

Evaluatie burgerparticipatie voor verkeersmaatregelen Tolhuislaan

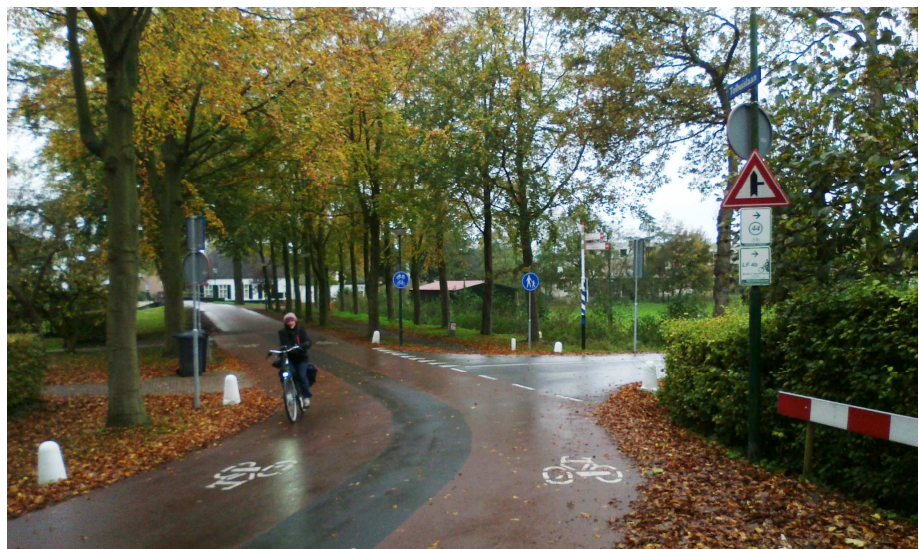
van:



via:



naar:



Inhoud:

- voorblad	1
- inhoudsopgave	2
- Colofon	2
- onderzoeksvraag	3
- conclusie	3
- aanleiding verkeersmaatregelen	4
- Werkwijze voor de burgerparticipatie	4
- Werkwijze evaluatie:	5
- Ongevalscijfers	5
- Resultaat	6
- Controle / check	7
- Publicaties:	7

Colofon:

Gemeente Bunnik; februari 2016

Afdeling Uitvoering en regie; onderdeel van Fysiek Domein

afdelingshoofd: Cor Grasmeijer

clustercoördinator: Gerard Drost

wijkregisseur / toezichthouder: Bert uit de Bosch

afdelingshoofd ten tijde van het proces: Bert Vossebelt

verkeerskundige: Johan Overvest



Levert deze nieuwe vorm van burgerparticipatie effectieve verkeersmaatregelen op?

Dat is de onderzoeksvraag van deze evaluatie.

Ja.

Dat is de conclusie van deze evaluatie.

Deze vorm van burgerparticipatie is een succes want:

- niet alleen ontstaat er een groot draagvlak voor de te nemen verkeersmaatregelen,
- maar ook de verkeersveiligheid verbetert ermee.

Aanleiding voor de maatregelen op de Tolhuislaan

De Tolhuislaan was aan onderhoud toe en bij onderhoud bekijken we of en hoe de verkeersveiligheid verbeterd kan worden. De kruising Tolhuislaan met de Grotelaan ervoeren mensen als onveilig. Men zei dat er regelmatig kleine ongelukken gebeurden.

We wilden maatregelen nemen dat vooral de weggebruikers zelf zouden ervaren als een verbetering. Daarvoor bedachten we een nieuwe vorm van burgerparticipatie, namelijk met een bord.



In het algemeen is het goed om achteraf te bekijken of wat je gemaakt hebt klopt met wat ervan verwacht werd. In dit geval was de gevolgde werkwijze voor burgerparticipatie geheel nieuw. Daardoor zijn we benieuwd of deze vorm van burgerparticipatie effectieve verkeersmaatregelen opleveren.

Werkwijze voor de burgerparticipatie

Een paar weken voor de zomervakantie (in 2014) hebben we drie borden opgehangen, elk net voor de kruising. Op deze borden stond: “meedenken veiligheid deze kruising? www.bunnik.nl”. Op onze website stond een link naar de pagina over deze kruising. Daar stond in, naast een luchtfoto, waarom en waarheen men een reactie kon e-mailen.

Er kwamen 30 reacties binnen. Die zijn uitgewerkt in een matrix / werkblad om zoveel mogelijk effectieve tips van de weggebruikers te gebruiken.

Op 26 augustus 2014 is het besproken in het college. Op 28 augustus zijn de mensen die een reactie gaven per mail geïnformeerd. Zij ontvingen naast de ontwerp-tekening ook de matrix / het werkblad in pdf.

Direct na de fruitoogst zijn vanaf 2 oktober de maatregelen gerealiseerd. Op 16 oktober 2014 was de officiële opening van de nieuwe fietsstraat (in de voorrang), in samenwerking met de BSO op de Tolhuislaan.

Voorkeuren uit de burgerparticipatie:	aantal keer:	Realisatie suggestie overnemen?	reden:
Kleine aanpassingen			
Spiegel(s) plaatsen	4 x	Nee	Schijn-veilig: te gemakkelijk over het hoofd zien van fietsers
Haag/hagen lager/weg/snoeien	5 x	Ja	Maar medewerking bewoners nodig
Aantal borden verminderen/verplaatsen	1 x	Ja	Borden verwijderen, waar het kan
Aantal borden wijzigen/bijplaatsen	6 x	Ja	Duidelijkheid weggebruikers is de eis
Middengeleider weghalen	2 x	Ja	Brede rode fietsstroken zijn duidelijker zonder middengeleider
Middengeleider hoger/ door laten lopen:	2 x	Nee / Ja	Past niet bij brede fietsstroken, maar de middenstrook lijkt op bredere middengeleider
Fietsstroken doortrekken	1 x	Ja	bij fietsstraat in volle breedte kan het niet
Voorrang aanpassen (zie onder)	17 x	Ja	Zie onder
middelgrote aanpassingen			
Fietsstraat / fietsers voorrang	8 x	Ja	Brede rode fietsstroken (zie schetsen)
Monumentaal gebied	1 x	Nee	Waar monumentaal ten koste gaat van verkeersveiligheid
Breder kruispunt voor landbouwverkeer	1 x	Nee	Huidige breedte voldoet.
Snelheidsremmende maatregelen	6 x	eventueel in 2015	Eventueel in 2015: drempel op Grotelaan op zo'n 70meter van het kruispunt af
Passende lantaampalen	1 x	eventueel in 2015	Eventueel in 2015: Lantaampalen passend in 30km-zone in plaats van in buitengebied
Grote aanpassingen			
Wegverloop wijzigen	4 x	Nee	Bij rechte wegen neemt de snelheid toe (= gevaarlijker) en het is een te grote ingreep in het landschap
Auto's verminderen / bestemmingsverkeer Grotelaan	3 x	Nee	Handhavingsproblemen / bereikbaarheidsproblemen / in verkeersbeleidsplan?
Voorrang wijzigen?			
Voorrang Tolhuislaan	12 x	Ja	Remt verkeer uit Grotelaan voor onoverzichtelijke kruising
Behoud gelijkwaardige kruising:			
- Drempelplateau of iets dergelijks	3 x	Nee	Trillingen voor naaststaand monumentaal pand
- Verduidelijken met borden/markering	3 x	Nee	Maar wel verduidelijken nieuwe voorrangregel
- Geen wijziging in voorrang voorgesteld	6 x	Nee	-
Andere voorrang:			
- Drempelplateau met uitrit vanaf dorp	1 x	Nee	Trillingen voor naastgelegen monumentale pand
- Rotonde	1 x	Nee	Ruimtebeslag te groot
- Voorrang Grotelaan <-> Sportlaan	2 x	Nee	Versnelt autoverkeer, vermindert veiligheid
- alle fietsers voorrang	1 x	Nee	Niet uitvoerbaar (wegens andere voorrang fietsers / auto's onderling)

Werkwijze evaluatie:

In oktober 2015 zijn de mensen die een suggestie mailden, en de omwonenden, via mail gevraagd naar een reactie. Op twee na, waarvan we geen e-mailadres hebben. Van de 29 mails, werden er 20 beantwoord (waarvan 1 afzegging).

In de mail stelden we slechts twee vragen gesteld, namelijk:

- 1) is naar uw mening de veiligheid verbeterd in vergelijking met de situatie daarvoor?
- 2) wat is uw ervaring in het afgelopen jaar met de nieuwe situatie in vergelijking met daarvoor?



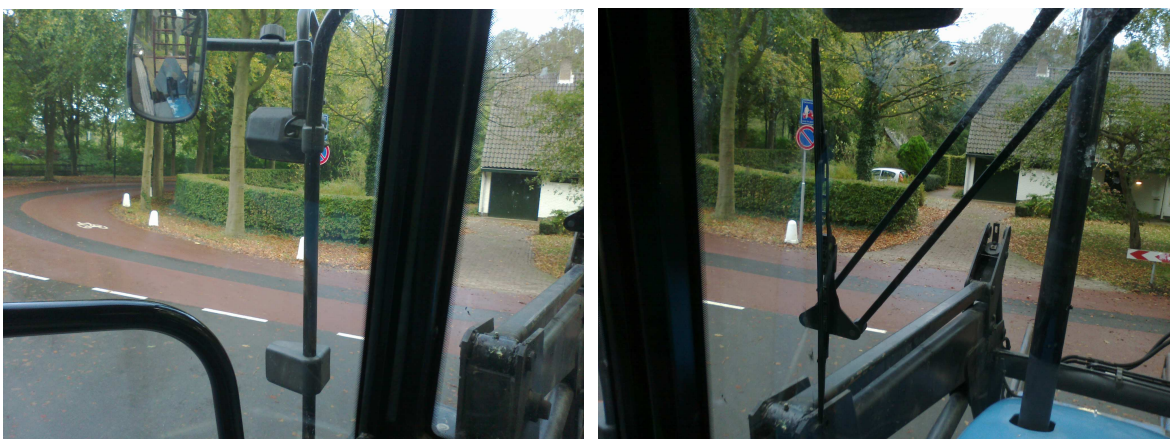
Ongevalscijfers

De ongevalscijfers zijn de geregistreerde ongevallen. Dit is een taak van de politie. Wij kunnen de anonieme gegevens raadplegen.

Er is NIET gekeken naar deze ongevalscijfers. Daarvoor zijn er twee redenen:

1. er is meer tijd nodig (3 tot 5 jaar) om iets meer te zeggen dan toevalligheden;
2. de registratie is de afgelopen vijf jaar minimaal geweest. Pas vanaf 2014 is de registratie weer verbeterd. En de registratie verbeterde nog verder in ook in 2015 en dat verwachten we ook in 2016, zodra de politie een speciale app voor de registratie krijgen.

Daardoor kan het lijken dat er nu meer gebeurt. Uit de gegevens zou dus een trend te zien kunnen zijn, die er niet is. Want we weten steeds meer wat er gebeurt, terwijl we dat de jaren ervoor er minder van wisten. De ongevalsegegevens zijn en blijven wel belangrijk, maar zijn alleen niet geschikt voor deze evaluatie.



Beide afbeeldingen:

de kruising gezien vanuit een trekker voor de haaiantanden op de Grotelaan

Resultaat:

Naar de mening van 16 van hen is de veiligheid verbeterd (84%).
Maar 2 van hen vinden van niet (11%).

Wat ervaart men als goed?

- "Komende vanuit de Grotelaan is nu wel duidelijk dat je voorrang moet verlenen";
- "De kruising is meer overzichtelijk";
- "fijn wegdek om te fietsen";
- "De Tolhuislaan is veiliger voor fietsers en kinderen";



Wat ervaart men als minder?

- de verlichting 's avonds ("niet egaal genoeg/verblinding/ en i.c.m. het sportpark");
- "de heg op de hoek die nog steeds te hoog is";
- "vanaf Sportlaan fietsen onbekenden wel eens het voetpad op".
- "groen rondom sportvelden: het geeft soms een onveilig gevoel, i.c.m. de JOP".



Quotes:

"Mijn kinderen geven aan het eenvoudiger te vinden daar te fietsen en over te steken."

"In het donker blijft de situatie onoverzichtelijk: de overgang van zeer donker naar zeer licht werkt enigszins verblindend."

"Ik merk ook dat mijn eigen houding als ik daar met mijn auto rij is veranderd."

"Ik ben blij dat er voor de huidige oplossing gekozen is!!!"

En de wijkagent meldt: "Er zijn bij ons dan ook sinds die tijd GEEN klachten meer binnen gekomen van verkeersdeelnemers over dat het daar gevaarlijk zou zijn."

Aanvullende wensen:

- betere verlichting op de Grotelaan en op de Tolhuislaan richting sportvelden
- ook strooien van oprijlaan sportvelden, vooral ter voorkoming van een dikke kort ijs.
- ook de Grotelaan veiliger te maken (minder snel; tegen afsnijden in de bochten (fietsers en hardlopers); bermen half verharderen / vergevingsgezinder maken; zijmarkering; goed schoon houden zijkanten; net zo inrichten als de Tolhuislaan)

Men maakte ook van de gelegenheid gebruik om suggesties te geven voor de verkeersveiligheid op andere plekken:

- is het mogelijk om alle (hinderlijke) paaltjes definitief uit de fietspaden te halen?
- in diverse straten van de Oranje buurt is de bestrating slecht (rondom bomen).

En ook kritiek werd geuit:

"Ik zie erg weinig verschil met de toestand voor en na de werkzaamheden [op de Molenweg]; er moet zeker een potje opgemaakt worden?"

(P.S.: het voetpad was aan onderhoud toe en is toen 30cm breder geworden (een tegel breder). We horen van voetgangers dat zij sindsdien het lopen veel prettiger en veiliger vinden.)

Controle / check

Observatie

De verkeerskundigen van de gemeente hebben apart gekeken naar het verkeer. Zij letten op het verlenen van voorrang, snelheid en hoe de verkeersdeelnemers rekening met elkaar houden. De verkeerskundigen zagen dat er meer veilig verkeersgedrag is dan voorheen. Deze observaties bevestigden het resultaat van de enquête.

Check van de enquête

Nu kan je denken dat alleen de mensen die min of meer gekregen hebben wat ze vroegen gereageerd hebben op het verzoek van de enquête. Om daar een antwoord op te krijgen is gekeken welk verband er is tussen gewenste maatregel en positieve reactie op de enquête.

Van de ontvangen enquêtes was 39% afkomstig van mensen die niet gekregen hebben waar ze om vroegen en 61% was afkomstig van de overige mensen. Dat komt overeen met de percentages van de adviesgevers kreeg niet om wat ze vroegen (43%) en met de overige adviesgevers (57%).

De deelnemers hebben ook echt eerlijk beoordeeld of de situatie veiliger was dan voorheen: Van degenen die wel iets hebben gekregen vond toch 9% de situatie nu niet beter is dan voorheen. Omgekeerd; van degenen die niet hebben gekregen wat zij ons adviseerden vond toch 71% dat de situatie nu veiliger is.

Publicaties:

- De verkeersbesluiten werden op 12 september gepubliceerd in de digitale Staatscourant. <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2014-26000.html>
- <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2014-25999.html>

De opening werd op 22 oktober gepubliceerd in de Nieuwsbode en in 't Groentje.

De Nieuwsbode
Woensdag 23 oktober 2014

NET GEEN BRONS OP HET NK
Alleen op een dag...
» 23

KLIKWIN EIGEN TUSCHRIJFT!
Met Wijn raakt je samen een rijdwinkel...
» Onze site

KLK & WIN ACTIE
Win de grootste rochtkop op vier cd's...
» Onze site

Wetgeving bewust anders presenteren
'We lopen op koers'
Het was bekend dat er flink bezuinigd moet worden in Bunnik om in komende jaren de begroting weer sluitend te krijgen. Die noodzaak bleek ook uit de eerste begroting die wethouder Rob Zaken presenteerde. De maatregelen die die overgevoerd hebben samengesteld blijken hard nodig.

Tolhuislaan is fietsstraat
Tolhuislaan van de Sluisbaan tot de Polderlaan wordt de komende week omgezet tot fietsstraat. De gemeente vraagt de bewoners om hiervoor rekening te houden met de aanpak van de werkzaamheden.

Bijeenkomsten over zorg
Vanaf 1 januari 2015 wordt de gemeentelijke gezondheidszorg anders ingericht. Dit wordt besproken op bijeenkomsten op woensdag 29 oktober en op vrijdag 31 oktober.

Bomenkap oevers Kromme Rijn
Ook in Oijk is de bomenkap van de Kromme Rijn begonnen. De gemeente vraagt de bewoners om hiervoor rekening te houden met de aanpak van de werkzaamheden.

Verbuur gemeentehuis
Vanaf 1 januari 2015 wordt de gemeentelijke gezondheidszorg anders ingericht. Dit wordt besproken op bijeenkomsten op woensdag 29 oktober en op vrijdag 31 oktober.

WERELDPRIMEUR
HEALTH MATE Therapeutische Voetschoon
Nieuw meer goede voeten en wintersteun

Bunniks Nieuws
Woensdag 23 oktober 2014

PLAMECO
nu, nu, nu...
Woonwade 3, Nieuwstadt, tel. (030) 267 31 00

GROENTJE
uitgave 49 • 11 • 45 • 22 oktober 2014

Anne Frankschool krijgt een echte Anne Frankboom
De Anne Frankschool in Bunnik krijgt een echte Anne Frankboom. De school heeft een plan van aanpak om de school te verbeteren.

Sloophamer creëert flexibele openbare ruimte
Ook in Bunnik wordt er gewerkt aan een flexibele openbare ruimte. De gemeente vraagt de bewoners om hiervoor rekening te houden met de aanpak van de werkzaamheden.

Wethouder en 'prinses' openen fietsstraat
Wethouder Rob Zaken en prinses van Bunnik hebben de nieuwe fietsstraat in Bunnik officieel geopend. De gemeente vraagt de bewoners om hiervoor rekening te houden met de aanpak van de werkzaamheden.

Bunnik over Bunnik Een (beeld)verhaal maken
De gemeente Bunnik heeft een beeldverhaal gemaakt van Bunnik. Het beeldverhaal bestaat uit een reeks van afbeeldingen die de geschiedenis van Bunnik vertellen.

BEAUTY SALON
HERMIEER MUIZEL
LADIES NIGHT €30,-
19 oktober 19.00 uur

- De nieuwe vorm van participatie werd in november gepubliceerd in het blad Publab van de Hogeschool Utrecht door Christine Bleijenberg, docent en onderzoeker. <http://husite.nl/blogpublab/verkeersbord/>
- De wijziging van de kruising (met foto van ervoor en erna) en over de participatie werd in december gepubliceerd in het verkeersvakblad Verkeerskunde. [http://www.verkeerskunde.nl/metamorfose/metamorfose/bunnik-\(vk7-2014\).4.38747.lynx](http://www.verkeerskunde.nl/metamorfose/metamorfose/bunnik-(vk7-2014).4.38747.lynx)
<http://www.verkeerskunde.nl/blog/blog/in-contact-met-burgers-door-een-simpel.4.38753.lynx>
- De nieuwe vorm van participatie werd als innovatie bij de overheid in september 2015 gepubliceerd op <http://www.succesvolinnoveren.nl/casus-2> door Haagse Beek, organisatieadviesbureau in Den Haag.

Metamorfose

Bunnik: bewoners kiezen voor fietsstraat in buitengebied

Vóór

Voorjaar 2014



De kruising Tolhuislaan Grotelaan ligt in de 30km-zone aan de rand van Bunnik. Bewoners ervaren deze kruising als gevaarlijk. Ook zouden er regelmatig kleine ongelukken gebeuren. Afgelopen zomer was de Tolhuislaan aan ordehoud toe. Om de weggebruikers zelf mee te laten denken zijn er borden geplaatst (zie inzet foto). Op de bijbehorende site stond een luchtfoto van de locatie ter oriëntatie en een emailadres voor suggesties.

Ná

Herfst 2014



Er kwamen 30 reacties binnen op de oproep. Met een duidelijke voorkeur om de weg meer voor fietsers in te richten en de kruising in de voorrang te zetten. Het resultaat is dat de Tolhuislaan een fietsstraat (in de voorrang) is geworden.

Meedenken over veiligheid deze kruising?
www.bunnik.nl

Lees ook de blog op pag 41

Reactie: Johan Overvest, gemeente Bunnik: "We ontvingen veel positieve reacties op de aanpak van het resultaat. Op 16 oktober is de Tolhuislaan officieel geopend als fietsstraat samen met de kinderen van de aanliggende buitenschoolse opvang. De beide lokale kranten plaatsten dit nieuws op de voerpagina.

In deze rubriek 'Metamorfose' tonen wij u een situatie vóór en ná een 'verkeerskundige ingreep'. Wilt u ook een metamorfose tonen? Heeft u contact op met de redactie: info@verkeerskunde.nl. Voor reactie op deze of eerdere metamorfoses: www.verkeerskunde.nl/metamorfose

VERKEERSKUNDE 07/14

PUBLAB
Lectoraat Crossmediale Communicatie
in het Publieke Domein www.publab.hu.nl

Home Actueel Projecten Over het PubLab Onderwijs Pub

In contact met burgers door een simpel verkeersbord

Home / Blog / In contact met burgers door een simpel verkeersbord



Begin deze zomer fietste ik op mijn vaste route van huis naar de Utrecht langs dit bord. Een verkeersbord met een oproep om mee te denken over de veiligheid van een kruispunt. Geen participatieplan, geen bijeenkomsten met een externe voorzitter, geen inzet van social media. Maar een doodgewoon verkeersbord met een oproep om te participeren.



"Zou dat werken?", vroeg ik me af. Eerlijk gezegd was ik sceptisch. Zouden mensen de moeite nemen om de website op te zoeken om hun tips voor een veiliger kruispunt te delen? Het is bepaald geen kruispunt waar dagelijks enorm grote verkeersstromen langskomen of doden vallen omdat het er zo onoverzichtelijk en gevaarlijk is. Het is een secundaire weg, waar behalve de boeren uit de buurt vooral fietsers gebruik van maken.

Na de zomer was het bord verdwenen en intussen is het kruispunt opnieuw heringericht. Ik heb contact gezocht met de gemeente Bunnik om na te vragen hoe dit 'participatieproject' is verlopen. De gemeente stuurde mij de 30 (!) reacties die ze heeft gekregen, met daarbij de manier waarop ze zijn gebruikt. Veel van de suggesties wezen in dezelfde richting en zijn meegenomen bij het ontwerp voor de herinrichting van het kruispunt. Uiteindelijk leidde de reacties ook nog tot een meer rigoureuze aanpak dan vooraf was gepland: namelijk de aanleg van een complete fietsstraat.

Dat is toch mooi: dat participatie zo simpel kan zijn! Geen ingewikkeld proces en interactieve tools, maar gewoon een simpel verkeersbord. Ook als er niemand reageert is er geen man overboord, want zo'n aanpak kost natuurlijk bijna niets.




Hier in de buurt lijkt de 'methode verkeersbord' zo waar een trend. Ik zag er ook een bij een speeltuintje in Zeist (Deze speeltuin wordt vernieuwd. Denk u mee? [Kijk snel op www.zeist.nl](http://www.zeist.nl)). Waarbij de beroepsscepticus in mij toch weer even de kop op stak: Dit bord (te hoog, niet direct bij de speelplaats, te kleine letters, etc.) werkt vast minder goed... Onzin natuurlijk, als je kinderen er spelen dan maakt het je natuurlijk geen bal uit hoe dat bord eruit ziet of hoe hoog het hangt, dan kijk je gewoon even op die website. Zo wordt participatie een kleine moeite.

Casus 2

HAAGSE BEEK ONDERZOEK CASUSSEN SYMPOSIUM REAGEER

Eén stap terug, twee stappen vooruit

Aanpak kruispunt Tolhuislaan, gemeente Bunnik



Wat is het?
Het kruispunt in de Tolhuislaan stond te boek als onveilig. Bewoners gaven het al langer aan, onderzoek van de gemeente Bunnik duidde het aan als een onveilige route voor scholieren en toen, als klap op de vuurpijl, gebeurde er een ongeluk. Dat was de aanleiding om het kruispunt snel aan te pakken. De opdracht van het college was: betrek de bewoners zoveel mogelijk bij de nieuwe inrichting. De oplossing? Een bord op de kruising met een oproep om mee te denken, gekoppeld aan een pagina op de website waar bewoners oplossingen konden toekennen. Binnen een paar weken kon de gemeente kiezen uit tientallen oplossingen en in minder dan geen tijd lag er een nieuwe, veilige kruising.

Wat levert het op?
- Draagvlak: de oplossing kwam van de mensen die de weg dagelijks gebruiken en ging verder dan de gemeente zelf had durven aandragen.
- Bosprijng: en tijdwinst: organiseren van informatievonden was niet nodig, net als planontwikkeling en bespreken van de gemeentelijke oplossing met de inwoners. Binnen drie weken lag er een plan.

Wat waren de succesfactoren voor innovatie?
Het doel was duidelijk: een veilige kruising. En het college gaf richting door de duidelijke opdracht dat de inwoners zoveel mogelijk moesten meebeslissen. Het antwoord van de gemeente Bunnik was: we doen een stap terug. De overheid koos ervoor nu niet eens zelf achter de toekantafel te gaan zitten, maar juist alleen het minimale te doen: aan de bewoners vragen hoe hun ideale kruispunt er uit zou zien. Innoveren staat er valt met samenwerken en kennis delen, en Bunnik maakte de kring op deze manier zo groot mogelijk.

De gemeente koos bovendien de goede persoon bij de klus: een verkeerskundige die niet alleen verkeersveiligheid interessant vindt, maar die er ook plezier in heeft nieuwe dingen uit te proberen. Hij had de ruimte om direct te overleggen met collega's en de wethouder.

De aanpak van de Tolhuislaan laat zien dat innoveren niet alleen is weggelegd voor grotere gemeenten. Integendeel: voor wie de drempels laag maakt om het praktisch houdt, liggen de kansen voor het grijpen.

< terug naar de casussen