

Hoornaar Veiliger!

Wat kan er verbeterd worden?

Onderzoek naar verkeersveiligheid
Maart 2016



Colofon

Titel	Hoornaar Veiliger! Wat kan er verbeterd worden?
Ondertitel	Onderzoek naar verkeersveiligheid
Pagina's	23
Datum	Maart 2016
Op verzoek van	Dorpsraad Bruisend Hoornaar!
Auteur	Philomeen Breddels
Contactgegevens	pgmbreddels@gmail.com 06-23910168

Dankwoord

Dit onderzoeksrapport is tot stand gekomen dankzij de medewerking van veel mensen. Allereerst wil ik de mensen bedanken, die de moeite hebben genomen naar aanleiding van de vragenlijst onveilige verkeerssituaties door te geven. Zonder hen was dit onderzoek niet mogelijk geweest.

Een woord van dank is op zijn plaats aan de 'Dorpsraad Bruisend Hoornaar!'. Dankzij de dorpsraad kon dit onderzoek gerealiseerd worden. Ook waren bestuursleden bereid een helpende hand te bieden, als dat nodig was. Ik wil hen hartelijk bedanken voor hun hulp.

Dank ben ik zeker verschuldigd aan Peter Nederlof, beleidsmedewerker verkeer en vervoer bij de Gemeente Giessenlanden. Hij stuurde mij alle relevante cijfers, illustraties en legenda. Dankzij deze gegevens is dit onderzoek niet beperkt gebleven tot de door ons verzamelde data. Bovenal wil ik Peter bedanken voor al zijn toelichtingen bij de gegevens en de uitgebreide beantwoording van mijn vragen. Ik kijk nu al uit naar verdere samenwerking in het traject, dat gaat volgen op dit onderzoek!

Tevens wil ik de medewerkers van het bedrijf VIA bedanken voor de uitleg over hun gegevens. Dit gaf veel inzicht in de gebruikte snelheidsgegevens, die zij geleverd hebben aan de gemeente Giessenlanden, alsook in de nieuwe cijfers, die zij inmiddels aangaande de verkeersveiligheid leveren.

Ook wil ik Tom Visser, bestuurslid van de Dorpsraad Bruisend Hoornaar, erg bedanken voor zijn hulp bij de managementsamenvatting. Zeer waardevol was tevens zijn tip om dit onderzoeksrapport een gestapelde aanpak te geven door middel een managementsamenvatting en een gekaderde samenvatting bij ieder hoofdstuk.

Tot slot wil ik Jan Ottevanger, verbinder in de gemeente Giessenlanden, danken voor zijn advies om dit onderzoeksrapport aan te bieden aan de gemeenteraad van de gemeente Giessenlanden. Hierdoor is er een grotere kans, dat de aanbevelingen uit dit onderzoek gehoord en gerealiseerd zullen worden!

Managementsamenvatting

Door inwoners van Hoornaar is aandacht gevraagd voor verkeerssituaties in het dorp, die zij als onveilig ervaren. De huis-aan-huis verspreide vragenlijst, waarmee deze subjectieve verkeersonveiligheid gemeten werd, leverde 74 reacties op betreffende 95 verkeerssituaties. De uitkomsten werden vergeleken met de geregistreerde ongevallen van de afgelopen jaren alsook met de aanwezige snelheidsgegevens. Deze objectieve weergave bleek geen afspiegeling van de ervaringen van de respondenten. De meest aangewezen oorzaak voor de gevoelens van verkeersonveiligheid was “te hard rijden”. Ook werd aangegeven, dat er in enige mate parkeeroverlast ervaren wordt. Daarnaast bleken er heel wat verkeerssituaties te zijn, die als onveilig ervaren worden, waarvoor een andere oorzaak gegeven werd.

Op basis van al deze gegevens is er gekomen tot drieërlei aanbevelingen. Allereerst kunnen betere objectieve gegevens een bijdrage leveren aan de afweging voor verdere maatregelen. Dat betreft vooral de snelheidsmetingen, waar meer betrouwbare informatie inmiddels tot de mogelijkheden behoort.

Vervolgens strekt het tot aanbeveling de opgegeven verkeerssituaties apart te bekijken en te beoordelen of er latente verkeersproblemen aanwezig zijn. De gemeente Giessenlanden heeft al toegezegd bereid te zijn naar de opgegeven onveilige verkeerssituaties te kijken.

De laatste aanbeveling betreft de rol van de Dorpsraad Bruisend Hoornaar. De dorpsraad is bereid met de gemeente mee te denken over de gesignaleerde knelpunten en het realiseren van eventuele oplossingen. Daarbij wordt vooral een rol gezien in het (doen) participeren van de omwonenden van een knelpunt of het mobiliseren van betrokkenen. Gebleken is, dat een geïntegreerde campagne van voorlichting- en beloningsacties in samenwerking met de politie de beste gedragseffecten tot gevolg zal hebben (SWOV, 2013). Samenwerking van de verschillende partijen zal tot dit resultaat kunnen leiden. Een ander voorbeeld is om de respondenten op de hoogte te houden van alle inspanningen zoals die door de verschillende partijen worden beoogd en uitgevoerd. Ook dit is gebaat bij een gezamenlijke en gestructureerde aanpak.

Voor deze samenwerking met de gemeente, die al mede ten basis ligt aan dit rapport, is een stappenplan uitgewerkt. Het stap-voor-stap doorlopen van dit actieplan zal een gezamenlijke aanpak vergemakkelijken. Alles erop gericht om zowel de objectieve, maar vooral ook de subjectieve verkeersonveiligheid te verminderen. Dit was dan ook het belangrijkste argument voor dit onderzoek!

Inhoudsopgave

1.	Aanleiding.....	6
1.1	Achtergrond.....	6
1.2	Situatie.....	7
2.	Onderzoek	9
2.1	Opzet van het vragenlijst.....	9
2.2	Respons	9
2.3	Categorisering van de uitkomsten van het onderzoek	10
2.3.1	Categorieën	10
2.3.2	Analyse van de data uit de vragenlijsten.....	10
2.4	Vergelijking van verscheidene data.....	13
2.4.1	Vergelijking van de locaties uit de vragenlijsten en de ongevallenanalyses.....	13
2.4.2	Vergelijking van locaties uit de vragenlijsten met snelheidsgegevens	14
3.	Conclusies.....	16
4.	Snelheidsgegevens uitgelicht	17
5.	Overige aanbevelingen.....	19
5.1	Aanbevelingen ten aanzien van de opgegeven verkeerssituaties	19
5.2	Aanbevelingen voor de 'Dorpsraad Bruisend Hoornaar!'	19
	Referenties	21
Bijlage 1	Actieplan van de 'Dorpsraad Bruisend Hoornaar!'	22

1. Aanleiding

De hoofdvraag van dit onderzoek was “Hoornaar veiliger! Wat kan er verbeterd worden?”. Bij de Dorpsraad Bruisend Hoornaar waren namelijk signalen binnen gekomen, dat inwoners van mening waren, dat er verkeersonveilige situaties zijn in Hoornaar. Daarom werd besloten een onderzoek naar de subjectieve verkeersveiligheid uit te voeren. De subjectieve verkeersveiligheid betreft de persoonlijke gevoelens, die mensen hebben over verkeersveiligheid (SWOV, 2012-1).

1.1 Achtergrond

Alvorens in te gaan op de verkeersveiligheid in Hoornaar is het belangrijk om een onderscheid te maken tussen subjectieve en objectieve verkeersonveiligheid. Objectieve verkeersveiligheid is gebaseerd op cijfers. Het betreft de daadwerkelijke ongevallen en de gevolgen hiervan, zoals slachtoffers. Deze gegevens zijn zuivere, maar wel late indicatoren om de onveilige plekken in het verkeer te ontdekken (Vlakveld et al., 2008).

Subjectieve verkeersveiligheid betreft de persoonlijke gevoelens, die mensen hebben over verkeersveiligheid. Dit kan ook algemener beschreven worden als zorg over verkeersonveiligheid van zichzelf en/of anderen. Deze beleving wordt gevormd op basis van eigen ervaringen of waarnemingen in het verkeer, maar ook door contacten met anderen en informatie uit de media (SWOV, 2012-1).

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek naar Verkeersveiligheid (SWOV) legt in de Factsheet over subjectieve verkeersonveiligheid uit, dat er een aantal verkeerskenmerken zijn, die van invloed zijn op de subjectieve verkeersonveiligheid (SWOV, 2012-1). Deze gevoelens van onveiligheid blijken vooral op te treden, wanneer de maximumsnelheid vaak overtreden wordt. Ook de aanwezigheid van veel gemotoriseerd verkeer in 30 km/uur-gebieden doet deze gevoelens van onveiligheid toenemen. Daarnaast geeft het niet gescheiden zijn van de verschillende verkeerssoorten, vooral wanneer er naar verhouding veel zwaar verkeer rijdt en de verkeerssituaties weinig overzichtelijk zijn, een versterking van de gevoelens van onveiligheid.

Onderzoek heeft laten zien, dat het verband tussen objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid ten hoogste zwak positief is (SWOV, 2012-1). Dit houdt in dat de situaties, die mensen gevaarlijk vinden, over het algemeen niet de situaties zijn waar veel ongevallen gebeuren. Een mogelijke reden hiervoor kan zijn, dat weggebruikers in deze situaties extra goed opletten en hun gedrag dusdanig aanpassen, dat het objectief gezien veiliger wordt. Een andere reden kan zijn, dat mensen situaties, die zij subjectief gevaarlijk vinden gaan vermijden door bijvoorbeeld een andere route te kiezen, op een ander tijdstip te reizen, een ander vervoersmiddel te kiezen of zelfs helemaal niet op pad te gaan. Aangezien dit dus mogelijk een invloed kan hebben op de bewegingsvrijheid van mensen wordt dit als onwenselijk beschouwd.

De vraag kan rijzen of het verbeteren van de subjectieve verkeersveiligheid wel belangrijk is. Dit is volgens SWOV (2012-1) afhankelijk van het doel, dat men heeft:

1. Als het doel is om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen, is het verbeteren van subjectieve verkeersonveiligheid nauwelijks van belang, aangezien er dus slechts een zwak

verband blijkt te zijn tussen situaties, die als onveilig worden ervaren en dat gezien verkeersslachtoffers ook zijn. Daarnaast bestaat de kans, dat mensen minder alert zijn op mogelijke problemen en zich onveiliger gaan gedragen, als zij zich veilig voelen.

2. Is daarentegen het doel is om de subjectieve verkeersveiligheid te gebruiken als indicator voor mogelijke latente verkeersonveiligheidsproblemen, dan is het belangrijk om de klachten en signalen op waarheid te toetsen.
3. Als het doel is dat mensen zich prettig voelen in hun leefomgeving en zich niet belemmerd voelen in hun doen en laten, dan is het verbeteren van gevoelens van verkeersonveiligheid wel belangrijk.

Subjectieve verkeersveiligheid staat de laatste jaren steeds meer in de belangstelling. Ook gemeenten willen deze beleving van verkeersonveiligheid een betere plaats geven in hun beleid (Kessels, 2005). Uit het onderzoek van Kessels komt naar voren, dat aandacht voor subjectieve verkeersveiligheid vooral wenselijk is voor woonwijken, schoolomgevingen, fietsers en voetgangers. Aangezien dit voornamelijk te vinden is op gemeentelijk grondgebied is het ook logisch, dat veel gemeenten hier steeds meer aandacht aan besteden.

1.2 Situatie

De aanleiding om de verkeersveiligheid in Hoornaar te gaan onderzoeken, komt voort uit een voorstel uit de ideeënbuis van de Dorpsraad Bruisend Hoornaar. In dit voorstel werd gesteld, dat het goed zou zijn om stappen te ondernemen met betrekking tot de verkeersveiligheid in Hoornaar. De aanname was namelijk, dat dit beter zou kunnen. Dit waren ook signalen, die al eerder door andere inwoners gegeven waren.

Na een eerste inventarisatie van verkeerssituaties, mogelijke samenwerkingen en mogelijke oplossingen werd gekeken hoe de inventarisatie van onveilige verkeerssituaties in Hoornaar het beste aangepakt kon worden. Besloten werd dat de inwoners van Hoornaar middels een vragenlijst gevraagd zouden worden om hun mening, omdat zij deze verkeerssituaties dagelijks meemaken. De hoop was, dat de respons dusdanig zou zijn, dat deze inventarisatie een goed beeld zou geven van verkeerssituaties in Hoornaar, die als onveilig beschouwd worden.

Tot deze vragenlijst werd overigens besloten, ondanks dat bij de dorpsraad het vermoeden bestond, dat het aantal ongevallen in Hoornaar niet erg hoog is. De ongevallen, waar men van op de hoogte was, betrof hooguit blikshade.

Uit de gegevens van een verkeersongevallenanalyse van Hoornaar, die de gemeente Giessenlanden verstrekt heeft, blijkt, dat dit voor de periode 2010 – 2014 inderdaad het geval is. In deze periode deden zich slechts vier ongevallen voor. Deze ongevallen vonden plaats buiten de bebouwde kom. In de ongevallenanalyse wordt geen melding gemaakt van ongevallen binnen de bebouwde kom. Mogelijk is er wel iets voorgevallen, maar die ongevallen zijn niet geregistreerd. Hierbij werd door de gemeente namelijk de kanttekening gemaakt, dat in de periode 2010 – begin 2013 het registreren van met name blikshade niet volgens de gebruikelijke normen heeft plaatsgevonden. De gegevens uit deze periode dienen wij daarom eerder te zien als een indicatie.

Derhalve verstrekte de gemeente Giessenlanden tevens de verkeersongevallenanalyse van de periode 2005 – 2009. In die periode zijn er 11 ongelukken geregistreerd, die allen binnen de bebouwde kom plaatsvonden. Voor zover dit genoteerd was, bleek het veelal te gaan om eenzijdige ongevallen, waarbij de bestuurder waarschijnlijk (veel) te hard gereden heeft. De verwachting, die door de gemeente uitgesproken werd, was dat de plaatsen, waar de ongevallen in de periode 2005 – 2009 plaatsvonden, waarschijnlijk overeen zullen komen met de onveilige verkeerssituaties, die de respondenten zullen aangeven.

Gezien het lage aantal ongevallen vond de dorpsraad het van belang om de subjectieve verkeersonveiligheid van inwoners van Hoornaar te meten. De doelen, die beoogd werden, waren:

1. *De subjectieve verkeersonveiligheid gebruiken als indicator voor mogelijke latente verkeersproblemen.* De verkeerssituaties, die de respondenten opgeven, zullen ingevoerd en geanalyseerd worden. Hieruit kan duidelijk worden of er latente verkeersproblemen aanwezig kunnen zijn.
2. *Het zoeken van oplossingen voor de opgegeven situaties.* Voorafgaand aan de vragenlijst zijn er verscheidene, algemene opties bedacht, die hiertoe bij zouden kunnen dragen. Met de gegevens uit de vragenlijsten kan gezocht worden naar toegespitste oplossingen.
3. *Het bevorderen van het welbevinden en gevoel van verkeersveiligheid van de inwoners van Hoornaar.* Eén van de doelstellingen van de dorpsraad is het behartigen van collectieve belangen van de inwoners van Hoornaar. Het bevorderen van de verkeersveiligheid valt hier zeer zeker onder.

Met deze doelen voor ogen is de hoofdvraag van dit onderzoek geformuleerd, namelijk “Hoornaar Veiliger! Wat kan er verbeterd worden?”.

2. Onderzoek

De subjectieve verkeersveiligheid werd gemeten middels een vragenlijst, die huis-aan-huis verspreid werd. Op deze vragenlijst hebben 74 mensen gereageerd. Het totaal aantal doorgegeven situaties was 95, doordat sommige respondenten meer dan één verkeerssituatie opgaven. Sommige situaties werden door meerdere respondenten genoemd. Tevens werd deze subjectieve verkeersveiligheid vergeleken met de aanwezige cijfers betreffende de objectieve verkeersveiligheid, namelijk de geregistreerde ongevallen van de afgelopen jaren, alsook met de voorhanden zijnde snelheidsgegevens.

2.1 Opzet van het vragenlijst

Er is een vragenlijst opgesteld, zodat de inwoners verkeerssituaties konden doorgeven, die volgens hen veiliger zou kunnen. Respondenten werd gevraagd de volgende informatie te verschaffen:

- Straat
- Ter hoogte van
- Het betreft het volgende onderwerp:
 - te hard rijden
 - verkeersdrukte
 - onveilige verkeerssituatie
 - parkeeroverlast
 - anders, namelijk....
- Beschrijf kort de situatie:
- Hoe kan dit volgens u veiliger?

Allereerst werd respondenten gevraagd de locatie van de onveilige verkeerssituatie te geven. Vervolgens werd hen gevraagd de situatie te categoriseren, waarna zij de situatie konden beschrijven. De respondenten werden ook gevraagd hoe de opgegeven situatie veiliger zou kunnen. De reden om dit te vragen was, dat respondenten mogelijk al jaren bepaalde situaties meemaken en elders gezien hebben hoe dit beter kan of zelf een goede oplossing bedacht hebben. Daarnaast kan het zijn, dat respondenten met verrassende oplossingen komen, die het losdenken bij het zoeken naar oplossingen kan bevorderen.

Een extra voordeel van het uitvragen van oplossingen is, dat het een beeld kan geven van de hoop en verwachtingen, die respondenten en mogelijk meerdere inwoners hebben van de oplossingen, die voor verkeersonveilige situaties geïmplementeerd kunnen worden.

2.2 Respons

Begin januari 2016 is er in Hoornaar huis-aan-huis een vragenlijst verspreid. Daarnaast zijn er stapels vragenlijsten neergelegd op meerdere plekken in Hoornaar, zoals bij de Physiofit en de

Emté, om ook mensen te bereiken, die niet in Hoornaar wonen, maar er wel vaker komen. Op deze vragenlijst hebben 74 mensen gereageerd.

De meeste respondenten hebben één verkeerssituatie doorgegeven, maar er waren ook respondenten, die meerdere situaties hebben doorgegeven. Het totaal aantal doorgegeven situaties was 95. Sommige situaties werden door meerdere respondenten genoemd. Hoewel de situaties soms overeen kwamen, was dat voor de aangewezen oorzaak/oorzaken niet altijd het geval. Derhalve is de keuze gemaakt iedere opgegeven verkeerssituatie op zichzelf staand te behandelen.

2.3 Categorisering van de uitkomsten van het onderzoek

2.3.1 Categorieën

In de vragenlijst is de respondenten verzocht de opgegeven verkeerssituatie te categoriseren. Deze categorieën zullen in dit rapport als volgt terug te vinden zijn:

- A. Te hard rijden
- B. Verkeersdrukke
- C. Onveilige verkeerssituatie
- D. Parkeeroverlast
- E. Anders, namelijk....

2.3.2 Analyse van de data uit de vragenlijsten

Het aantal opgegeven onveilige verkeerssituaties was 95. Toch komt de optelsom van de categorieën niet uit op dit getal. Dit komt, doordat sommige opgegeven verkeerssituaties door respondenten geplaatst zijn onder meerdere categorieën. De categorisering, die de respondenten aan de verkeerssituaties hebben toegekend, staat in de onderstaande tabel.

Tabel 1 *Onderverdeling van verkeerssituaties in categorieën*
(meerdere categorieën per verkeerssituatie mogelijk)

Categorie	Beschrijving	Aantal opgegeven situaties
A	Te hard rijden	45
B	Verkeersdrukke	4
C-1	Onveilige verkeerssituatie (incl. de situaties, die tevens gecategoriseerd werden als A, B of D)	59
C-2	Onveilige verkeerssituatie (zonder toevoeging van een andere categorie)	31
D	Parkeeroverlast	10
E	Anders, namelijk....	12

De opgegeven situaties zullen per categorie besproken worden. Tevens wordt beschreven wat voor mogelijke oplossingen de respondenten voor ogen hebben. De beschrijvingen pogen een samenvatting te geven van de situaties, die tot die betreffende categorie behoren.

Categorie A: Te hard rijden

Betreft situaties 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 14, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 31, 37, 38, 41, 45, 48, 49, 50, 53, 56, 61, 63, 64, 67, 68, 73, 74, 76, 82, 83, 86, 87, 88, 89, 92

Er zijn 45 situaties opgegeven, die respondenten gecategoriseerd hebben als “te hard rijden”.

Opvallend is dat bij deze categorie vaak een tweede categorie wordt gekozen, namelijk C: onveilige verkeerssituatie.

De meeste situaties betreffende “te hard rijden” worden gesitueerd op de Dorpsweg. Het betreft niet slechts een bepaald gedeelte. De delen, die door de respondenten genoemd worden, bevinden zich letterlijk over de gehele Dorpsweg, dus vanaf de kruising bij de Hoge en Lage Giessen tot aan voormalig Van der Ham. Ook wordt de Dorpsweg soms tegelijkertijd genoemd met een andere straat. Het betreft dan altijd een straat, die verbonden is met de Dorpsweg, zoals de Middenweg of de Hoge Giessen.

Het aantal opgegeven situaties op de Dorpsweg is 27. Het aantal opgegeven situaties op de Lage Giessen is zeven. Op de Hoge Giessen en op de Groeneweg worden drie situaties gemeld. Zowel op de Schans als op Giessenland wordt één situatie gemeld. Ook wordt drie keer gesteld, dat het te hard rijden in het hele dorp plaatsvindt. In tabel 2 staat een schematische weergave hiervan.

Tabel 2 *Aantal opgegeven onveilige verkeerssituaties a.g.v. te hard rijden per straat*

Straat	Aantal opgegeven onveilige verkeerssituaties a.g.v. te hard rijden
Dorpsweg	27
Lage Giessen	7
Hoge Giessen	3
Groeneweg	3
Schans	1
Giessenland	1
Hele dorp	3

Door veel respondenten wordt tevens opgemerkt wie er te hard rijden. Genoemd wordt vrachtverkeer, landbouwverkeer, bussen van Arriva en automobilisten. Een opvallende opmerking was, dat het vaak inwoners van Hoornaar zelf zijn, die te hard rijden. Aangezien dit ook een opmerking was, die de dorpsraad eerder al meerdere malen ter ore was gekomen, zal hier in de conclusies en aanbevelingen zeker op ingegaan worden.

Voorgestelde oplossingen

Er worden veel mogelijke oplossingen voorgesteld. Voorgestelde oplossingen zijn bijvoorbeeld handhaving, drempels leggen of verhogen en snelheidsbepalende maatregelen, zoals klinkers, die trillingen voor het voertuig veroorzaken. Ook een snelheidsmatrix en een flitspaal worden geopperd. Het weren van vracht- of landbouwverkeer wordt door enkelen als een oplossing gezien. Soms

geheel, soms alleen wanneer de scholen in- en uitgaan. Ook wordt het plaatsen van een bord met “> ton langzaam rijden” geopperd.

Daarnaast zijn er voorstellen, die betrekking hebben op bepaalde delen van de Dorpsweg, zoals het aanleggen van een zebrapad bij het Oranjepad of het verlengen van de 30 km/uur-zone tot aan voormalig Van der Ham. Tevens wordt er voorgesteld de wegen zo in te richten, dat bestuurders wel gedwongen zijn hun snelheid te verminderen.

Categorie B: Verkeersdrukte

Betreft situaties 5, 14, 17, 45

Er zijn 4 situaties opgegeven. Drie situaties liggen in het gedeelte van de Dorpsweg, dat ligt tussen de Middenweg en de viersprong bij de Hoge en Lage Giessen. De locatie komt bij deze situaties weliswaar overeen, maar de respondenten wijten de verkeersdrukte aan andere oorzaken. De vierde situatie ligt op de Groeneweg, ter hoogte van Vissersland.

Voorgestelde oplossingen

De oplossingen betreffen verkeersdrukte-beperkende maatregelen, alsook snelheidsbeperkende maatregelen.

Categorie C: Onveilige verkeerssituatie

C-1: Onveilige verkeerssituaties, inclusief de situaties, die tevens ingedeeld werden in een andere categorie

Betreft situaties 1, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 24, 26, 28, 29, 30, 35, 36, 37, 38, 41, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 51, 54, 55, 56, 58, 60, 61, 62, 65, 66, 67, 70, 71, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 89, 90, 91, 93, 94, 95

De categorie ‘onveilige verkeerssituatie’ wordt door veel respondenten vaak gebruikt in combinatie met een andere categorie, te weten categorie ‘A: te hard rijden’ of ‘D: parkeeroverlast’ of ‘B: verkeersdrukte’. In totaal zijn er 59 verkeerssituaties gecategoriseerd als ‘onveilige verkeerssituatie’. De opgegeven verkeerssituaties zijn zeer divers. Een korte samenvatting is derhalve niet te maken.

C-2: Onveilige verkeerssituaties zonder toevoeging van een andere categorie

Betreft situaties 1, 3, 8, 9, 13, 15, 16, 32, 35, 43, 46, 51, 55, 58, 60, 62, 65, 66, 70, 71, 77, 79, 80, 81, 84, 85, 90, 91, 93, 94, 95

Het aantal genoemde verkeersonveilige situaties, waarbij de respondent niet aangeeft, dat er nog sprake is van een andere categorie, zijn zeer divers. Dit betreft 31 situaties. Om een idee te geven wat voor soort situaties het betreft, volgen hier enkele voorbeelden: auto’s die niet stoppen voor een zebrapad, onoverzichtelijke bochten, voorrang die niet verleend wordt, vrachtverkeer dat voor onveilige situaties zorgt en overstekende, fietsende schooljeugd. Aangezien de situaties zeer divers zijn, kan er aangaande deze categorie geen samenvattende beschrijving gemaakt worden.

Voorgestelde oplossingen

Zowel bij C-1 als bij C-2 zijn de oplossingen als gevolg van de diversiteit van de situaties niet samen te vatten. Veelal is de voorgestelde oplossing slechts passend bij de genoemde verkeerssituatie.

Categorie D: Parkeerverlast

Betreft situaties 21, 22, 24, 25, 33, 36, 39, 54, 72, 75

Er zijn 10 situaties opgegeven, waarbij parkeerverlast een onveilige verkeerssituatie zou opleveren. Acht situaties zijn gelegen op de Dorpsweg. Eén situatie betreft het parkeren in bochten op de Dorpsweg. Vier situaties hebben betrekking op nagenoeg hetzelfde deel van de Dorpsweg. Drie van deze vier situaties maken melding van parkeerverlast ter hoogte van “De Gouden Leeuw” en de vierde situatie betreft dit stuk, maar ook nog een stuk ervoor als een stuk erna, namelijk van Slomp tot Jongkind (nr. 88 – nr. 108). De andere drie situaties betreffen drie verschillende stukken van de Dorpsweg, namelijk ter hoogte van nr. 31, ter hoogte van nr. 18 en ter hoogte van restaurant Onder de Linden. Bij de laatste twee situaties zou sprake zijn van een parkeerverbod, maar desondanks blijken er toch auto’s en/of touringcars (bij Onder de Linden) geparkeerd te worden. Daarnaast is er één situatie op Vissersland en één situatie op de Kromme Giessen.

Voorgestelde oplossingen

Voor de situatie ter hoogte van de Gouden Leeuw wordt tweemaal voorgesteld een weg aan de achterkant te maken bij project Jongkind, zodat de bewoners daar kunnen parkeren. Deze oplossing komt overeen met het voorstel van een andere respondent, die voorstelt een gemeenschappelijke openbare parkeerruimte te maken.

Voor de situaties waar een parkeerverbod geldt, wordt de oplossing gezien in handhaving. Voor de situatie ter hoogte van nr. 31 wordt een parkeerverbod en een trottoir voorgesteld.

Wat betreft Visserland wordt voorgesteld in de buurt een parkeerterrein te maken. Aangaande de situatie op de Kromme Giessen wordt voorgesteld, dat mensen hun auto elders op een (bestaand) parkeerterrein parkeren.

Categorie E: Anders, namelijk....

Betreft situaties 2, 21, 30, 34, 40, 42, 47, 52, 57, 59, 74, 87

Er zijn 12 situaties, die vallen in de categorie “Anders, namelijk...”. Ook deze categorie bevat situaties, die dusdanig van elkaar verschillen, dat het niet mogelijk is dit kort samen te vatten. Voorbeelden van opgenoemde verkeerssituaties zijn paaltjes langs de weg, krappe bochten, de nieuwe verlichting en belijning.

Voorgestelde oplossingen

In verband met de diversiteit van de voorgestelde oplossingen is een samenvatting niet mogelijk.

2.4 Vergelijking van verscheidene data

2.4.1 Vergelijking van de locaties uit de vragenlijsten en de ongevalanalyses

Door de gemeente Giessenlanden werd op voorhand aangegeven, dat het vermoeden bestond, dat de locaties van de door de respondenten genoemde verkeersonveilige situaties overeen zouden komen met de locaties van de geregistreerde ongevallen uit de periode 2005 – 2009. De locaties van de verkeersongevallen in de periode 2010 – 2014 geven geen aanwijzingen voor mogelijke verkeersonveiligheid, aangezien alle ongevallen in deze periode plaatsvonden uit de bebouwde kom. Mogelijk zijn er in deze periode wel ongevallen in de bebouwde kom geweest, maar is dit door gebrek aan registratie in een deel van die periode niet genoteerd.

Bestudering van de locaties uit de periode 2005 – 2009 maakt duidelijk, dat er enige overlap is tussen de opgegeven verkeersonveilige situaties en de geregistreerde ongevallen. De locaties waar de ongevallen hebben plaatsgevonden, worden ook door respondenten genoemd. De respondenten noemen echter veel meer locaties, die zij verkeersonveilig achten, maar waar volgens de registratie geen ongevallen hebben plaatsgevonden. De ongevallenanalyse van de periode 2005 – 2009 is dus geen accurate afspiegeling van de door de respondenten genoemde onveilige verkeerssituaties.

2.4.2 Vergelijking van locaties uit de vragenlijsten met snelheidsgegevens

Een vergelijking van de door de respondenten aangegeven onveilige verkeerssituaties en de gemeten snelheden op wegvakken in Hoornaar kan mogelijk meer inzicht geven in de objectieve verkeersveiligheid versus de subjectieve verkeersveiligheid. De snelheidsgegevens, die met betrekking tot Hoornaar aanwezig zijn, zijn gedateerd en niet meer van toepassing. De meest recente gegevens zijn namelijk (V85-precentiel-)gegevens uit 2011.

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) 2015 van de gemeente Giessenlanden staan twee illustraties, waarin snelheden zichtbaar zijn, die op de wegen in Hoornaar gereden zouden worden. Deze gegevens zijn gebaseerd op gegevens van Speed Profiles uit 2015. Speed Profiles geven informatie over werkelijk gereden snelheden, die gebaseerd zijn op GPS-metingen van TomTom-navigatiesystemen. Dit houdt dus in, dat het alleen snelheden van TomTom-gebruikers betreft. Metingen op basis hiervan zouden op stedelijke en provinciale wegen minder dan 1% van het totale verkeer bevatten (Aarts et al, 2015). Er is niet onderzocht wat de dekkingsgraad in dorpen is.

Aangezien er geen andere snelheidsgegevens voorhanden zijn, gebruiken we deze gegevens toch om te kijken of er een overeenkomst is tussen deze gegevens en de locaties, waar volgens respondenten te hard gereden wordt. In de bespreking zal gesproken worden over wegvakken. Een wegvak is een gedeelte van een weg, dat in de lengterichting wordt begrensd door een aansluiting, een kruispunt of een knooppunt. De gegevens in de illustraties van het GVVP 2015 betreffen de gereden snelheid en de mate van overschrijding van de maximumsnelheid (Gemeente Giessenlanden, 2015, p. 32). Bij gereden snelheid is uitgegaan van de gemiddelde V85-snelheid. V85 is de maximale snelheid, die door 85% van de weggebruikers gereden wordt. De overige 15% overschrijdt de V85-waarde.

Er zijn meerdere respondenten, die aangeven, dat er te hard gereden wordt in het stuk tussen de Oudendijk en de kerk. Uit de gegevens van Speed Profiles komt naar voren, dat de gereden snelheid op de Dorpsweg in het wegvak tussen de Oudendijk en de Doelensteeg regelmatig flink hoger is dan toegestaan. Dit is dan met name het geval op het stuk naast De Wielen. De mate van overschrijding is hier 50 – 70% in de richting van de Oudendijk en 30 – 50% in de richting van de kerk. Volgens de gegevens van Speed Profiles zouden er op de Dorpsweg verder geen wegvakken zijn, waar de gereden snelheid veel hoger ligt dan de maximumsnelheid. Respondenten maken hier echter wel melding van.

Uit de gegevens van Speed Profiles blijkt tevens, dat de gereden snelheid op de Lage Giessen regelmatig hoger is dan toegestaan. De mate van overschrijding is op het eerste wegvak vanaf de kruising tussen de 30 – 50% in beide richtingen. In de twee wegvakken erna is het 50 – 70% in beide richtingen. Door zeven respondenten wordt inderdaad melding gemaakt van te hard rijden op de Lage Giessen. Ook zijn er drie meldingen van te hard rijden op de Hoge Giessen. Uit de cijfers van

Speed Profiles blijkt, dat op een deel van de Hoge Giessen de gereden snelheid inderdaad enigszins hoger is dan toegestaan. Dit betreft het laatste deel van het wegvak voor de kruising met De Schans, gezien vanaf de richting Hoogblokland. De mate van overschrijding is op de weghelft richting Hoogblokland 30 – 50% en op de weghelft richting de kruising met De Schans 20 – 25%. Op overige wegvakken op de genoemde wegen is volgens de gegevens van Speed Profile de gemiddeld gereden snelheid niet hoger dan de maximumsnelheid.

Uit de vragenlijsten van 'Hoornaar Veiliger' komt naar voren, dat de beleving van de respondenten anders is dan het beeld, dat op basis van de gegevens van Speed Profiles geschetst wordt in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2015 van de Gemeente Giessenlanden.

3. Conclusies

De respondenten denken dat er zeker wat verbeterd kan worden. De oorzaak, die het meest aangewezen werd voor verkeersonveilige situaties, was “te hard rijden”.

De objectieve verkeersveiligheid bleek geen goede afspiegeling te zijn van de opgegeven onveilige verkeerssituaties. Deze opgegeven verkeerssituaties kunnen echter wel een indicator zijn voor latente verkeersonveiligheidsproblemen.

Een vergelijking tussen de opgegeven verkeerssituaties en gemeten snelheden in het dorp was niet mogelijk, doordat er geen recente metingen van daadwerkelijk gereden snelheden waren.

De beschikbare snelheidsgegevens van Speed Profiles, gebaseerd op data van alleen TomTom-gebruikers, waren niet geschikt als indicator voor de verkeersonveiligheid, omdat niet duidelijk is wat de dekkingswaarde van deze gegevens in dorpen is.

De hoofdvraag van het onderzoek van de Dorpsraad Bruisend Hoornaar was “Hoornaar veiliger! Wat kan er verbeterd worden?”. De respondenten, die de vragenlijst ingevuld hebben, denken dat er zeker wat verbeterd kan worden.

De oorzaak, die het meest aangewezen werd voor verkeersonveilige situaties, was “te hard rijden”.

Met betrekking hiertoe werd de Dorpsweg veruit het vaakst genoemd. Ook maakten de respondenten melding van heel wat onveilige verkeerssituaties, die niet te maken hadden met te hard rijden, verkeersdrukke en parkeeroverlast. Parkeeroverlast in het dorp wordt overigens ook in enige mate ervaren. Het aantal meldingen van verkeersdrukke viel echter mee.

De geregistreerde ongevallen van de afgelopen jaren blijken geen goede afspiegeling te zijn van de door de respondenten opgegeven onveilige verkeerssituaties. De verkeerssituaties, die door de respondenten opgegeven zijn, betreffen veel meer locaties dan de locaties, waar er ongevallen hebben plaatsgevonden. Dit betekent overigens niet, dat die locaties objectief gezien verkeersonveilig zijn. Met name in situaties, die mensen als verkeersonveilig beschouwen, letten zij extra goed op en passen hun gedrag dusdanig aan, dat het objectief gezien veiliger wordt.

Opgegeven verkeerssituaties op locaties, waar geen ongevallen geregistreerd zijn, kunnen wel een indicator zijn voor mogelijke latente verkeersonveiligheidsproblemen.

Gehoopt werd een verband te vinden tussen gemeten snelheden in het dorp en de locaties, die de respondenten in de vragenlijsten als onveilig bestempelen. Helaas zijn er geen recente metingen van daadwerkelijk gereden snelheden. De aanwezige snelheidsmetingen zijn uit 2011.

De enige aanwezige gegevens over snelheid betreffen snelheidsgegevens van Speed Profiles. Dit zijn gegevens, die gebaseerd zijn op metingen van TomTom-navigatiesystemen. Bij het vergelijken van deze gegevens met de locaties, waar volgens respondenten te hard gereden wordt, komt naar voren, dat er volgens Speed Profiles op minder wegvakken te hard gereden zou worden dan aangegeven wordt door de respondenten. Hierbij moet wel de kanttekening bij geplaatst worden, dat de gegevens, waarmee de vergelijking gemaakt is, slechts de snelheidsgegevens betreft van TomTom-gebruikers. Aangezien niet duidelijk is wat de dekkingswaarde van deze gegevens in dorpen is, kan deze vergelijking niet gebruikt worden als indicator voor de verkeersonveiligheid. Nader onderzoek naar de werkelijk gereden snelheden is dus zeker aan te bevelen, alvorens de door de respondenten opgegeven situaties te beoordelen.

4. Snelheidsgegevens uitgelicht

De snelheidsgegevens van Speed Profiles zijn door de Gemeente Giessenlanden gebruikt in hun Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2015. Nader onderzoek naar deze gegevens leerde, dat het bedrijf VIA, dat deze gegevens leverde, inmiddels is overgestapt op een andere leverancier voor hun gegevens. Ze geven aan hiermee overheden te kunnen voorzien van een beter beeld van de verkeersveiligheid. Het is derhalve raadzaam de nieuwe gegevens van VIA te raadplegen, alvorens tot beoordeling van de opgegeven onveilige verkeerssituaties over te gaan. Daarnaast zouden daadwerkelijke snelheidsmetingen een goede aanvulling op deze gegevens zijn. Ook zijn de redenen, waardoor er mogelijk te hard gereden wordt, bekeken. Tevens kwam naar voren, dat het vaak de eigen inwoners zijn, die te hard rijden. Het is aan te bevelen deze kennis mee te nemen bij de beoordeling van de verkeerssituaties en het zoeken naar oplossingen.

Aangezien “te hard rijden” bij veel respondenten zorgen om verkeersonveiligheid voor zichzelf en/of anderen oplevert, zal op dit onderwerp wat dieper ingegaan worden. Dit betekent overigens niet, dat andere oorzaken minder belangrijk geacht worden, maar hetzij door diversiteit moeilijk te generaliseren zijn tot één onderwerp, hetzij dusdanige situaties betreffen, dat er alleen toegespitste oplossingen mogelijk zijn.

Allereerst is het belangrijk om kritisch te kijken naar de snelheidsgegevens, die in het GVVP 2015 van de Gemeente Giessenlanden gebruikt zijn. Deze gegevens zijn gebaseerd op Speed Profiles, die in 2015 verstrekt zijn door het bedrijf VIA (Traffic Solutions Software) in Vught. Speed Profiles geven informatie over werkelijk gereden snelheden, die gebaseerd zijn op anonieme GPS-metingen van TomTom-navigatiesystemen.

Nader onderzoek naar deze gegevens leerde, dat het bedrijf VIA inmiddels is overgestapt op een andere leverancier voor hun gegevens. Voorheen kwamen de gegevens van Speed Profiles van TomTom. Aangegeven werd, dat deze data een beperkte periode aangevuld zijn met GPS-gegevens van mobiele telefoons, maar dat hier na enige tijd weer mee gestopt is. Aangezien het bedrijf niet tevreden was over de data van TomTom zijn zij overgestapt naar Traffic Analytics van HERE. Ze geven aan hiermee overheden te kunnen voorzien van een beter beeld van de verkeersveiligheid. De gemeente Giessenlanden zou sinds januari 2016 toegang hebben tot deze nieuwe gegevens. Het is derhalve raadzaam de nieuwe gegevens van VIA met betrekking tot de snelheden en verkeersveiligheid te raadplegen, alvorens de door de respondenten opgegeven verkeerssituaties betreffende te hard rijden te beoordelen. Daarnaast zouden daadwerkelijke snelheidsmetingen op de door de respondenten genoemde locaties een goede aanvulling op deze gegevens zijn.

Niet alleen de gebruikte snelheidsgegevens verdienen meer aandacht, maar ook de redenen, waardoor er te hard gereden wordt. Snelheidslimieten worden niet voor niets gesteld. De vraag is waarom bestuurders zich dan niet aan deze limieten houden. In de Factsheet ‘Maatregelen voor snelheidsbeheersing’ (SWOV, 2012-2) wordt hierop ingegaan. Er worden een aantal redenen genoemd, die van invloed zijn op het zich houden van de snelheidslimiet:

- De limiet moet geloofwaardig zijn. Als het limiet aansluit bij de verwachtingen, die het wegbeeld oproept, zijn bestuurders eerder geneigd zich aan de snelheid te houden.

- Het is van belang, dat de weggebruiker overal en te allen tijde weet welke limiet geldt. Hierover blijkt in de praktijk vaak onduidelijkheid te bestaan.
- Het wegontwerp en de infrastructuur dienen de snelheidslimiet fysiek te ondersteunen. Hierbij kan men denken aan snelheidsremmers en plateaus.
- Bij punten, waar de bestuurder de snelheid dient te verlagen, past de bestuurder zijn snelheid vaak onvoldoende aan. Indien een automobilist langere tijd met een hoge snelheid rijdt, onderschat hij hierdoor zijn snelheid en past deze dientengevolge te weinig aan. Een goed voorbeeld hiervan is de bebouwde komgrens. Hier speelt naast het onvoldoende inschatten van de eigen snelheid tevens, dat de bebouwde komgrens vaak niet voldoende zichtbaar/merkbaar is voor de bestuurder.

Daarnaast is er nog een bijkomend aspect bij het te hard rijden, namelijk dat het lijkt, dat dit ook vaak door eigen inwoners van een dorp gedaan wordt. Dit wordt niet alleen opgemerkt in Hoornaar. Het blijkt een probleem te zijn, dat in veel dorpen speelt. Uitgaande van de genoemde redenen voor het overschrijdend van snelheidslimieten is het denkbaar, dat deze redenen ook het gedrag van de eigen inwoners beïnvloeden. Mogelijk zelfs van degenen, die zich er doorgaans van bewust zijn, dat te hard rijden verkeersonveilige situaties kan opleveren.

Het is daarom van belang om bij het bekijken van de situaties en het zoeken naar oplossingen dit in het achterhoofd te houden. Voor iedere situatie zou gekeken moeten worden of het wegbeeld aansluit bij de gestelde limiet, de weggebruiker weet welke snelheid daar geldt en het wegontwerp en de infrastructuur de snelheidslimiet fysiek ondersteunen. Bij situaties, die een bebouwde komgrens betreffen, dient gekeken te worden of die grens duidelijk gemarkeerd is, waarbij gebruik gemaakt is van fysieke en visuele snelheidsremmers. Dit zijn de zogenaamde poortconstructies. Bij voorkeur dient dit aangevuld te zijn of worden met maatregelen binnen de bebouwde kom. Gehoopt wordt, dat verkeerssituaties, die als onveilig ervaren worden, dusdanig ingericht kunnen worden, dat bestuurders “onbewust automatisch” hun rijgedrag aanpassen (citaat van de heer C.J. Boer, medewerker Beheer en beleid wegen bij Waterschap Rivierenland, 2015).

5. Overige aanbevelingen

Aangezien aan de hand van subjectieve verkeersonveiligheid latente verkeersproblemen ontdekt kunnen worden, is het goed om iedere opgegeven verkeerssituatie apart te bekijken en te beoordelen of er inderdaad sprake is van een latent verkeersprobleem, waarvoor een oplossing gezocht moeten worden. De gemeente Giessenlanden heeft inmiddels toegezegd, dat zij bereid zijn naar de opgegeven onveilige verkeerssituaties te kijken. Tevens is het raadzaam om bij de politie te informeren wat zij mogelijk kunnen doen met betrekking tot de opgegeven verkeerssituaties.

Indien een opgegeven verkeerssituatie volgens de gemeente Giessenlanden geen latent verkeersprobleem betreft of het weliswaar een verkeersprobleem betreft, maar er door de gemeente en/of politie geen oplossing geboden kan worden, is het aan de Dorpsraad Bruisend Hoornaar om te kijken wat zij hierin nog kunnen betekenen. Derhalve is er een actieplan voor de dorpsraad opgesteld (zie bijlage 1). Het doel van dit actieplan is niet alleen te trachten de objectieve verkeersonveiligheid enigszins te verbeteren, maar ook en waarschijnlijk voornamelijk om de subjectieve verkeersonveiligheid te verminderen.

5.1 Aanbevelingen ten aanzien van de opgegeven verkeerssituaties

De in totaal 95 opgegeven situaties geven een goed beeld van het gevoel van verkeersonveiligheid, dat door de respondenten ervaren wordt. Eerder werd al besproken, dat deze subjectieve verkeersonveiligheid belangrijk is, ook al komt dit niet tot uiting in de objectieve verkeersveiligheid, gemeten aan de hand van geregistreerde ongevallen.

Aangezien aan de hand van subjectieve verkeersonveiligheid latente verkeersproblemen ontdekt kunnen worden, is het goed om iedere opgegeven verkeerssituatie apart te bekijken en te beoordelen of er inderdaad sprake is van een latent verkeersprobleem, waarvoor een oplossing gezocht moeten worden. Beleidsmedewerker verkeer en vervoer van de gemeente Giessenlanden, Peter Nederlof, heeft inmiddels toegezegd, dat zij bereid zijn naar de opgegeven onveilige verkeerssituaties te kijken.

Voor het onlangs vastgestelde Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2015 wordt een uitvoeringsplan gemaakt, dat rond de zomer van 2016 klaar moet zijn. In dat uitvoeringsplan worden concrete acties en plannen voor de komende jaren vastgelegd. Peter Nederlof heeft de dorpsraad laten weten, dat de informatie, die uit de vragenlijsten komt, waardevol kan zijn voor dit uitvoeringsplan. Tevens is het raadzaam om bij de politie te informeren wat zij mogelijk kunnen doen met betrekking tot de opgegeven verkeerssituaties.

5.2 Aanbevelingen voor de ‘Dorpsraad Bruisend Hoornaar!’

Indien een opgegeven verkeerssituatie volgens de gemeente Giessenlanden geen latent verkeersprobleem betreft of het weliswaar een verkeersprobleem betreft, maar er door de

gemeente en/of politie geen oplossing geboden kan worden, is het aan de Dorpsraad Bruisend Hoornaar om te kijken wat zij hierin nog kunnen betekenen. Hierbij moet dan gedacht worden aan een 30 km/uur-klikostickeractie, de gemeente verzoeken hun twee nieuwe dynamische snelheidsdisplays enige tijd in verscheidene plekken in Hoornaar op te hangen en het plaatsen van één of meerdere verkeersmaatje(s) Victor Veilig. Buurtacties in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland zijn ook een optie. Voorbeelden van dergelijke buurtacties zijn remwegdemonstraties en snelheidsmetingen in samenwerking met de politie. Ook is het raadzaam om te kijken wat de politie verder in dergelijke acties nog kan betekenen.

Het is wenselijk, dat de dorpsraad een campagne met meerdere interventies bedenkt en uitvoert om de objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid van de respondenten en inwoners van Hoornaar te verbeteren. Gebleken is namelijk dat voorlichting ondersteuning biedt bij snelheidsmaatregelen (SWOV, 2012-2). Voorlichting zorgt niet alleen voor toelichting van deze maatregelen, maar ook voor een bewustwording van de gevolgen van te hard rijden. Op deze manier helpt voorlichting dus om de verkeersveiligheid te verbeteren. Om zo effectief mogelijk te zijn, blijkt de voorlichting deel uit te moeten maken van een geïntegreerde campagne met onder meer politietoezicht en voorlichtings- of beloningsacties. Deze combinatie heeft namelijk een groter gedragseffect dan alleen voorlichting (SWOV, 2013).

Er dient overigens niet alleen gekeken worden naar de verkeerssituaties, waarvoor de gemeente geen oplossing kan bieden, maar ook naar de oplossingen, die de respondenten voorgesteld hebben. Indien hier een grote discrepantie bestaat met de door de gemeente geboden of mogelijke oplossing is het belangrijk om hier aandacht aan te besteden. De voorgestelde oplossingen geven namelijk weer wat de hoop en de verwachtingen van de respondenten (en mogelijk van meer inwoners) zijn. Om het gevoel van verkeersveiligheid en het gevoel van welbevinden te bevorderen, moet gedacht worden aan het geven van uitleg over de gekozen oplossingen. Dit dient ook te gebeuren, indien er geen oplossing geboden kan worden.

Tevens is het belangrijk om de respondenten alsook de inwoners van Hoornaar en omstreken op de hoogte te brengen van de ontwikkelingen in het project 'Hoornaar Veiliger'. Hierbij kan gedacht worden aan een artikel in de krant, presentaties op de algemene ledenvergadering van de dorpsraad en informatie op de website van de dorpsraad.

Het actieplan van de Dorpsraad Bruisend Hoornaar is te lezen in bijlage 1. Het doel van deze acties van de dorpsraad is niet alleen te trachten de objectieve verkeersonveiligheid enigszins te verbeteren, maar ook en waarschijnlijk voornamelijk om de subjectieve verkeersonveiligheid te verminderen. En dat is precies waar het in dit onderzoek om draaide!

Referenties

- Aarts, L.T., Bijleveld, F.D. & Stipdonk, H.L. (2015). *Bruikbaarheid van snelheidsgegevens uit 'floating car data' voor proactieve verkeersveiligheidsanalyses. Analyse van TomTom-snelheidsgegevens en vergelijking met meetlusgegevens op het provinciale wegennet*. R-2015-3. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. Den Haag.
- Gemeente Giessenlanden (2015). *Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan 2015*. Versie 3.0. Datum 8-12-2015. Gemeente Giessenlanden.
- Kessel, J.F. (2005). *Verkeersveiligheid: Subjectief?! Een verkennend onderzoek naar de mogelijkheden voor overheden om aandacht te geven aan subjectieve verkeersveiligheid in relatie tot hun verantwoordelijkheden*. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer AVV, Rotterdam.
- Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (2012). *SWOV-Factsheet 'Subjectieve verkeersonveiligheid'*. Leidschendam.
- Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (2012). *SWOV-Factsheet 'Maatregelen voor snelheidsbeheersing'*. Leidschendam.
- Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (2013). *SWOV-Factsheet 'Massamediale voorlichting over verkeersveiligheid'*. Leidschendam.
- ViaStatonline. *Verkeersongevallenanalyse betreffende Hoornaar: Geregistreerde verkeersongevallen periode 2010 – 2014, Geregistreerde verkeersongevallen periode 2005 – 2009*. Verstrekkt door de gemeente Giessenlanden.
- Vlakveld, W.P., Goldenbeld, Ch, & Twisk, D.A.M. (2008). *Beleving van verkeersonveiligheid. Een probleemverkenning over subjectieve veiligheid*. R-2008-15. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Leidschendam.

Bijlage 1 Actieplan van de 'Dorpsraad Bruisend Hoornaar!'

Stap	Actie	Doelstelling	Partner	Timing
1	Onderzoeksrapport aanbieden aan de gemeenteraad in de raadsvergadering in maart	De gemeenteraad informeren	Gemeente Giessenlanden	Op 31 maart 2016
2	Opgeven verkeerssituaties laten bekijken en beoordelen door verkeerskundige(n) van de gemeente Giessenlanden	Kijken wat de gemeente kan doen aan de opgeven verkeerssituaties	Gemeente Giessenlanden	Op 31 maart 2016 na de raadsvergadering onderzoeksrapport en Excel-bestand mailen
3	Respondenten op de hoogte brengen	Informatieverstrekking	-	Na de raadsvergadering
4	Onderzoeksrapport mailen naar krant(en)	Informatieverstrekking	AD Rivierenland, Het Kontakt Alblasserwaard	Na de raadsvergadering
5	Informatie op website	Informatieverstrekking	-	Na de raadsvergadering
6	Presentatie op algemene ledenvergadering	Informatieverstrekking	-	Op 30 mei 2016
7	Gesprek met gemeente Giessenlanden over wat zij mogelijk kunnen doen	Uitleg krijgen aangaande hun beoordelingen en hierover in gesprek gaan	Gemeente Giessenlanden	Voor het uitvoeringsplan is vastgesteld, dus lente 2016
8	Informeren bij de politie wat zij mogelijk kunnen doen	Kijken wat de politie kan betekenen m.b.t. de opgeven situaties	Politie	Na gesprek met de gemeente Giessenlanden
9	Evalueren van de reactie van de gemeente Giessenlanden en de reactie van de politie	Bekijken welke verkeerssituaties niet door de gemeente en/of politie aangepakt zullen worden en wat de dorpsraad hier mogelijk aan kan doen	-	Na het gesprek met de gemeente Giessenlanden en de reactie van de politie, dus lente of zomer 2016
10	Respondenten op de hoogte brengen	Informatieverstrekking	-	Na de evaluatie
11	Informatie op website	Informatieverstrekking	-	Na evaluatie

Stap	Actie	Doelstelling	Partner	Timing
12	Campagne met meerdere interventies bedenken, die toegespitst is op de verkeerssituaties, die niet door de gemeente of politie aangepakt zullen	Proberen de verkeersveiligheid te bevorderen	-	Zomer 2016
13	Benaderen van mogelijke partners voor campagne	Zoveel mogelijk expertise betrekken bij de campagne	Politie, Veilig Verkeer Nederland, Gemeente Giessenlanden	Tijdens het bedenken van de campagne
14	Stappen 3 – 5 betreffende communicatie naar respondenten en inwoners van Hoornaar e.o. herhalen	Informatieverstrekking Inwoners vragen mee te doen aan de campagne	Bij stap 4: lokale en regionale krant	Voor het starten van de campagne
15	Campagne uitvoeren	Proberen de verkeersveiligheid te bevorderen	Benaderde partners, die bereid zijn mee te helpen en inwoners van Hoornaar	Bij voorkeur najaar 2016
16	Evaluatie van 'Hoornaar Veiliger!'	Beoordelen hoe project is verlopen en of er nog stappen ondernomen moeten worden	-	Eind 2016
17	Indien nodig stappen ondernemen naar aanleiding van de evaluatie	Nog onbekend	Nog onbekend	Eind 2016
18	Stappen 3 – 5 betreffende communicatie naar respondenten en inwoners van Hoornaar e.o. herhalen	Informatieverstrekking	Bij stap 4: lokale en regionale krant	December 2016