in beheer zijn bij de provincie. Het gebied is vrijwel volledig ingericht als Zone 60, met op de meeste wegen een kantstrook of smalle rode suggestiestrook<sup>11</sup>. Op een aantal smallere wegen is geen kantmarkering aangebracht. Een enkele (belangrijke) kruising is voorzien van een rood kruispuntplateau. De overgang van de gebiedsontsluitingswegen (GOW80) naar ETW60 in het landelijk gebied wordt duidelijk aangegeven door uniforme poorten. Ook de overgangen vanuit de bebouwde kom van de kernen Noordwijk en Boerakker zijn gemarkeerd door uniforme poorten. Bij een aantal van deze poorten, bijvoorbeeld op de Westerweg en Hoofdweg, is helaas het wegbeeld voor en na de poort hetzelfde (Afbeelding 4.4).



Afbeelding 4.4. Op de Westerweg is het wegbeeld voor en na de poort hetzelfde.

<sup>11</sup>De gemeente Marum heeft relatief smalle kantstroken (van 70/80 cm) bij een resterende wegbreedte van minimaal 2,70 meter toegepast. Daarnaast is de rode kantstrook benut daar waar het om belangrijke fietsroutes gaat, anders werd enkel 1-1-belijning toegepast. Indien de wegbreedte smaller was, werd geen kantstrook noch belijning toegepast. De stroken zijn volgens de gemeente bedoeld als suggestiestroken. Daar waar veel fietsers rijden is indertijd gekozen voor rode kantstroken zodat automobilisten worden gewaarschuwd dat er wel eens fietsers kunnen rijden. Op de laatste wegen die zijn aangepakt zijn geen rode kantstroken meer aangebracht, omdat volgens de nieuwste aanbevelingen deze rode kleuring niet had gehoeven.

### Gebied 3

Het gebied rondom de lintbebouwing van buurtschappen Niebert en Nuis. Delen van de weg tussen de bebouwde kom van Marum, Nuis en Niebert liggen in een Zone 60, maar zijn niet ingericht als ETW: wel een Zone 60-poort maar asmarkering in plaats van kantmarkering. De rest van het buitengebied is wel goed ingericht als Zone 60. Hoewel hier een aantal wegen vrij breed is, is toch gekozen voor een relatief smalle kantstrook (deel Jonkersvaart) of een te smalle rode suggestiestrook (Grouwweg en Jonkersweg). Op een aantal kruisingen loopt de rode suggestiestrook (met de bocht) mee over het kruisingsvlak. Het heeft echter de voorkeur de kantmarkering en dus ook de (suggestie)stroken niet door te trekken op de kruising. De poorten zijn duidelijk. Alleen de Boerakkerweg<sup>12</sup> is nog niet juist ingericht: wel een Zone 60-poort maar asmarkering in plaats van kantmarkering (Afbeelding 4.5). Via de Jonkervaart loopt de Zone 60 over van gebied 3 in gebied 4.



Afbeelding 4.5. Boerakkerweg is nog niet juist ingericht: wel een Zone 60-poort maar asmarkering in plaats van kantmarkering.

### Gebied 4

Het buitengebied rond de kern De Wilp is ingericht als Zone 60. Ofschoon ook hier een aantal wegen vrij breed is, is toch gekozen voor een relatief smalle rode suggestiestrook (J. Gosseswijk) of geheel geen kantmarkering (Oudemolenweg). De poorten zijn duidelijk. Bij een aantal van deze poorten, bijvoorbeeld op de J. Gosseswijk, is helaas het wegbeeld voor en na de poort hetzelfde (Afbeelding 4.6). Dit doet afbreuk aan de poortfunctie. De Wilpsterweg en een klein stukje Meester Nennstiehlweg is gecategoriseerd als GOW80 en heeft nog de oude asmarkering en een 80km/uur-limiet<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> In het categoriseringsplan was dit stukje Boerakkerweg een GOW (80 km/uur). De oplossing in Afbeelding 4.5 is later bedacht. Volgens de gemeente is er namelijk verderop tot de rotonde geen plaats beschikbaar waar de poortconstructie zichtbaar voor het verkeer kan worden geïnstalleerd. Op de huidige locatie zijn geen bomen en is de rechtstand zodanig dat de borden gezien kunnen worden. Naderhand is het stukje via een verkeersbesluit ook in 60 km/uur gewijzigd. De belijning is een andere fase, die nog niet is uitgevoerd.

<sup>13</sup> De weg tussen De Wilp en Marum is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg B. Volgens de gemeente is dit om doorgaand verkeer uit het centrum van Marum te weren.





Afbeelding 4.6. Op de J. Gosseswijk is het wegbeeld voor en na de poort hetzelfde.

Over het algemeen is het buitengebied in Marum op een zorgvuldige en duidelijke manier ingericht als Zone 60. Veel wegen zijn voorzien van een kantstrook of smalle rode suggestiestrook. De poorten zijn uniform en duidelijk uitgevoerd. Helaas ontbreken op de meeste kruispunten snelheidsverlagende maatregelen zoals een plateau.

#### 4.3. De Duurzaam Veilig-test

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

In totaal zijn de in Marum geïnspecteerde wegen op 21 kenmerken beoordeeld (Van der Kooi & Dijkstra, 2000). Hiervan zijn er 13 bruikbaar om het DV-gehalte van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom aan af te meten. De DV-meter gebruikt vijf kenmerken ter beoordeling van de kruispunten. De belangrijkste vragen die hierbij centraal staan betreffen de voorangsregeling en of er snelheidsreducerende maatregelen aanwezig zijn. De kwaliteit van (de wegen in) een Zone 60 wordt tevens bepaald door de vormgeving van de zoneovergangen. In de beoordeling van deze zogeheten '*poorten*' voorziet de DV-meter echter niet. In totaal zijn er veertien Zone 60-poorten geïnspecteerd. In het kader van dit onderzoek zijn ook de plaatsen waar de weg de gemeentegrens kruist van belang. De gemeentegrens van Marum wordt zeventien keer gekruist vanuit een Zone 60. In totaal zijn tien van deze '*grensovergangen*' geïnspecteerd. Ook voor deze grensovergangen is geen kwantitatieve scoringsmethode voorhanden. De poorten en grensovergangen zullen daarom slechts kwalitatief beschreven en beoordeeld worden.

### *De uitkomsten*

De uitkomsten van de inventarisatie zijn vierledig. Eerst komen de uitkomsten van de wegvakken aan bod en vervolgens die van de kruispunten. Hierbij zal op een aantal specifieke situaties dieper ingegaan worden. Tot slot zullen de zone- en grensovergangen besproken worden.

#### 4.3.1. *Het Duurzaam Veilig-gehalte van wegvakken*

In totaal zijn veertig wegvakken met een weglengte van 59 km daadwerkelijk geïnspecteerd. Deze wegen zijn beoordeeld aan de hand van de dertien wegkenmerken (indicatoren) in *Tabel 4.4*. De tabel toont ook per kenmerk de bijbehorende DV-eis en de gemiddelde DV-score, plus het DV-gehalte van alle geïnspecteerde erftoegangswegen gelegen in een Zone 60 samen<sup>14</sup>. Het totale DV-gehalte van de geïntariseerde gemeentelijke wegen in een Zone 60 in Marum bedraagt 90%. *Bijlage 3* geeft in *Tabel B.1* een overzicht van alle geïntariseerde wegvakken in Marum.

Bij de beoordeling per wegkenmerk valt de slechte score op het onderdeel obstakelvrije afstand op. Volgens de DV-eis zou de obstakelvrije afstand ten minste vier meter moeten bedragen. Tijdens de inventarisatie bleek dat vaak bomen of sloten binnen vier meter van het wegvak te vinden waren. Gezien de vele smalle weggetjes in de boomrijke omgeving van Marum is het niet eenvoudig om de obstakelvrije afstand volgens de eisen van Duurzaam Veilig in te richten. Geen enkele weg blijkt aan deze strenge eis te voldoen. In het *Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen* (CROW, 2002) en het *Handboek Bermen* (CROW, 2004a) wordt bij een snelheid van 60 km/uur een obstakelvrije zone van tenminste 1,5 m vanaf de binnenzijde van de kantmarkering geadviseerd. Dertien wegvakken (ca. 30%) zijn ingericht als rijloper met kant- of suggestiestroken en voldoen aan deze minder strenge voorwaarden. Even buiten de 1,5 m staan echter veel dikke bomen (diameter > 8 cm) die een groot gevaar vormen. Vasthoudend aan de oorspronkelijke DV-eis van 4 m betekent dit dat ook deze wegen op dit punt niet 'duurzaam veilig' scoren.

---

<sup>14</sup> De meeste wegvakken hebben een DV-gehalte dat boven de 80% ligt. Deze waardering is echter gebaseerd op een weging van wegkenmerken met hetzelfde gewicht. In de praktijk zal niet elk wegkenmerk een even grote invloed hebben op de verkeersveiligheid van de weg. Een gewogen waardering van wegkenmerken is echter op het moment van schrijven van dit casusrapport nog niet ontwikkeld.

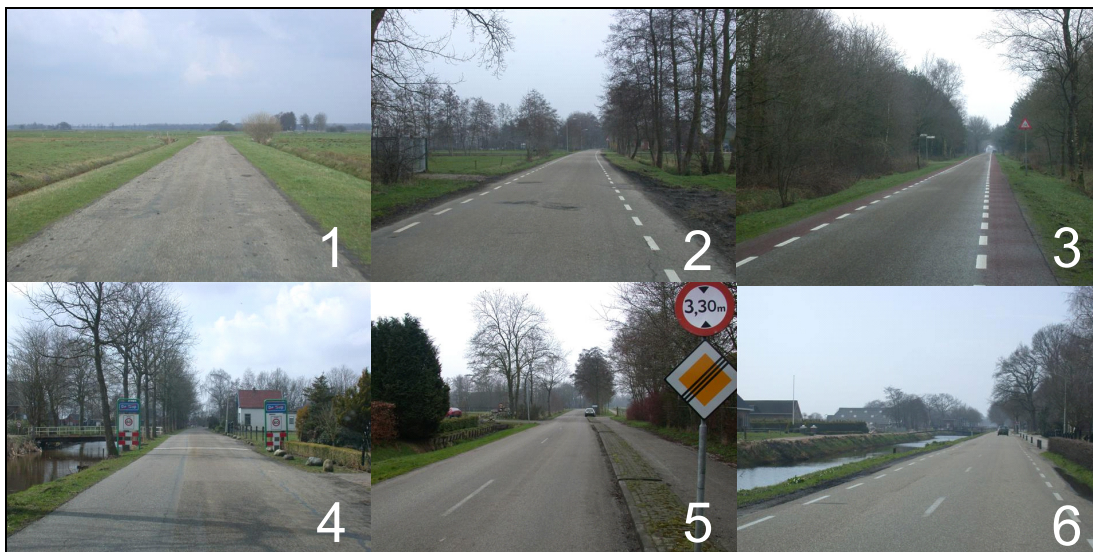
Wegkenmerk	DV-eis ETW60	DV-scores ETW60*
1. Rijrichtingscheiding	Mag niet aanwezig zijn, er mag geen asmarkering zijn	85%
2. Kantmarkering	Bij wegbreedte van 2,5-4,5 m: kantmarkering toegestaan, niet verplicht; Bij wegbreedte van 4,5-6,2 m: onderbroken kantmarkering verplicht	79%
3. Vooraankondiging bewegwijzering	Mag niet aanwezig zijn	100%
4. Erfaansluitingen	Bij voorkeur aanwezig	100%
5. Obstakelvrije afstand	Moet ten minste 4 m zijn vanaf de kant van de weg of vanaf de markering	0%
6. Vluchtstrook	Mag niet aanwezig zijn	100%
7. Parkeren	Hiervoor mogen geen voorzieningen zijn getroffen	100%
8. Ov-haltes	Als aanwezig dan moeten ze op de rijbaan geplaatst zijn	100%
9. Pechvoorzieningen	Mogen niet aanwezig zijn	100%
10. Fietsers	Mogen op de rijbaan, mogen ook op aparte fietsvoorziening	100%
11. Bromfietsers	Moeten verplicht op de rijbaan	100%
12. Langzaam gemotoriseerd verkeer	Moet verplicht op de rijbaan	100%
13. Structuur verharding wegdek	Asfalt, beton of elementen (klinkers) zijn toegestaan	100%
<b>DV-gehalte Zone 60*</b>	<b>40 wegvakken, 59 km weglengte</b>	<b>90%</b>
*Excl. ETW's Boelewijk, Commissieweg, Koppelweg, Kruisweg, Linsterlaan, Nieuwegeweg, Oosterweg (Wilp), Verlengde Oosterweg en GOW's Meester Nennstiehlweg en Wilpsterweg.		

Tabel 4.4. *Wegkenmerken en Duurzaam Veilig-gehalte van wegvakken van erftoegangswegen in een Zone 60 in Marum.*

Volgens Duurzaam Veilig is op smalle wegen geen kantmarkering vereist (*Afbeelding 4.7*, foto 1). Op bredere wegen (> 4,5 m) wordt een onderbroken kantmarkering voorgeschreven (*Afbeelding 4.7*, foto's 2 en 3). Onderzoek heeft aangetoond dat deze 'stippellijn' bijna net zo goed het verkeer geleidt als een doorgetrokken lijn (belangrijk bij duisternis en slecht zicht). Als de kantmarkering op enkele decimeters van de rand van de wegverharding wordt aangebracht ontstaat een kantstrook. De rijbaan wordt hierdoor optische versmald met het doel de snelheid te verlagen<sup>15</sup>. Tevens bieden deze kantstroken voertuigen meer redresseerruimte, zodat de kans dat ze van de weg raken afneemt. Dit is goed voor de verkeersveiligheid. Naar verwachting zal hierdoor ook de schade aan bermen afnemen (belangrijke besparing op onderhoudskosten). De *Richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken* (CROW, 2004b) beveelt aan de weg in te richten in de vorm van

<sup>15</sup> Onderzoek van de SWOV heeft slechts een snelheidsverlaging van enkele procenten kunnen aantonen (Van der Kooi & Dijkstra, 2003). Wel heeft het onderzoek van de Unie van Waterschappen (Beenker, 2004) aangetoond dat het omvormen tot Zone 60 leidt tot een reductie van het aantal slachtofferongevallen met 17% op wegvakken en 47% op kruisingen.

een rijloper met kantstroken van 25 à 40 cm breed (kantmarkering: 1-3<sup>16</sup>). Bij voldoende breedte (> 5,5 m) heeft het echter de voorkeur om te kiezen voor kantstroken van minimaal 1,25 m, suggestiestroken genoemd (kantmarkering: 1-1), zodat er voldoende ruimte is voor fietsers of voetgangers. Ter verhoging van de herkenbaarheid en attentiewaarde werd – tot op heden – deze suggestiestrook soms extra geaccentueerd ten opzichte van de rijloper door de strook van een rode kleur te voorzien. In de *Ontwerpwijzer fietsverkeer* (CROW, 2006) wordt deze rode kleur echter voorbehouden aan de fietsstrook. Fietsstroken<sup>17</sup> onderscheiden zich verder van suggestie stroken door een fietssymbool dat om de circa 500 m en na elke kruising op het wegdek is aangebracht.



Afbeelding 4.7. Voorbeelden van een juiste markering (foto's 1-3) en onjuist uitgevoerde markering (foto's 4-6) van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom in Marum.

#### 4.3.2. Het Duurzaam Veilig-gehalte van kruispunten

Binnen de Zones 60 in de gemeente Marum komen ongeveer 34 kruispunten voor. In totaal zijn 30 kruispunten geïnventariseerd. Deze kruispunten zijn op de volgende vijf kenmerken beoordeeld: kruispunttype, voorangsregeling, verkeerslichten, bewegwijzering en snelheidsreductie. *Tabel 4.5* toont deze kenmerken samen met de DV-eis ten aanzien van een kruising tussen ETW60's onderling en de DV-score per kenmerk. Een overzicht van de DV-scores per kruising is te zien in *Tabel B.2* van *Bijlage 3*.

<sup>16</sup> 1-3 staat voor een witte streep van 1 meter lang met tussenruimte van 3 meter.

<sup>17</sup> Fietsstroken zijn in tegenstelling tot suggestiestroken wel wettelijk vastgelegd als fietsvoorziening (in artikel 10 van het RVV 1990). Bestuurders van motorvoertuigen (incl. bromfietsen) mogen bij een onderbroken kantmarkering wel over de fietsstrook rijden, maar niet stilstaan of parkeren op of naast een fietsstrook. Parkeervakken naast de fietsstrook worden in de *Ontwerpwijzer fietsverkeer* afgeraden.

Kenmerk kruising	DV-eis ETW60-kruispunt	DV-score kruispunten
1. Kruispunttype	4-taks- of T-kruising toegestaan	93%
2. Voorrangsregeling	Gelijkwaardige kruising verplicht	83%
3. Verkeerslichten	Mogen niet aanwezig zijn	100%
4. Bewegwijzering	Mag alleen klein aanwezig zijn	90%
5. Snelheidsreductie	Bij voorkeur aanwezig	20%
<b>DV-gehalte</b> (gemiddelde van 30 kruisingen*)		<b>77%</b>
* Excl. Postdijk-Leidijk, Nieuweweg-Mienschveen, Molenweg-Boerakkerweg, en Nieuweweg-Zuiderhoeksweg (zie <i>Bijlage 3</i> ).		

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

Het DV-gehalte van de kruisingen in een Zone 60 in Marum is 77%. De zeer slechte score op het onderdeel snelheidsreductie valt daarbij op. Volgens de Duurzaam Veilig-eisen dient een kruispunt op een erftoegangsweg geen voorrangsregeling te hebben en tevens dient de snelheid op de kruispunten te worden gereduceerd. Een voorbeeld van een goede snelheidsremmende maatregel is een plateau op de plaats van het kruispunt. In de praktijk blijkt op 80% van de kruispunten geen snelheidsreducerende maatregelen te zijn genomen (*Afbeelding 4.8*, foto's 7 en 10-12). Op slechts zes kruisingen is gekozen voor snelheidsreductie door een plateau (*Afbeelding 4.8*, foto 8). Op drie daarvan staat een wegwijzer, wat in principe niet overeenkomt met de DV-eis dat het verblijfsgebied niet doorsneden mag worden door een bewegwijzerde doorgaande route. (*Afbeelding 4.8*, foto 9).



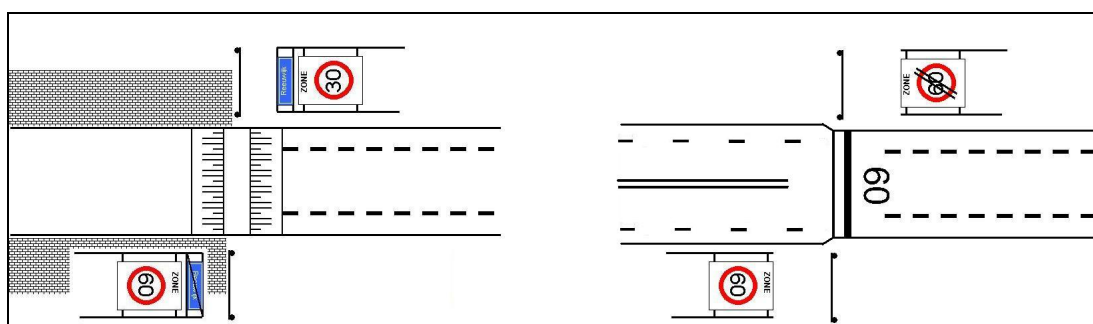
Afbeelding 4.8. Voorbeelden van kruisingen in Marum (foto 7: voorrang gelijkwaardig maar geen snelheidsreductie; foto 8-9: plateaus; foto's 10-11: voorrangsregeling; en foto's 11-12: doorlopende kantmarkering op kruispuntvlak).

Vijf kruispunten hebben een voorrangsregeling (*Afbeelding 4.8*, foto's 10-11), wat niet overeenkomt met de DV-eis van een gelijkwaardige kruising.

Op de overige 25 kruispunten was sprake van een gelijkwaardige voorrangssituatie zoals Duurzaam Veilig voorschrijft. (*Afbeelding 4.8*, foto's 7-9). Op de kruisingen Mienscheer resp. Lietsweg met de Turfweg zijn voorrangstekens<sup>18</sup> geplaatst om te voorkomen dat fietsers van rechts voorrang hebben (*Afbeelding 4.8*, foto 10). Dit heeft als resultaat dat slechts vijf kruispunten 100% duurzaam veilig scoren (zie ook *Bijlage 3*).

#### 4.3.3. Zoneovergangen of poorten

De functie van een poort is om de bestuurder te attenderen op een overgang naar een andere wegcategorie waarop een ander (snelheids)gedrag van de bestuurder en medeweggebruikers wordt verwacht. Een sober vormgegeven poort bestaat uit twee portalen met zone- en eventueel een kombord aan beide zijden van de weg, ondersteund met een drempel, dubbele dwarsstreep, wegversmalling of assprong (Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, 1998). *Afbeelding 4.9* toont hoe een poort minimaal zou moeten zijn vormgegeven.



*Afbeelding 4.9. Voorbeelden van een sobere uitvoering van een wegvakpoort bij een overgang van Zone 30 naar Zone 60 (links) en een overgang van 80 km/uur naar Zone 60 (rechts) (zie ook Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, 1998).*

De meeste zoneovergangen van Zones 60 in Marum zijn voorzien van portalen met borden en betonnen perrons langs de weg en met dikke dwarsstrepen of drempels op de weg. Een enkele zoneovergang heeft geen perrons, is te breed of heeft slechts aan één kant een portaal. De foto's 16-18 in *Afbeelding 4.10* tonen poorten waarbij de weg gewoon doorloopt en er geen enkel verschil is in de vormgeving en dimensionering van de weg voor en na de poort. Dit komt de poortfunctie niet ten goede. In een aantal gevallen is ook nog eens de weg (plus poort) vrij breed gedimensioneerd. De foto's 13-15 in *Afbeelding 4.10* tonen sober en uniform ingerichte poorten. In de meeste gevallen is het goed gelukt er een echte poortfunctie aan te geven. Het gebruik van perrons heeft een optisch versmallend effect. *Tabel B.3* in *Bijlage 3* geeft een overzicht van de (geïnspecteerde) zoneovergangen.

<sup>18</sup> De voorrangregel voor fietsers van rechts is problematisch op een aantal wegen in Marum waar sprake is van veel groot landbouwverkeer. Op aansluitingen van dergelijke wegen heeft Marum ervoor gekozen voorrangskruisingen in te stellen.



Afbeelding 4.10. Voorbeelden van een juiste (boven) en onjuiste (onder) uitvoering van een poort bij een Zone 60-overgang in Marum. Foto's 13-15: sober en uniform ingerichte poorten; foto's 16-18: geen verschil in wegkenmerken voor en na de poort (foto 18: tevens te breed en onjuiste asmarkering).

#### 4.3.4. Gemeentegrensovergangen

Bij de overgang van een weg naar een andere gemeente verandert idealiter alleen de wegbeheerder. Zeker wanneer de Zone 60 niet ophoudt bij de gemeentegrens, zou een gemeentegrens geen invloed mogen hebben op de vormgeving van de infrastructuur. Immers, het gedrag van de bestuurder hoeft niet te veranderen. Enkel een herhalingsbord, eventueel gecombineerd met een 'welkomstbord' van de buurgemeente, zou toegestaan kunnen zijn. Bij de inspectie zijn daarom de discontinuïteiten in de wegkenmerken geregistreerd. Op grond van deze discontinuïteiten kan de afstemming tussen wegbeheerders direct beoordeeld worden.

De gemeente Marum heeft in de Zones 60 zeventien overgangen naar drie van de vier buurgemeenten. *Tabel B.4 in Bijlage 3* toont de gemeentegrensovergangen, waarvan er tien daadwerkelijk geïnspecteerd zijn.

Op de gemeentegrens van Marum is slechts bij twee overgangen een kleine discontinuïteit te zien. Op de Noorderweg vanwege een restje oude asmarkering, en aan het einde van de Keuningsweg vanwege de overgang van klinkerbestrating naar asfalt op de Bremerweg (in beheer bij de gemeente Leek). Omdat dit ter plaatse van een kruispunt is wekt dit ten onrechte de indruk van voorrang op de asfaltweg (*Afbeelding 4.11*, foto 21).



Afbeelding 4.11. Voorbeelden van gemeentegrensovergangen aan de rand van een Zone 60 in Marum. Foto 19: geen discontinuïteit (Jouwerweg). Foto's 20-21 tonen discontinuïteiten: restje oude asmarkering op de grensovergang Noorderweg resp. verschil in wegverharding op de grensovergang Keuningsweg (klinkers op de Keuningsweg en asfalt op de Bremerweg in Leek).

#### 4.3.5. Conclusie

De DV-gehaltenes van de geïnterviewde wegen en kruisingen in het buitengebied van Marum zijn goed resp. matig. Het DV-gehalte van de wegen binnen een Zone 60 is 90%. Op de kenmerken *kantmarkering en rijrichtingscheiding* en met name *obstakelvrije zone* wordt slecht gescoord. Het DV-gehalte van kruisingen tussen erftoegangswegen met een 60km/uur-limiet is 77%. Het toepassen van een *voorrangsregeling* op een enkele kruising, maar vooral het niet toepassen van *snelheidsreducerende maatregelen* op een meerderheid van de kruisingen is niet duurzaam veilig. De vormgeving van de geïnterviewde wegen en met name de kruisingen in Marum is hiermee nog niet helemaal volgens de eisen van Duurzaam Veilig. Veruit de meeste zoneovergangen zijn redelijk tot goed als *poort* ingericht en de grensoverschrijdende 60km/uur-wegen tonen zelden een *discontinuïteit* in vormgeving.



## 5. Conditionerende omstandigheden

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

Tijdens het interview is een aantal beperkingen voor de inrichting van 60km/uur-wegen in de gemeente Marum en de rest van het pilotgebied aan bod gekomen. Allereerst betrof dit een aantal financiële beperkingen of belemmeringen. In het pilotgebied zou er in eerste instantie een drempel aangelegd worden bij elke poort; dit is geschrapd omdat een dergelijk ontwerp te duur was. Daarnaast is niet in elke gemeente een betonnen perron geplaatst, omdat daar niet genoeg budget voor beschikbaar was (dit gold overigens niet voor de gemeente Marum). Hiermee is de wens tot volledige uniformiteit van de poorten in het gehele pilotgebied niet geheel gerealiseerd. Tot slot heeft het aanvragen van de subsidie bij de GDU (gebundelde doeluitkering) veel voeten in de aarde gehad, aangezien de vier betrokken gemeenten elk zelf een subsidie moesten aanvragen. Er was geen mogelijkheid om één gezamenlijke subsidie voor de pilot te verkrijgen, waarbij de vier gemeenten dan ieder een deel zou krijgen.

Vervolgens was een beperking tijdens de uitvoering dat iedere gemeente daarbij zelf de aannemer moest aansturen. Aangezien er met één aannemer werd gewerkt is de inrichting gemeente voor gemeente uitgevoerd. De doorlooptijd was daarmee redelijk lang, inclusief een werkonderbreking (werkstop door winter). Het verkeersbesluit is ingegaan nadat alle gemeenten gereed waren. Met deze aanpak is er een periode geweest waarin op sommige locaties de poorten gereed waren, maar de borden 60 km/uur nog niet rechtsgeldig waren. Ook is er hierdoor een periode geweest waarin zones wel 'begonnen' (in een gemeente waar poortconstructies gereed waren) maar niet 'eindigden' (in de gemeente waar reconstructie nog moest plaats vinden).

## 6. Conclusies

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

Het netwerk van de gemeente Marum bestaat uit zeventien relevante actoren die uiteenlopen van buurgemeenten en publieke instanties als hulpdiensten en politie, tot adviesbureaus, bewonersverenigingen en belangenorganisaties als 3VO, LTO. De gemeente Marum heeft de aanpak van haar buitengebied onderdeel gemaakt van een pilotproject waarin drie andere gemeenten en de provincie Groningen betrokken waren. Ook deze organisatie is meegenomen in dit onderzoek.

Er zijn twee typen netwerk te onderscheiden: het contacten- en het standpuntennetwerk. Voor de gemeente Marum blijkt het contactennetwerk (asymmetrisch) een dichtheid van 47% te hebben, wat betekent dat 47% van het maximum aantal mogelijke relaties feitelijk is opgetreden. Het standpuntennetwerk van de gemeente Marum kent een dichtheid van 44%. De contacten binnen het netwerk zijn relatief intensief. Ook in het standpuntennetwerk zijn de relaties intensief, wat aangeeft dat actoren goed op de hoogte zijn van elkaars standpunten. In het contactennetwerk hebben de gemeenten Marum en Zuidhorn de hoogste centraliteit (wat aangeeft met hoeveel andere actoren direct contact wordt onderhouden). Overigens scoren ook de andere partners die betrokken waren in het pilotproject hoog in dit netwerk. De buurgemeente Opsterland, hulpdiensten (brandweer en ambulance) alsmede de bewonersvereniging scoren relatief laag. Deze actoren maakten geen deel uit van de projectorganisatie.

Behalve naar het totale netwerk is gekeken of de gemeente Marum voor de belangrijkste deelopgaven voor een adequate wijze van samenwerken heeft gekozen. Wat de afstemming met buurgemeenten betreft is er een duidelijk onderscheid tussen de buurgemeenten van Marum die ook betrokken waren in het pilotproject en de gemeente Opsterland die geen betrokkene was in de pilot. De relaties tussen gemeenten binnen het pilotproject waren multilateraal en 100%, wat wil zeggen dat alle mogelijke relaties tussen de buurgemeenten die deelnamen in het pilotproject daadwerkelijk zijn opgetreden. Met de gemeente Opsterland heeft alleen Marum contact gehad, wat bovendien minder intensief was.

De tweede deelopgave, afstemming binnen het projectteam van de pilot, geeft ook een beeld van veel en relatief frequente contacten, die veelal bilateraal van aard zijn. Er is een tweetal clusters in het contactennetwerk van actoren binnen het projectteam te onderscheiden waarvoor geldt dat 100% van de relaties optreden. Overigens bevinden niet alle actoren uit het projectteam zich in één van deze twee clusters.

Bij de derde deelopgave, afstemming met politie en hulpdiensten, is het verschil in betrokkenheid van de actoren binnen en buiten het pilotproject opnieuw waar te nemen. Er is een hechte bilaterale relatie tussen de gemeente Marum en de politie. Met de overige hulpdiensten (niet betrokken

in de pilot) bestaan er rond de inrichting van het 60km/uur-gebied informerende relaties die via een adviesbureau tot stand komen. De vierde beleidsopgave ten slotte, afstemming met belangenorganisaties en bewoners, is georganiseerd via zowel het pilotproject als door de gemeente Marum zelf. Met LTO en 3VO is afstemming geweest in het kader van het provinciale project, waarbij 3VO tevens een voorlichtingsfunctie ten opzichte van de bewoners en gebruikers had. Naast de unilaterale contacten met de bewoners (via 3VO en de gebruikelijke inspraak) heeft de gemeente Marum bilateraal contact gehad met een bewonersvereniging.

De resultante van het besluitvormingsproces, de gerealiseerde 60km/uur-wegen in het buitengebied, zijn met behulp van een specifieke invulling van de Duurzaam Veilig-meter getoetst. Hieruit blijkt dat het DV-gehalte van de 60km/uur-wegen in het buitengebied van de gemeente Marum voor de wegvakken goed is, terwijl de kruisingen matig scoorden. Wegvakken scoorden negatief op met name de obstakelvrije zone, en zo nu en dan op de kantmarkering en rijrichtingscheiding. Op de overige kenmerken scoorden de wegvakken in Marum allemaal maximaal. Voor de kruisingen is de score negatief beïnvloed doordat snelheidsreducerende maatregelen ontbreken op het merendeel van de kruisingen in het buitengebied en daarnaast doordat enkele kruisingen een voorrangregeling hebben. Van de zoneovergangen zijn veruit de meeste redelijk tot goed ingericht en daarnaast vertonen de grensoverschrijdende 60km/uur-wegen van Marum naar een andere gemeente zelden discontinuïteiten in de vormgeving. Het laatste is zeker positief beïnvloed door de ruime aandacht die de aanleg van poorten en aansluitingen met buurgemeenten heeft gekregen binnen het pilotproject Duurzaam Veilig Zuidelijk Westerkwartier. Over het algemeen kan worden gesteld dat de DV-gehalten van de geïntariseerde wegen en kruisingen in het buitengebied van Marum goed respectievelijk matig zijn.

Dit casusrapport beschrijft een van de veertien gemeenten waarin dit onderzoek wordt uitgevoerd. De resultaten zullen in een later fase worden vergeleken met de bevindingen van de andere casusgemeenten.

## Literatuur

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Grontmij (1998). *Wegcategorisering gemeente Marum - Stap 1 en 2: Indeling verkeers- en verblijfsfuncties en uitwerking categorisering*. Grontmij Advies en Techniek, Haren.

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

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

Kooi, R.M. van der & Dijkstra, A. (2000). *Ontwikkeling van een 'DV-gehaltemeter' voor het meten van het gehalte duurzame veiligheid; Het prototype meetinstrument beschreven aan de hand van indicatoren, criteria*

*en een proefmeting in de praktijk.* R-2000-14. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

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

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



## Bijlage 1 t/m 3

1. *Lijst met bestudeerde documenten*
2. *Verzendlijst enquête*
3. *DV-metingen per wegvak en kruispunt*

## Bijlage 1

## Lijst met bestudeerde documenten

Grontmij (1998). Wegcategorisering gemeente Marum - Stap 1 en 2: Indeling verkeers- en verblijfsfuncties en uitwerking categorisering. Grontmij Advies en Techniek, Haren.

Website van de gemeente Leek <http://www.leek.nl>, onder Projecten/ Duurzaam Veilig, laatste wijzigingsdatum 21 maart 2005 (ingezien 12 juli 2005).

Website van de gemeente Marum <http://www.marum.nl> (ingezien maart en juli 2005).



## Bijlage 2

## Verzendlijst enquête

De onderstaande actoren zijn telefonisch benaderd om deel te nemen aan de enquête:

- Gemeente Leek – dhr. Vlaming
- Gemeente Grootegast – dhr. Pare
- Gemeente Zuidhorn – dhr. Groenewolt
- Gemeente Opsterland – dhr. Bosma
- Gemeente Smallingerland – dhr. Kerkstra
- Adviesbureau Grontmij – dhr. Timmer
- Provincie Groningen – dhr. Kramer
- VVB Groningen – dhr. Haytink
- Regiopolitie Groningen – dhr. Helmholt
- 3VO – mvr. Kooijstra
- Projectbureau Mondavi – dhr. Dijkstra
- Brandweer Marum – mvr. Karelse
- Ambulancedienst – dhr. van der Werff
- LTO – dhr. Groeneveld
- Bewonersvereniging Boerakker – dhr. van Sprongsen
- Openbaar Ministerie – onbekend (geen respons)
- Rijkswaterstaat – dhr. Schoutstra

## Bijlage 3

## DV-metingen per wegvak en kruispunt

Nr.	Wegvaknr.	Straatnaam	Weglengte (km)	DV-score
1	w16	Beldam	3,9	92%
2	w9	Blaasaf	0,7	92%
3*	w39	Boelewijk		n.v.t.
4	w31	Boerakkerweg	0,4	77%
5	w20	Boerenweg	0,8	92%
6	w33	Carolieweg	1,3	85%
7*	w38	Commissieweg		n.v.t.
8	w2	De Scheiding	0,3	77%
9	w47	Dijkswijk	0,8	92%
10	w34	Grouwweg	1,3	85%
11	w1	Haarsterweg	3,9	77%
12	w32	Halbe Wiersemaweg	2,2	92%
13	w27	Hamrik	1,1	92%
14	w8	Heideweg	0,8	92%
15	w17	Hoge Tilweg	0,3	92%
16	w18	Hoofdweg	0,8	92%
17	w13	Hooiweg	3,4	92%
18	w45	J Gosses Wijk	1,5	92%
19	w36	Jonkersvaart	4,8	88%
20	w35	Jonkersweg	2,3	92%
21	w14	Jouwerweg	0,6	92%
22	w43	Keuningsweg	2,4	85%
23	w3	Kloosterweg	1,7	92%
24*	w42	Koppelweg		n.v.t.
25*	w28	Kruisweg		n.v.t.
26	w5	Leidijk	0,3	92%
27	w24	Lietsweg	3,2	92%
28*	w37	Lindsterlaan		n.v.t.
29*	w49	Meester Nennstiehlweg		n.v.t.
30	w21	Middenweg	0,2	92%
31	w25	Miensecheer	2,5	92%
32	w30	Molenweg	2,0	77%
33	w15	Munnekeweg	1,2	92%
34*	w29	Nieuweweg		n.v.t.
35	w48	Nieuwlandweg	0,5	92%
36	w19	Noorderweg	0,7	88%
37	w11	Oosterweg(Noordwijk)	1,3	92%

Nr.	Wegvaknr.	Straatnaam	Weglengte (km)	DV-score
38*	w40	Oosterweg (De Wilp)		n.v.t.
39	w46	Oudemolenweg	0,3	85%
40	w44	Oudewijk	0,6	92%
41	w4	Postdijk	2,3	92%
42	w23	Roordaweg	1,8	92%
43	w22	Schilligepad	1,0	92%
44	w6	Trimunterweg	1,3	92%
45	w26	Turfweg	1,1	92%
46	w12	Verkavelingsweg	0,6	92%
47*	w41	Verlengde Oosterweg		n.v.t.
48	w10	Westerweg	0,9	92%
49*	w50	Wilpsterweg		n.v.t.
50	w7	Zethuisterweg	1,6	92%
Totaal voor de wegvakken in Zone 60		Aantal	Weglengte	<b>DV-gehalte</b>
		40	59,0	<b>90%</b>
* Niet in Zone 60				

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

Nr.	Kruisingnr.	Straatnamen	DV-score
1	k30	Beldam-Munnekeweg	80%
2	k28	Boelewijk-Oosterweg (De Wilp)	80%
3	k31	Boerenweg-Middenweg	80%
4*	k12	Boerenweg-Noorderweg	80%
5	k13	Boerenweg-Schilligepad	80%
6	k22	Carolieweg-Halbe Wiersemaweg	80%
7	k33	Commissieweg-Lindsterlaan	80%
8	k29	Dijksweg-Oudemolenweg <sup>1)</sup>	60%
9	k2	Haarsterweg-De Scheiding <sup>3)</sup>	60%
10	k1	Haarsterweg-Postdijk <sup>1)</sup>	60%
11	k7	Heideweg-Zethuisterweg <sup>4)</sup>	100%
12	k14	Hoofdweg-Schilligepad	80%
13	k11	Hooiweg-Beldam <sup>2)</sup>	60%
14	k10	Hooiweg-Munnekeweg <sup>4)</sup>	100%
15	k27	J Gosses Wijk-Keuningsweg	80%
16	k23	Jonkersvaart-Jonkersweg <sup>2) 3)</sup>	40%
17	k32	Jouwerweg-Hooiweg	80%
18	k26	Keuningsweg-Oudewijk	80%
19*	k25	Keuningsweg-Verlengde Oosterweg <sup>4)</sup>	100%
20	k3	Kloosterweg-Leidijk	80%
21*	k24	KoppelwegJonkersvaart <sup>3)+4)</sup>	80%
22	k18	Lietsweg-Mienschéen	80%
23	k15	Lietsweg-Turfweg <sup>2**)</sup>	60%
24	k17	Mienschéen-Lietsweg	80%
25	k21	Molenweg-Boerakkerweg-Halbe Wiersemaweg	100%
26	k20	Molenweg-Lietsweg <sup>4)</sup>	100%
27	k19	Nieuweweg-Mienschéen	80%
28	k34	Nieuweweg-Zuiderhoeksweg	80%
29	k9	Oosterweg (Noordwijk)-Verkavelingsweg	80%
30	k5	Postdijk-Kloosterweg	80%
31	k4	Postdijk-Leidijk	80%
32	k16	Turfweg-Mienschéen <sup>2**)</sup>	60%
33	k8	Westerweg-Heideweg-Blaasaf <sup>4)</sup>	100%
34*	k6	Zethuisterweg-Trimunterweg <sup>2)</sup>	60%
Totaal voor de kruisingen in Zone 60		Aantal	<b>DV-gehalte</b>
		30	<b>77%</b>
* Niet geïnspecteerd 1) Y-kruising i.p.v. T-kruising; 2) Voorrangskruising: 2* kantmarkering loopt door op kruising of 2** fietsers van rechts hebben geen voorrang; 3) Wegwijzers: relatief groot een veel; 4) Plateaus			

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

Nr.	Straat met zoneovergang	Soort overgang	Kenmerk
1	Haarsterweg	50-60	Zeer goed
2	De Scheiding	60-80	Breed en foute markering
3	Zethuisterweg	60-80	Zeer goed
4	Westerweg	50-60	Zeer goed
5	Oosterweg (Noordwijk)	50-60	Zeer goed
6*	Beldam	60-80	Niet geïnspecteerd
7*	Hamrik	60-80	Niet geïnspecteerd
8	Hoge Tilweg	60-80	Breed en geen kantmarkering
9*	Hoofdweg (N)	60-80	Niet geïnspecteerd
10	Hoofdweg (N)	30-60	Goed
11	Noorderweg	30-60	Zeer goed
12*	Hoofdweg (Z)	30-60	Niet geïnspecteerd
13	Hoofdweg (Z)	60-80	Breed
14	Roordaweg	60-80	Goed
15	Boerakkerweg	60-80	Breed en foute markering
16*	Nieuweweg	50-60	Niet geïnspecteerd
17*	Nieuweweg	50-60	Niet geïnspecteerd
18*	Kruisweg	50-60	Niet geïnspecteerd
19*	Lindsterlaan	50-60	Niet geïnspecteerd
20*	Oosterweg (De Wilp)	50-60	Niet geïnspecteerd
21	J Gosseswijk	50-60	Goed
22	Oudemolenweg	50-60	Geen kantmarkering
23	Nieuwlandweg	50-60	Maar aan één kant portaal
24**	Meester Nennstiehlweg	50-80	Breed, geen portalen wel kunst
* 9 van de 24 zoneovergangen van en naar Zone 60 zijn niet geïnspecteerd			
** Géén poort, alleen kunst.			

Tabel B.3. Zone 60-poorten in de gemeente Marum.

Nr.	Straat met grensovergang	Buurgemeente	Discontinuïteit	Beoordeling
1*	Haarsterweg	Opsterland	Niet geïnspecteerd	n.v.t.
2	Kloosterweg	Grootegast	Geen	Goed
3	Postdijk	Grootegast	Geen	Goed
4	Heideweg-Zethuisterweg	Grootegast	Geen	Goed
5*	Blaasaf	Grootegast	Niet geïnspecteerd	n.v.t.
6*	Verkavelingsweg	Grootegast	Niet geïnspecteerd	n.v.t.
7*	Munnekeweg	Grootegast	Niet geïnspecteerd	n.v.t.
8	Jouwerweg	Grootegast	Geen	Goed
9	Noorderweg	Leek	(Oude) asmarkering op kruispunt	Onvoldoende (fout)
10	Schilligepad	Leek	Geen	Goed
11*	Molenweg	Leek	Niet geïnspecteerd	n.v.t.
12*	Carolieweg	Leek	Niet geïnspecteerd	n.v.t.
13*	Jonkersvaart	Leek	Niet geïnspecteerd	n.v.t.
14	Oudewijk	Leek	Geen	Goed
15	Keuningsweg	Leek (& Opsterland)	Kruising met asfaltweg**	Onvoldoende (fout)
16	Oudemolenweg-Dijkswijk	Opsterland	Geen	Goed
17	Middenweg	Leek	Geen	Goed
<p>* 7 van de 17 grensovergangen in een Zone 60 zijn niet geïnspecteerd.  ** Kruising tussen asfaltweg en klinkerweg oogt als een ongelijkwaardige kruising (Bremerweg heeft asfaltverharding en is in beheer bij gemeente Leek).</p>				

Tabel B.4. Gemeentegrensovergangen in een Zone 60 vanuit Marum naar een buurgemeente.