Evaluatie Noordzuidverbinding Hellendoorn

Gemeente Hellendoorn

STROOM en ONDERSTROOM

BVA verkeersadviezen vormgevers van mobiliteit

Participatie en verkeerskundig functioneren van de Haersingel

Colofon

Evaluatie Noordzuidverbinding Hellendoorn

Participatie en verkeerskundig functioneren van de Haersingel

In opdracht van de gemeente Hellendoorn

Auteurs:
Carleen Mesters, Stroom en Onderstroom
Jan Haveman, BVA Verkeersadviezen

Met dank aan:
Deelnemers participatietraject:
Werkgroep Burgerparticipatie Verbetering NZV Hellendoorn:
Gregor Jannink (de Höfte), Hanneke Wermink (Hellendoorn-Noord), Riekus Dekker (Reggeweg), Han Scholten (Dorpsraad), Rudy Krukkert (Schuilenburgerweg), Jan Haarhuis (Kasteelstraat))
Harry Abbing (adviseur grote projecten), Raymond Rensink (operations manager) – Ben & Jerry's BV
Jelle Beintema – wethouder gemeente Hellendoorn
Andrie van den Berg – Bügel Hajema / onafhankelijk bemiddelaar
Nanne Dorren – Communicatie gemeente Hellendoorn (thans gemeente Apeldoorn)
Bertus van Lubek – inspecteur/verkeersadviseur Politie Twente
Harry Olthof – Fietsersbond afdeling Hellendoorn
Dick Schipper – projectleider NZV gemeente Hellendoorn

Deze publicatie is openbaar

Copyright © 2019

Inhoud

Colofon **2**
Inhoud **3**
1 Inleiding **5**
1.1 Aanleiding en context participatietraject 5
1.2 Doel van deze evaluatie 5
1.3 De aanpak van de evaluatie 5
1.4 De uitkomsten van de evaluatie 5
1.5 Leeswijzer 5
2 Opzet en verloop van het participatieproces **7**
2.1 Chronologisch overzicht 7
2.1.1 Eerdere ontwikkelingen 7
2.1.2 Start participatie 7
2.1.3 Raadsbesluit zomer 2016 7
2.1.4 Bemiddeling 8
2.1.5 Aanleg 8
2.1.6 Evaluatie en vervolg 8
3 Het participatieproces NZV Hellendoorn **9**
3.1 Twee parallelle trajecten in het participatieproces 9
3.1.1 Participatie nabij Ben & Jerry's 9
3.1.2 Participatie door de werkgroep NZV-nu 9
3.1.3 De participatieladder 9
3.2 Fasering in het participatieproces 10
3.3 Zaten alle partijen aan tafel? 11
3.4 Hoe is de samenwerking ervaren? 11
3.4.1 Samenwerking met gemeenteambtenaren 11
3.4.2 Samenwerking met belanghebbenden 11
3.4.3 Omgang met de politiek 12
3.4.4 Vertrouwen - wantrouwen 13
4 Successen en verbeterpunten (analyse) **14**
4.1 De weg zelf 14
4.2 De aanpassingen nabij de Ben & Jerry's fabriek 15
4.3 Heldere kaders 15
4.4 Rollen 16
4.5 Transparantie 16
4.6 Communicatie 16
4.7 Leren van fouten 17
4.8 Belangen op tafel 17
4.9 Planvorming, timing 18
4.10 Heeft participatie tot een beter resultaat geleid? 18
5 Advies voor vervolg van de participatie in fase 2 **19**
5.1 Heldere kaders 19
5.2 Rollen 19
5.3 Transparantie 20
5.4 Communicatie 20
5.5 Leren van fouten 20
5.6 Belangen op tafel 20
5.7 Planvorming, timing 21
5.8 Tot besluit 21
5.8.1 Heeft de participatie geleid tot beoogd resultaat? 21
5.8.2 Heeft iedereen voldoende mee kunnen denken? 21
5.8.3 Kunnen we op een goede wijze het vervolgtraject ingaan? 21
6 Literatuur **22**
Bijlage 1: Overzicht geïnterviewde personen **23**
Bijlage 2: Vragenlijst voor de interviews **24**
Bijlage 3: Participatieladder uit Participatiecode v1.0 Hellendoorn **25**
Bijlage 4: Resultaten enquête onder de inwoners van Hellendoorn **26**
Bijlage 5: Ontwerp- en wegbeeldanalyse BVA Verkeersadvies **27**
6.1 Uitgangspunten 27
6.2 Ontwerptoets 28
6.3 Wegbeeld- en omgevingsanalyse 29

1 Inleiding

De Noordzuidverbinding is een nieuwe randweg om het dorp Hellendoorn. De weg wordt gefaseerd aangelegd. De eerste fase is het traject vanaf de Ommerweg tot aan de Koetshuisstraat geweest, gestart in 2014 en gerealiseerd in 2017. Tijdens de planvorming en de uitvoering zijn meerdere stakeholders betrokken geraakt bij het participatietraject. Enerzijds is er een nauwe participatie geweest met de aanliggende fabriek van Ben & Jerry's, anderzijds is er intensieve participatie geweest met een werkgroep NZV Hellendoorn. Daarnaast zijn de zaken afgestemd met de Fietsersbond en de politie.

1.1 Aanleiding en context participatietraject

In 2019 wordt gestart met de vervolgfasen: het deel vanaf de Koetshuisstraat tot aan de brug over de Regge en het deel vanaf de brug tot aan de rotonde met de Helmkruidlaan. Met name bij het deel Koetshuisstraat tot aan de brug, zullen naar verwachting stakeholders betrokken worden in het proces. De gemeente hecht belang aan een goede evaluatie op het proces, de uitvoering en het functioneren van de eerste fase, ter voorbereiding op de vervolgfasen.

1.2 Doel van deze evaluatie

Aangezien gemeente en stakeholders in de vervolgfasen opnieuw samen optrekken in het participatietraject, is een goede evaluatie van belang, zowel waar het gaat om het gevolgde proces als waar het gaat om het verkeerskundig functioneren van de weg. Het doel van de evaluaties is lessen te trekken uit de eerste fase waarbij de goede aspecten en de mindere aspecten een belangrijke rol krijgen. De evaluaties geven duidelijkheid in wat moet worden vastgehouden en waar e.e.a. verbeterd moet worden en hoe dat laatste zou kunnen. Ten aanzien van de procesevaluatie heeft de gemeente een drietal doelen geformuleerd:

1. Heeft de participatie geleid tot beoogd resultaat?
2. Heeft iedereen voldoende mee kunnen denken?
3. Kunnen we op een goede wijze het vervolgtraject ingaan?

Voor wat betreft het functioneren van de weg gaat het om zowel het uiteindelijke ontwerp als het gebruik en effect van de aanleg van de weg, waarbij specifiek wordt ingezoomd op de functie, de plaats van de komgrens en het snelheidspatroon op de route.

1.3 De aanpak van de evaluatie

De **procesevaluatie** is in twee fasen uitgevoerd. De gemeente heeft een lijst met participanten aangeleverd van wie zij graag antwoorden wil. Een online enquête is opgesteld en afgestemd met de online enquête die via diverse (digitale) media aan de inwoners van Hellendoorn is gestuurd. Vervolgens zijn individuele interviews gehouden met de geselecteerde participanten. De ingevulde on-line enquête vormde het startpunt voor elk interview. Voor de interviews is een vragenlijst opgesteld (bijlage 3) rondom de volgende onderwerpen:

1. Met wie gesproken en welke rol in het participatietraject
2. Participatie (uitgangspunten, verwachtingen en feitelijk verloop)
3. Betrekkingen in het proces tussen de verschillende participanten
4. Ervaringen en verbeterpunten
5. Het resultaat
6. Samenvattend: successen, knelpunten en acties voor vervolg

De **verkeerskundige evaluatie** is uitgevoerd op basis van de onafhankelijke deskundigheid van BVA Verkeersadviezen op basis de van bij de gemeente Hellendoorn beschikbare gegevens. De verkeerskundige evaluatie is daarmee een *inhoudelijke* evaluatie op basis van algemeen geldende verkeerskundige normen en richtlijnen, zonder daarbij rekening te houden met de wensen vanuit het politieke en het maatschappelijk veld. De resultaten van de verkeerskundige evaluatie zijn in dit rapport opgenomen als afzonderlijke en zelfstandig leesbare tekstkaders bij de diverse besluitmomenten.

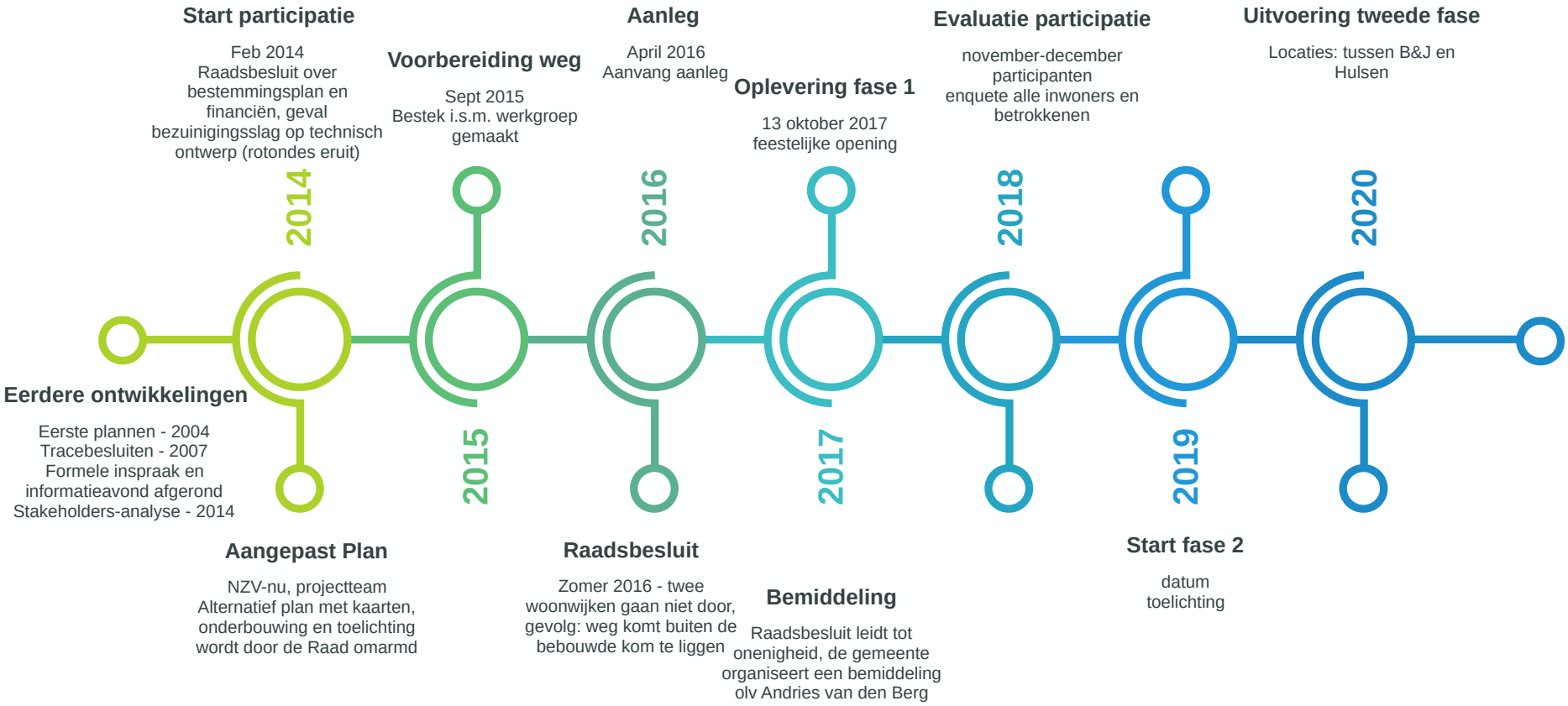
1.4 De uitkomsten van de evaluatie

De verslagen van de interviews zijn voor verwerking ter goedkeuring voorgelegd aan de geïnterviewden. De individuele verslagen zijn vertrouwelijk en worden niet integraal gedeeld. De informatie rondom het verloop van de participatie, onderlinge betrekkingen, ervaringen en lessen (successen, verbeterpunten en adviezen voor vervolg) zijn beschreven in deze rapportage. In overleg met de projectleider zijn zij vergeleken met de uitkomsten van de (online) enquête die de gemeente Hellendoorn onder de inwoners heeft gehouden.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de opzet en het verloop van het participatieproces in de context van de ontwikkelingen rondom de planvorming en aanleg van de NZV chronologisch. In hoofdstuk 3 nemen we het participatietraject meer in detail onder de loep. Hoofdstuk 4 gaat in op de successen en knelpunten zoals geformuleerd door de geïnterviewden, gevolgd door adviezen hoe om te gaan met deze knelpunten / verbeterpunten in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 vatten we de conclusies en de verbeterpunten samen. Verweven in de hoofdstukken zijn verkeerstechnische punten verwerkt, deze komen ook terug in bijlage 5.

Figuur 1 : Tijdlijn die toont hoe de ontwikkelingen rondom de Noord Zuid Verbinding Hellendoorn in de tijd zijn verlopen.. Bron en beschrijvingen: interviews en enquête evaluatie participatie NVZ Hellendoorn (november – december 2018)



2 Opzet en verloop van het participatieproces

Hieronder volgt een weergave van het participatieproces, zie ook de tijdlijn (figuur 1).

2.1 Chronologisch overzicht

2.1.1 Eerdere ontwikkelingen

De eerste plannen voor de weg stammen uit 2004, en waren gekoppeld aan voorgenomen uitbreiding van woonwijken. Het stuk van de Ommerweg tot aan de Schuilenburgerweg lag vast in het bestemmingsplan van Hellendoorn-Noord (uitbreiding woonwijk in 3 fasen) en in 2007 is een Tracébesluit genomen als aangepaste parallelvariant en verwerkt in het bestemmingsplan over het deel vanaf de kruising met de Schuilenburgerweg tot aan de Helmkruidlaan.
Dit bestemmingsplan werd in februari 2014 vastgesteld door de Raad, waarna de gemeente is gestart met het technisch ontwerp. Er werden een stakeholderanalyse en een communicatieplan gemaakt vanuit de verwachting dat een formele inspraakroute zou volstaan.
In de begroting 2015-2016 bleek een enorme bezuiniging nodig te zijn en er lag een directievoorstel om de weg niet aan te leggen, waarna het college aan de bevolking de vraag heeft gesteld om mee te denken waar te bezuinigen in de gemeentelijke begroting.

2.1.2 Start participatie

Dat was het moment waarop de werkgroep ontstond, die de start van het participatietraject initieerde. Vanuit de dorpsraad wordt de werkgroep Burgerparticipatie Verbetering NZV-nu geformeerd. De werkgroep maakt in 2014 in eigen beheer een concreet alternatief (en goedkoper) plan met onderbouwing, kaarten en een toelichting. De rotondes worden vervangen door kruispunten en er komt een extra ontsluiting bij de Schuilenburgerweg, om de lasten van inkomend verkeer te delen over het hele dorp. De Raad omarmt het aangepaste plan van de werkgroep bij de begrotingsbesprekingen en besluit tot aanbesteding (2014).

Parallel aan het traject met de werkgroep hebben de gemeenten en Ben & Jerry's aanpassingen besproken. Aanpassingen worden overeengekomen, die leiden tot een veiliger in- en uitrijsituatie van vrachtwagens, minder overlast voor weggebruikers en aanwonenden, verplaatsing van het parkeerterrein in combinatie met een stuk gebiedsontwikkeling richting de Regge. De uitwerking wordt door gemeente en Ben & Jerry's bestempeld als een win-win situatie waar beide blij mee zijn. Ook voor de direct omwonenden, waarmee Ben & Jerry's regelmatig afstemmingsoverleg organiseert is deze situatie een verbetering ten opzichte van de oude situatie.

Naast de werkgroep en Ben & Jerry's, is het totale ontwerp ook voorgelegd aan de fietsersbond (i.v.m. de veiligheid voor fietsers), de politie (i.v.m. verkeersbesluiten) en de hulpdiensten/brandweer. In de periode 2014-2016 werken gemeente, werkgroep, politie en fietsersbond samen voor een acceptabel plan voor de weg die tot dan toe voorzien is als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (BIBEKO) met betonnen banden en een maximumsnelheid van 50 km/uur.

2.1.3 Raadsbesluit zomer 2016

In juli 2016 perkt de provincie het wooncontingent in met als gevolg het Raadsbesluit (juli 2016) dat twee woonwijken niet door gaan (Hellendoorn Noord en Kruidenwijk-Zuid). Als gevolg hiervan komt de weg buiten de bebouwde kom te liggen (BUBEKO) met consequenties voor de maximumsnelheid (80 km/uur) en voor de inrichting van de weg: in plaats van betonnen randen moeten er nu lijnen komen. De projectleider informeert de voorzitter van de werkgroep (Gerard ter Horst) per e-mail over het genomen besluit. Onder tijdsdruk van het tijdig afbestellen van de betonbanden wordt niet de gehele werkgroep bijeengeroepen. De werkgroep en de projectleider komen tegenover elkaar te staan (2016).

Functie bepaalt vormgeving [BVA verkeersadviezen]

Een ligging buiten de bebouwde kom impliceert niet direct een maximumsnelheid van 80 km/uur. Want het is de (beoogde) functie die bepaalt wat wel en niet mogelijk is. Zo zal iedereen begrijpen dat er op een autosnelweg geen zebra's of drempels kunnen worden toegepast en op woonerven geen uit- of invoegstroken. Met andere woorden: de functie bepaalt de vormgeving.
Gezien de oorspronkelijk beoogde functie én de ligging van de weg in het lokale en provinciale netwerk, is vanuit verkeerkundig oogpunt de keuze voor een gebiedsontsluitingsfunctie (met 80 km/uur) de enige logische. De verkeersdrukte binnen Hellendoorn lijkt niet structureel te zijn afgenomen. Hieruit valt af te leiden dat het verkeer op de NZV naar alle waarschijnlijkheid voor een deel bovenlokaal is en dat de weg daarmee in het netwerk een ontsluitingsfunctie buiten de bebouwde vervult. Dit wordt versterkt door het feit dat er aan de weg geen bebouwing aanwezig is en nauwelijks erven en percelen worden ontsloten. En daarbij behoort een snelheid van 80 km/uur. Kenmerk van een gebiedsontsluitingsweg is dat op de wegvakken het *stromen* van het verkeer centraal staat en op de kruispunten het *uitwisselen* van het verkeer.
Het alternatief (een weg met een erftoegangsfunctie met 60 km/uur) zou dus uiterst onlogisch zijn. Los nog van het feit dat er nauwelijks erfaansluitingen aanwezig zijn.

2.1.4 Bemiddeling

Om uit de ontstane impasse te komen adviseert de Raad met elkaar in gesprek te gaan. Hiervoor is Andries van den Berg (BügelHajema) gevraagd om te bemiddelen. De mensen van de werkgroep hebben ook deskundigen ingeschakeld (Jan Oosterhof, oud-verkeersofficier van Justitie/oud burgemeester van Kampen en Peter Büter, van VVN. In drie bijeenkomsten (december 2016/januari 2017) wordt achtereenvolgens gewerkt aan herstel van samenwerking en het verstoorde vertrouwen dat in een consensus voorstel aan de Raad wordt aangeboden (2017).

2.1.5 Aanleg

In april 2016 wordt gestart met de uitvoering van de weg die in oktober 2017 feestelijk wordt geopend. Hierna worden nog enkele afrondende werkzaamheden uitgevoerd. (2017)

2.1.6 Evaluatie en vervolg

Om samen te leren van het gevolgde participatietraject, mede ook met het oog op de planvorming en participatie van de tweede fase van de weg vanaf Ben & Jerry's naar Hulsen), heeft de gemeente Hellendoorn in 2018 besloten een evaluatie uit te voeren naar het participatietraject en het functioneren van de weg. De uitkomsten hiervan zijn gecombineerd met de uitkomsten van een evaluatie door de inwoners van de gemeente Hellendoorn over de weg zelf en aangeboden aan de Raad begin 2019.

3 Het participatieproces NZV Hellendoorn

Participatie wordt in Hellendoorn sinds de jaren negentig van de vorige eeuw veelvuldig toegepast. Hoe dat er in de praktijk uitziet, verschilt per project. Sinds 2007 zijn door Nanne Dorren (adviseur communicatie) samen met collega's trainingen gegeven om ambtenaren hierin te scholen. Daarnaast heeft de gemeenteraad in 2016-2017 een eigen protocol opgesteld voor participatie en samenwerken met inwoners: de **Participatiecode v1.0** (zie ook bijlage 4).
Zoals in veel gemeenten het geval is, is ook in Hellendoorn ambtelijk niet altijd enthousiasme (afhankelijk van het soort project). Hoewel participatie in Hellendoorn steeds vaker wordt toegepast in grote en kleine projecten, is er soms ook weerstand. Professionals (met name aan de 'harde kant" in het ruimtelijk domein) voelen zich vaak tekortgedaan en in hun professionaliteit aangetast, iets wat in veel gemeenten voorkomt (zie ook Dalfsen, F., M. Synhaeve & E. Hoet (2018).

Het organiseren van burgerparticipatie rondom een weg is niet standaard, omdat de inrichting van een weg moet voldoen aan strenge CROW normen én aan wettelijke (uitvoerings)voorschriften; dit maakt dat een aantal technische weg- en ontwerpkwesties in feite niet geschikt is voor burgerparticipatie, al wordt het bij een aantal projecten, onder voorwaarden, wel gedaan. Bij verkeerstechnische projecten worden wel altijd politie en de fietsersbond in een vroeg stadium betrokken.
Voor de meeste leden van de werkgroep Burgerparticipatie Verbetering NZV Nu was het voor het eerst dat ze met participatie in aanraking kwamen.

3.1 Twee parallelle trajecten in het participatieproces

De participatie is in 2014 gestart. Feitelijk zijn twee parallelle en losstaande trajecten te onderscheiden:

1. De participatie nabij **Ben & Jerry's** voor het deel van de weg dat direct grenst aan de fabriek
2. De participatie van de **werkgroep NZV-nu** die ontstond toen de weg als gevolg van bezuinigingen niet door dreigde te gaan

In beide trajecten is zowel de politie als de fietsersbond betrokken, zoals dat gebruikelijk is bij het vormgeven van een nieuwe weg. In dit hoofdstuk maken we in sommige paragrafen onderscheid tussen deze twee losstaande trajecten, omdat ze verschillen in opzet, uitvoering en in de beleving ervan. Er werden bijeenkomsten georganiseerd waarbij aan de hand van presentaties en kaartmateriaal stapsgewijs plannen werden uitgewerkt tot een inrichtingsvoorstel. Daarnaast waren er bilaterale bijeenkomsten met de projectleider en brainstormavonden op het raadhuis. De werkgroep kwam regelmatig samen bij de VVH en nodigde dan vaak ambtenaren of de wethouder uit.

3.1.1 Participatie nabij Ben & Jerry's

De benodigde verbreding voor de nieuwe weg loopt deels over het parkeerterrein van Ben & Jerry's. In een vroeg stadium zijn gemeente en Ben & Jerry's om de tafel gaan zitten om aanpassingen te bespreken die voor beide meerwaarde opleveren. In verband met (al voorziene) gewenste uitbreiding van het terrein wordt ook contact gezocht met het Overijssels Landschap en met Waterschap Vechtstromen om te verkennen hoe vanuit de wandelroutes langs de Regge de fabriek visueel 'verstopt' kan worden achter een groenere inrichting. Aanpassingen worden overeengekomen, die leiden tot een veiliger in- en uitrijsituatie van vrachtwagens, minder overlast voor weggebruikers en aanwonenden, verplaatsing van het parkeerterrein in combinatie met een stuk gebiedsontwikkeling richting de Regge. De uitwerking wordt door gemeente en Ben & Jerry's bestempeld als een win-win situatie waar beide blij mee zijn. Ook voor de direct omwonenden, waarmee Ben & Jerry's regelmatig afstemmingsoverleg organiseert is deze situatie een verbetering ten opzichte van de oude situatie.

3.1.2 Participatie door de werkgroep NZV-nu

De burgerparticipatie start op initiatief van de dorpsraad: de werkgroep Burgerparticipatie Verbetering NZV-nu wordt geformeerd op het moment dat de weg als gevolg van bezuinigingen niet door dreigt te gaan (2014). De werkgroep heeft toen n.a.v. een vraag van het college aan de bevolking van de gemeente Hellendoorn om mee te denken over bezuinigingen op de gemeentelijke begroting, in eigen beheer een alternatief plan voor de NZV gemaakt en ingediend. Deze vorm van participatie was tevoren niet voorzien. Dit plan bevatte een onderbouwing, kaarten en een toelichting en was goedkoper dan het oorspronkelijke plan. De rotondes worden vervangen door kruispunten en er komt een extra aansluiting bij de Schuilenburgerweg, om de lasten van inkomend verkeer te delen over het hele dorp. De Raad omarmt het aangepaste plan van de werkgroep NZV-nu bij de begrotingsbesprekingen en laat daarmee impliciet de CROW-inrichtingseisen los. Tevens besluit de Raad tot aanbesteding (2014). Het initiatief van de werkgroep heeft ertoe geleid dat de weg toch aangelegd kon worden.

3.1.3 De participatieladder

De beelden over het niveau van de participatie met verwijzing naar de participatieladder (bijlage 4) verschillen enigszins en bestrijken (ook in de tijd) de range tussen informeren en co-produceren. Kleuring daarbij zoals genoemd tijdens de interviews:

De projectleider en adviseur communicatie
- Gestart met **informeren** (voor 2012, volgens de formele inspraak); Vanaf 2014 heeft de participatie zich ontwikkeld als een mix tussen **adviseren** en **coproduceren** in de eerste fase; na de zomer van 2016 klapte dat om van samen naar tegen, er was weinig beweging mogelijk, de werkgroep stond met de hakken in het zand.
- Belangrijk om te realiseren dat de aanleg van een weg – anders dan bijvoorbeeld de aanleg en inrichting van een park - is gebonden aan strenge CROW-richtlijnen en wettelijke voorschriften, waardoor de mogelijkheden /ruimte voor participatie wordt bepaald. In 2014 is in samenwerking een alternatief plan ontworpen, waarbij concessies zijn gedaan aan deze richtlijnen;

De fietsersbond
- Voor de fietsersbond zit de participatie tussen **raadplegen** en **adviseren** in, het gevoel was dat het meer ging om instemming verlenen aan de plannen van de gemeente; in de eerste fase had ik vaak het gevoel dat het plan (ook politiek) een voldongen feit was, en dat je als participant alleen nog maar kon protesteren; de kaders lagen tevoren al vast, er was geen open gesprek “zo willen we het doen, wat vinden jullie”.
- Ik zou liever hebben dat bij de start het proces meer open is, met brainstormen; specifiek: eerst een open bijeenkomst; de gemeente werkt de uitkomsten dan uit in een aantal voorstellen, maakt daarvan een verslag en organiseert een tweede bijeenkomst om over het vervolg te spreken; nu was het niet altijd duidelijk wat de gemeente met de resultaten uit een brede sessie had gedaan (notulen)
- Een ander project (Almelo -Zwolle “de nieuwe verbindingen”) is wat dat betreft een beter voorbeeld waarbij de participatie open en blanco is ingestoken

Ben & Jerry’s
- Veel contact met de projectleider, **coproduceren**

De politie
- **Meebeslissen** – men heeft meer geluisterd naar de angst voor de snelheid dan naar de juridische richtlijnen; verkeerskundige, technische en juridische ervaring en richtlijnen zijn onvoldoende meegewogen

De wethouder
- Ik zat er in met een goed gevoel en vanuit de wens “laten we het oplossen”

De werkgroep
- Het initiatief voor de participatie kwam vanuit de werkgroep;
- Voor 2016 waren de gesprekken positief, samen en vanuit vertrouwen;
- Na de zomer van 2016 verdween de balans – de werkgroep had zich ingespannen een alternatief plan te maken zodat de 50 km weg ondanks de bezuinigingen 2014 toch door kon gaan, toen plotseling de weg in 2016 een 80 km weg bleek te worden;
- We moesten dat uit de krant horen en dat hadden we gezien de samenwerking tot dan toe niet verwacht;
- Onze voorzitter (Gerard Mensink) werd door de wethouder uitgenodigd, en hem werd het besluit medegedeeld;
- Wij voelden vaak tegenstand en praatten niet vanuit dezelfde uitgangspunten (voor de gemeente ging het om de feiten en wij hadden behoefte vooral vanuit de beleving ervan, (denk aan veiligheid) te praten en handelen
- Na afloop van gesprekken bleken de besproken mogelijkheden niet uitvoerbaar. Dat was frustrerend. We hebben meer dan 100 vergaderingen als werkgroep gehad om samen te bespreken hoe we verder wilden. We hebben veel toezeggingen gekregen die uiteindelijk niet uitvoerbaar bleken of gewoon niet werden uitgevoerd;
- We hebben met hulp van genoemde deskundigen (de oud-burgemeester van Kampen, en VVN) op basis van jurisprudentie laten zien dat 60 km/uur voor deze weg mogelijk was. En zo is het ook uitgevoerd; 60 km/uur was voor ons een compromis (eigenlijk wilden we 50 km/uur omdat er geen rotondes meer waren opgenomen) en daarmee samenhangende afspraken zijn door de gemeente helaas tot op heden niet nagekomen

Wettelijke bepalingen bebording [BVA verkeersadviezen]

De wettelijke bepalingen geven aan dat bord A1 (30 km/h binnen en buiten de bebouwde kom en 60 km/h buiten de bebouwde kom) op wegvakken slechts mag worden toegepast indien de weg voornamelijk een verblijfsfunctie heeft. En daarvan is in het geheel geen sprake. De keuze voor 80 km/uur was dus de juiste.
Een keuze voor 60 km/uur was mogelijk geweest als een principieel andere weginrichting was gerealiseerd.

3.2 Fasering in het participatieproces

Er zijn in deze eerste fase van de aanleg van de NZV twee perioden te onderscheiden voor het participatietraject met de werkgroep.

1) De periode fase vanaf 2014 tot aan de zomer in 2016 (de weg zou liggen binnen de bebouwde kom) en de werkgroep maakt in 2014 een alternatief plan op basis waarvan de Raad besluit dat de weg wel door moet gaan (zie § 2.1.2). In deze eerste periode was er interne weerstand bij de professionals in de gemeente tegen de participatie rondom een weg die aan strenge CROW-normen moest voldoen.

2) De tweede periode vanaf het raadsbesluit in 2016 dat de uitbreiding van de woonwijken niet door zou gaan met als gevolg dat de weg buiten de bebouwde kom kwam te liggen en dus de toegestane maximumsnelheid van 50 km/uur naar 80 km/uur zou gaan. De gemeente en de werkgroep kwamen tegenover elkaar te staan.

Wat betreft de CROW-normen [BVA verkeersadviezen]

Kennisplatform CROW is een landelijk kenniscentrum voor verkeer en vervoer. CROW stelt richtlijnen op die als algemeen geldend worden erkend, ook door de rechterlijke macht. Tegelijkertijd, deze richtlijnen hebben géén formeel wettelijke status. Of anders gesteld: wegbeheerders zijn vrij om daar (gemotiveerd) van af te wijken.

In de zomer van 2016 is een belangrijke knip in het proces te onderscheiden. De samenwerking veranderde van samen naar tegen en wantrouwen overheerste vanaf dat moment. Het vertrouwen was weg. De werkgroep was bang dat een onveilige situatie zou ontstaan, onder andere ivm oversteek kinderen (sportvelden en speelterrein), ouderen en de kruising met het fietspad. Zij hebben advies ingewonnen van deskundigen: Jan Oosterhof (oud-verkeersofficier van justitie en oud-burgemeester van Kampen), en Peter Büter (VVN). Op basis van jurisprudentie waren deze deskundigen van mening dat 60 km/uur voor deze weg buiten de bebouwde kom wel degelijk mogelijk was (anders dan het College van B&W en de politie meenden.

60 km/uur versus 80 km/uur [BVA verkeersadviezen]

60 km/uur was inderdaad mogelijk geweest, mits ook de weginrichting daarop was aangepast. Maar was ook onlogisch geweest, om 2 redenen:

- Gezien de ligging van de weg in het lokale en provinciale wegennetwerk, is een gebiedsontsluitingsfunctie het meest voor de hand liggend. De weg is in het Hellendoorns Mobiliteitsplan dat door de raad in 2009 is vastgesteld dan ook als gebiedsontsluitingsweg gecategoriseerd. Ook het gebruik nu bevestigt dat. En bij een gebiedsontsluitingsfunctie is 80 km/uur het uitgangspunt.
- 60 km/uur is de snelheid die behoort bij een erftoegangsweg. Deze functie is gezien het feit dat er nauwelijks erfaansluitingen zijn weinig logisch.

3.3 Zaten alle partijen aan tafel?

De meeste geïnterviewden geven aan dat alle relevante partijen betrokken zijn geweest in het traject. Waar nodig hebben zowel de mensen van de werkgroep als de mensen van Ben & Jerry's aanvullend deskundigen ingeschakeld voor een beter resultaat. Geadviseerd wordt voor het vervolgtraject ook eerder contact te zoeken met de WMO-raad, Veilig Verkeer Nederland en de hulpdiensten. De gebruikers van de weg worden gemist als belangrijke stakeholder.

3.4 Hoe is de samenwerking ervaren?

3.4.1 Samenwerking met gemeenteambtenaren

Het werken met gemeenteambtenaren is door de belanghebbenden verschillend ervaren. De projectleider geeft aan dat er in het projectteam constructief is gewerkt voor het bereiken van het gezamenlijke resultaat. De vertegenwoordigers van Ben & Jerry's zijn zeer tevreden, voelen zich gehoord, positief en er was regelmatig goed contact, waarin afspraken zijn gemaakt over aanpassingen in inrichting en over financiële verdeling: een win-win situatie.

Voor de vertegenwoordigers in de werkgroep ligt dit anders; voor de zomer van 2016 hebben zij de samenwerking met de gemeente als constructief ervaren (zie ook § 3.2). Na de zomer is het vertrouwen in de samenwerking geschaad, en het gevoel overheerst dat er niet geluisterd wordt, en gemaakte toezeggingen niet worden nagekomen. Een voorbeeld is de mening van de werkgroep dat de bajonet-aansluiting niet toegestaan zou zijn terwijl deze er toch ligt (zie tekstkader 'Bajonet-aansluiting' op pagina 12). De vertegenwoordigers van politie en de fietsersbond geven aan het niet altijd eens te zijn geweest met de keuzes die zijn gemaakt, en dat de gemeente meer luisterde naar de emoties vanuit de werkgroep dan naar de juridische en verkeerstechnische kaders en richtlijnen vanaf 2016 toen de weg buiten de bebouwde kom kwam te liggen. Wel geven zij aan dat er respect was voor elkaars mening. Kennis en ervaring van de projectleider en de andere ambtenaren werd gewaardeerd.

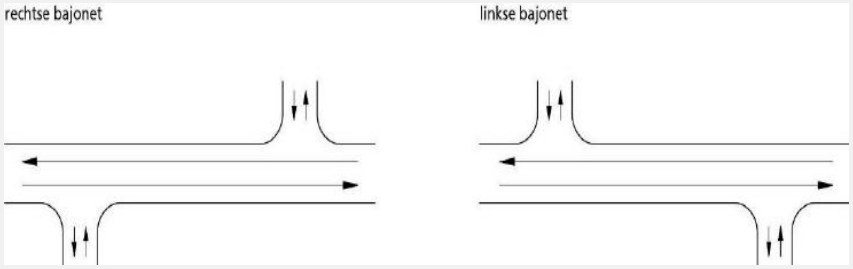
3.4.2 Samenwerking met belanghebbenden

De samenwerking met de vertegenwoordigers van Ben & Jerry's was constructief voor de gemeente, in goed overleg zijn afspraken gemaakt over aanpassingen in inrichting en over financiële verdeling: een win-win situatie. De samenwerking met de politie en de fietsersbond wordt door de gemeente als plezierig en kritisch ervaren "het plan is erdoor verbeterd".

Over de samenwerking met de werkgroep zegt de gemeente: in het eerste deel (2014-2016) hebben we heel goed samengewerkt, in het tweede deel (na raadsbesluit in de zomer 2016) stonden we plotseling tegenover elkaar en was de situatie verhard. Een deel van de werkgroep organiseerde samen met de voorzitter van de Dorpsraad en een vertegenwoordiging van De Blenke een vervolgbijeenkomst. Het vertrouwen was weg, men geloofde niet dat het nog goed zou komen; de werkgroep heeft toen adviseurs van buiten aangetrokken. Daarnaast heeft de gemeente een onafhankelijk bemiddelaar ingeschakeld. De rol van de bemiddelaar – specifiek voor het herstellen van het vertrouwen – was noodzakelijk om door te kunnen.

Bajonet-aansluiting [BVA verkeersadviezen]

Ondanks dat de werkgroep van mening was dat de bajonet-aansluiting niet toegestaan zou zijn, zijn er geen voorschriften die de toepassing van een bajonet-aansluiting verbieden.
Een bajonet-aansluiting is een combinatie van twee drie-armige kruispunten. Een drie-armig kruispunt is in het algemeen veiliger dan een vier-armig kruispunt maar een bajonet is in het algemeen onveiliger dan een vier-armig kruispunt. Volgens de richtlijnen zijn op deze locatie snelheidsremmende voorzieningen (bijv. in de vorm van een verkeersplateau) gewenst, hoewel het ongevallenbeeld op dit moment geen aanleiding geeft om te concluderen dat aanpassingen aan het kruispunt noodzakelijk zijn. Wel verdient het aanbeveling de ontwikkeling van de verkeersveiligheid, net zoals in de rest van de gemeente, goed in de gaten te houden.



3.4.3 *Omgang met de politiek*

Er is steeds goed contact geweest tussen de projectleider, de wethouder en de raad. Tussen de werkgroep en de raad was goed en regelmatig contact, maar wel steeds op initiatief van de werkgroep.

De wethouder heeft lopende de participatie aan de werkgroep een aantal toezeggingen gedaan die tot op heden niet zijn gerealiseerd, waaronder a) de bewegwijzering, b) doorrijverbod voor vrachtwagens. Over het realiseren van een rotonde in ruil voor het aanpassen van de maximumsnelheid naar 60 km/uur (ipv 50 km/uur zoals de wens van de werkgroep is) bestaat onduidelijkheid bij werkgroep, wethouder en projectleider. De rolverdeling was niet altijd duidelijk en dat zorgde voor ruis op de lijn en heeft het vertrouwen aangetast.

Vlees noch vis [BVA verkeersadviezen]

Het participatie-proces heeft ertoe geleid dat in verkeerskundig opzicht de situatie vlees noch vis is. De vormgeving van de weg heeft kenmerken van zowel een 80 km/uur als een 60 km/uur weg, en mist tegelijkertijd ook elementen die behoren bij beide snelheden. Ook ligt de snelheid van het autoverkeer aanzienlijk boven de 60 km/uur. Het uitgangspunt “de functie bepaalt de vormgeving” (zie tekstkader pag. 7) is niet eenduidig toegepast. Uit tabel 1 blijkt dat op het deel tussen de Ommerweg en Werminkserve de V85 op 69 km/uur ligt, met de verdeling zoals aangegeven.

*Tabel 1: **Snelheid** verkeer op noordelijk deel*

Snelheid, tussen Werminkserve en Ommerweg			
	Doorsnede	Ri. Noord	Ri. Zuid
Gem. snelheid	63	62	63
V85	69	69	71

Op het zuidelijke deel van de NZV, tussen de Schuilenburgerweg en de Reggeweg ligt gemiddelde snelheid op 69 km/uur en de V85 op bijna 80 km/uur, zie tabel 2.

Tabel 2: Snelheid verkeer op zuidelijk deel

Snelheid tussen Reggeweg en Schuilenburgerweg			
	Doorsnede	Ri Noord	Ri zuid
Gem. snelheid	69	67	71
V85	79	77	81

(n.b de V85 is de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden. 15% rijdt dus sneller dan deze waarde. De V85 geeft daarmee een beter beeld van het snelheidspatroon dan de gemiddelde snelheid (die vooral de uitschieters verbloemt)

3.4.4 Vertrouwen - wantrouwen

- De samenwerking tussen de gemeente en Ben & Jerry's kenmerkt zich door wederzijds vertrouwen door vanaf 2014 mee te ontwerpen en mee te praten; er is een win-win ontstaan.
- Tussen gemeente en werkgroep ontstond in 2016 een vertrouwensbreuk omdat er een besluit was genomen buiten de werkgroep om;
- De rol van de wethouder toen de weg buiten de bebouwde kom bleek te liggen schiep verwachtingen bij de inwoners; toen toezeggingen niet werden nagekomen ontstond wantrouwen
- Wij hebben als werkgroep veel goodwill, medewerking en betrokkenheid getoond en we hadden gehoopt en verwacht van de gemeente hiervoor iets terug te krijgen (bv centrumbordjes, inrijverbod vrachtwagens bij de Schuilenburgerweg, rotonde ipv bajonetaansluiting) maar dat is niet gebeurd. Ons vertrouwen is geschaad.

4 Successen en verbeterpunten (analyse)

Analyse successen en verbeterpunten uit de interviews, inclusief informatie uit de online enquête. Tijdens de interviews kwamen onderwerpen op tafel die kenmerkend zijn voor veel participatietrajecten (Dalfsen *et al*, 2018; Bekkers *et al*, 2017). In onderstaande indeling belichten we voor deze onderwerpen zowel de dingen die goed gingen als de dingen die verbetering behoeven. Onderstaand per onderwerp een puntsgewijze toelichting met uitspraken uit de interviews.

4.1 De weg zelf

Wat ging goed met betrekking tot de participatie

- Ondanks het directiebesluit (2014-2015) is het politiek en financieel gelukt;
- De inzet van de werkgroep voor het realiseren van hun alternatieve plan is een mooi resultaat dat door gezamenlijke inspanning van de werkgroep en professionals uit het dorp tot stand is gekomen; het is door de raad overgenomen en vormt de basis voor de uitvoering van de weg;
- De weg is een compromis: een gebiedsontsluitingsweg waar 60 km/uur gereden mag worden als gevolg van het realiseren van consensus na de sessies met Andries van den Berg, iedereen heeft water bij de wijn gedaan;
- De weg zelf is een succes, mooi, netjes, overzichtelijk, veilig, ontsluiting goed;
- De veiligheid en leefbaarheid van Hellendoorn is verbeterd, het doorgaand verkeer gaat nu via een makkelijke en snelle verbinding om de bebouwing heen en de veiligheid van de fietsers is in het uiteindelijk resultaat goed geborgd.

Wat kan beter met betrekking tot de participatie

- Verhoging biggenruggen en de krappe bocht leidt bij de huidige maximumsnelheid tot gevaarlijke situaties;
- Fase 1 is nog niet voor iedereen nog naar tevredenheid afgerond: er is een overzicht met openstaande wens-punten aangeleverd bij de projectleider met verzoek hier aandacht aan te besteden (o.a. inrijverbod vrachtwagens, realisatie toegezegde rotonde, centrumbordjes);
- Het verkeerskundig advies van de politie is niet bindend, er is van afgeweken, en de behoefte is dat beter te onderbouwen;
- Er is sprake van een schijnveiligheid (er wordt harder gereden dan 80 ondanks de borden) en de wens is hierop te handhaven;

De weg zelf – facts & figures [BVA verkeersadviezen]

1. Er maken iedere (werk)dag tussen de 5.200 en 6.000 motorvoertuigen gebruik van de NZV.
2. De weg heeft zowel kenmerken van een 60- als van een 80 km-weg.
3. De komgrens voldoet niet aan de voorwaarden die daaraan worden gesteld. Pas ter plaatse van Ben & Jerry's is sprake van bebouwing langs de weg. De rest van de weg ligt in een landelijke omgeving zonder bebouwing. Wettelijk zou daarom bij de ingang naar Ben & Jerry's de bebouwde kom moeten beginnen/eindigen.
4. De Haersingel is aangewezen als **voorrangsweg**, met **bord B1** (voorrangsweg). Dit past bij een gebiedsontsluitingsweg, maar is bij een 60 km weg *niet toegestaan volgens de uitvoeringsvoorschriften BABW.* Wel is het mogelijk om bij ieder kruispunt of iedere aansluiting een **voorrangsregeling** in te stellen, met **bord B3** (voorrangskruispunt).

5. De waargenomen snelheden liggen structureel (ver) boven de 60 km/uur.
6. Hoewel het niet mogelijk is om op basis van drie ongevallen conclusies te trekken, *lijkt* een te hoge snelheid bij het ontstaan van de ongevallen wel een rol te spelen.
7. De weg voldoet niet aan de inrichtingseisen die behoren bij een gebiedsontsluitingsweg maar evenmin aan die van een 60 km-weg. Vanuit verkeersveiligheidsoptiek is dit een niet gewenste situatie.

De mening van de inwoners van Hellendoorn [gemeente Hellendoorn]
De enquête die de gemeente heeft gehouden onder de inwoners van de gemeente is door 209 mensen ingevuld.

Van de 209 respondenten geeft 71% (148) aan dat de leefbaarheid is verbeterd. 113 mensen vinden dat de bereikbaarheid is verbeterd (54%) en 136 mensen (65%) vinden dat de verkeersveiligheid is verbeterd. De helft van de mensen is van mening dat de weg 60 km/uur moet blijven, de andere helft heeft voorkeur voor 80 km/uur (Bijlage 5).

Sommige mensen vinden het fijn dat er minder verkeer door het dorp gaat en dat er een snellere verbindingen met omliggende dorpen is, anderen vinden het lastig dat ze nu om moeten rijden. Weer anderen zien het niet als een verbetering en vinden dat het onveilig is voor fietsers. Er zijn onder de respondenten veel verschillende meningen die elkaar op gebied van veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid soms tegenspreken.

Wel of niet handhaven? [BVA verkeersadviezen]

Het advies van de politie is niet bindend, maar wel zwaarwegend. En als er een beroep wordt gedaan op een wens tot handhaving is er een landelijke richtlijn dat er niet gehandhaafd wordt in situaties waar het wegbeeld niet in overeenstemming is met de maximumsnelheid. In het geval van de NZV is dat zo. Dat weggebruikers de maximumsnelheid massaal overschrijden, wordt mede door het wegbeeld in de hand gewerkt. De politie zal daarom niet handhaven.

4.2 De aanpassingen nabij de Ben & Jerry's fabriek

Wat ging goed met betrekking tot de participatie

- Het speelterrein naast Ben & Jerry's is voor en met schoolkinderen vormgegeven;
- De aanpassingen zijn gecombineerd met gebiedsontwikkeling rondom de Regge;
- De afstemming met belanghebbenden rondom het terrein van Ben & Jerry's is win-win voor alle betrokkenen;
- De veiliger afhandeling, in- en uitgangen en minder overlast voor aanwonenden;
- De gezamenlijke plaatsbepaling van de komgrens (zie ook onderstaand tekstkader)

Wat kan beter met betrekking tot de participatie

- Geen verbeterpunten genoemd.

4.3 Heldere kaders

Wat ging goed met betrekking tot de participatie

- Voor de participatie rondom Ben & Jerry's waren voor alle betrokkenen de kaders vanaf het begin duidelijk, was duidelijk waar de individuele en gezamenlijke belangen lagen, wie waarover ging en is de afstemming naar volle tevredenheid gerealiseerd.

Wat kan beter met betrekking tot de participatie

- De kaders betreffende het verdere traject van de weg waren tevoren niet duidelijk;
- Medio 2016 bleken uitgangspunten te zijn veranderd als gevolg van een provinciaal besluit over afname bouwcontingent dat door de raad werd overgenomen in een raadsbesluit;
- De gemeente had eerder en meer kunnen communiceren over de juridische en financiële kaders, en over de veranderende uitgangspunten van de weg;
- De gemeente heeft onvoldoende geluisterd naar de juridische argumenten vanuit de richtlijnen voor deze weg (bebording, snelheid, belijning);
- Verkeerde verwachting gewekt – zo dacht de werkgroep dat het mogelijk was 'centrumbordjes; te plaatsen, terwijl later bleek dat het formeel niet mogelijk is vanuit een buiten de bebouwde kom weg een bordje 'centrum' te plaatsen;
- Er ontstond een situatie waarin de balans zoek was: wie gaat er eigenlijk over, hoe zwaar weegt de beeldvorming uit het verleden met de verwachting dat het een 50 km weg zou worden, teleurstelling, "de gemeente luistert niet naar ons";
- De behoefte is de functie van de weg als gebiedsontsluiting terug te laten zien in de uitvoering ervan; de weg oogt als een 80 km weg, terwijl de maximumsnelheid 60 km/uur is; de politiek heeft wellicht te weinig zicht op de functie van deze weg die uniek is in zijn soort (als ontsluitingsweg in deze regio).

De komgrens [BVA verkeersadviezen]

De aansluiting bij Ben & Jerry's is een aansluiting met middengeleiders, waarbij de NZV voorrang heeft. Om ernstige conflicten met ernstig letsel te voorkomen, zou het snelheidsverschil tussen de kruisende verkeersstromen beperkt moeten zijn. Snelheid remmende maatregelen alhier zijn daarom aan te bevelen.

Deze plek vormt de logische grens van de bebouwde kom. De uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) stellen immers dat de grens van de bebouwde kom gekenmerkt dient te zijn met langs de weg gelegen aaneengesloten bebouwing met een dusdanige hoeveelheid en dichtheid waardoor er voor de weggebruiker een duidelijk zichtbaar verschil waarneembaar is in het karakter van de weg en de omgeving. Hier is bij de huidige komgrens geenszins sprake van. De overwegingen om de komgrens te leggen waar die nu ligt zijn navolgbaar (want het speelterrein past bij een kom-situatie), maar strikt genomen dus niet ter zake doende.

Participatie en wettelijke bepalingen [BVA verkeersadviezen]

Participatie en discussie over de bebouwde kom-grens is -met het oog op de wettelijke bepalingen ter zake – niet een onderwerp dat zich leent voor participatie. Dat geldt eveneens voor de maximumsnelheid: die wordt bepaald door de functie van de weg. De discussie had in plaats van over de komgrens en snelheid, beter gevoerd kunnen worden over de vraag: erftoegangsfunctie met 60 km/uur of gebiedsontsluitingsfunctie met 80 km/uur. Met in beide gevallen een aantal belangrijke inrichtingskenmerken.

4.4 Rollen

Wat ging goed met betrekking tot de participatie

- De deskundigheid van de projectleider en het projectteam wordt gewaardeerd;
- De werkgroep voelt zich betrokken en verantwoordelijk, en heeft draagvlak, waardering en betrokkenheid bij de bevolking;
- De wethouder heeft ervoor gezorgd dat de werkgroep serieus genomen werd.

Wat kan beter met betrekking tot de participatie

- Onduidelijkheid over rollen (professionals, de wethouder, de werkgroep) ook in relatie tot de vereisten voor een weg (CROW);
- Er was soms onduidelijkheid over rollen van de verschillende actoren – los van het besluit en er ontstond een grimmige situatie over technische aspecten, inrichting en veiligheid; de gevoelswaarde over veiligheid voerde de boventoon voor de leden van de werkgroep;
- Voor de inwoners is de gemeente “één loket”, de verschillende rollen (wethouder-ambtenaren) waren niet altijd duidelijk;
- Betrokkenen in het participatieproces moeten gemaakte keuzes kunnen verantwoorden naar de achterban; dat geldt voor zowel de projectgroep, de raad en wethouder en de werkgroep;
- De wethouder heeft toezeggingen gedaan naar de werkgroep, hij is daarin niet open geweest, niet transparant. De Raad was gevoelig voor de werkgroep en heeft ‘de oren laten hangen’ naar deze groep, wat iets anders is dan luisteren en argumenten afwegen.
- De werkgroep hoopte dat hun wens van 50 km/uur zou worden overgenomen; De meningen hierover waren verdeeld – een paar politieke partijen waren het ermee eens; voor de wethouder was de grens van de bebouwde kom hard; De uiteindelijke 60 km/uur is een verkeersbesluit van het college als het gevolg van een compromisvoorstel en is te zien als wisselgeld voor de harde kom-grens.

4.5 Transparantie

Wat ging goed met betrekking tot de participatie

- De werkwijze in de eerste fase periode (2014-2016) en de omgang met de verschillende stakeholders;
- Het overleg tussen de gemeente en Ben & Jerry’s: kleinschalig, direct, open en overleg en afstemming met de directe buren;
- Wederkerigheid: zowel de gemeente als Ben & Jerry’s hebben geïnvesteerd voor een beter resultaat, en is een nieuwe toegangsvergunning gerealiseerd (nu tot 23.00 uur behalve voor suikerwagens omdat die te veel herrie maken bij het lossen).

Wat kan beter met betrekking tot de participatie

- Op voorhand leek al vast te staan dat de rotondes eruit gingen;
- De uitgangspunten voor de weg zijn halverwege gewijzigd, het was voor vrijwel iedereen onduidelijk hoe dat besluit tot stand was gekomen;
- Het verleggen van de snelheid naar 60 km/uur leek een gelopen koers;
- Een gevoel van onveiligheid overheerst nadat de maximumsnelheid van 50 km/uur losgelaten werd; dat de weg naar 80 km/uur zou gaan was voor de werkgroep de druppel die de emmer deed overlopen;
- Er was geen openheid/ transparantie over de wijze waarop besluiten tot stand komen en de kaders waarbinnen;
- Voor de betrokkenen was het lastig te weten wat wel/niet waar was.

4.6 Communicatie

Wat ging goed met betrekking tot de participatie

- De werkgroep voelde zich gehoord door de raad;
- Feestelijke opening oktober 2017, samen met de werkgroep georganiseerd;
- De werkgroep heeft zich laten horen met één samenhangend geluid, de deskundigheid in de groep en de manier waarop deskundigheid van buiten werd georganiseerd is gezien en gewaardeerd door de gemeente; er is in de eerste periode (alternatief plan) goed naar de werkgroep geluisterd;
- Tussen de projectleider en de adviseur communicatie waren korte lijntjes zodat er geen ruis intern kon ontstaan; ook toen het moeilijk werd in de zomer van 2016, is de gemeente met belanghebbenden in gesprek gebleven.

Wat kan beter met betrekking tot de participatie

- Als iemand een keer niet bij een bijeenkomst aanwezig kon zijn (bijvoorbeeld van de projectgroep of van een dan de bijeenkomsten die de werkgroep na de zomer van 2016 met regelmaat organiseerde, was het soms lastig te achterhalen wat was besproken en welke conclusies en besluiten waren genomen omdat er geen verslagen werden gemaakt; met als gevolg dat een informatieachterstand optrad;
- De uiteindelijke besluiten weken soms af van wat de werkgroep dacht dat was gezegd; de werkgroep kwam daarom bijna elke zaterdagmorgen bij elkaar om te bespreken hoe gemaakte afspraken tot uitvoering zouden kunnen worden gebracht
- Het is lastig als de samenstelling van de werkgroep wisselt en er geen verslagen zijn, dat schept onhelderheid (van de gesprekken waren wel verslagen maar van de werksessies niet, die werden verwerkt in de ontwerptekeningen);
- De samenstelling vanuit de gemeente (ambtelijk) was niet hetzelfde tijdens iedere bijeenkomst; als er afspraken werden gemaakt of toezeggingen werden gedaan kwam men daar de volgende keer weer op terug als er nieuwe mensen aan tafel zaten; dat zorgde voor ruis en onduidelijkheid; onhandig was dat de projectleider er niet altijd bij was, soms kwam de wethouder alleen met de verkeersadviseur als er een bijeenkomst was bij de voetbalvereniging Hellendoorn;
- Gemeente - jullie hadden als professionals moeten weten wat de consequenties voor de weg waren toen de woonbestemming eraf ging en ons daarover tijdig moeten informeren;
- Als inwoners en professionals spreek je elkaars taal niet altijd.

4.7 Leren van fouten

Wat ging goed met betrekking tot de participatie

- De gemeente heeft - toen het stroef ging - een bemiddelaar ingeschakeld, en juist ook daardoor veel geleerd over participatie.

Wat kan beter met betrekking tot de participatie

- Eigenlijk was er niet een dergelijk participatietraject voorzien, in ieder geval is het niet zo bewust begonnen; het is iedereen overkomen. Participatie was een actief onderwerp binnen de gemeente, dat maakte het voor de werkgroep logisch om met een eigen plan te komen en voor de gemeente moeilijk om nee te zeggen tegen een participatieverzoek;
- We hebben onvoldoende op het netvlies gehad wat dat betekende voor de werkgroep;
- Vertrouwen is geschaad en de geloofwaardigheid van de gemeente is aangetast voor ons; we moeten nu aan onze achterban uitleggen dat sommige zaken nog steeds niet geregeld zijn, daar worden we scheef op aangekeken.

Verkeerskundig advies [BVA verkeersadviezen]

Het compromisadvies – op basis van de belangen van alle partijen en een bemiddelaar die inhoudelijk weinig kennis had – heeft geleid tot een ontwerp dat verkeerskundig ronduit als slecht moet worden beoordeeld: vlees noch vis. Wij adviseren om 1) ofwel de route meer passend te maken bij de gebiedsontsluitingsfunctie, 2) ofwel méér in te richten als 60 km-weg. Vanuit **verkeerskundig oogpunt** vinden wij eerstgenoemde de optimale oplossing. Dat vraagt om de volgende maatregelen:

- De maximumsnelheid in te stellen op 80 km/uur, maar op het gedeelte van net voor de Ommerweg tot en met de bocht na De Isakke een snelheid van 60 km/uur. Deze snelheden passen bij het gerealiseerde ontwerp van de Haersingel.
- Een adviessnelheid van 60 km/uur bij de aansluiting Schuilenburgerweg, met verkeersplateaus. Ook een rotonde is hier een passende oplossing.
- De bebouwde kom-grens te verplaatsen naar de aansluiting bij Ben & Jerry's en daar ook het wegbeeld aan te passen (verhoogde middenberm).
- Bermverharding en reflectorpaaltjes aanbrengen.
- Bomen die binnen de obstakelvrije zone staan, af te schermen door middel van een (houten) geleiderail.
- Indien de informele erfaansluitingen blijven gehandhaafd, deze beter zichtbaar te maken, bijvoorbeeld door middel van lage, haaks op de rijrichting geplaatste hekjes.

4.8 Belangen op tafel

Wat ging goed met betrekking tot de participatie

- Het proces leverde voor Ben & Jerry's een win-win situatie op (beter ontsluiting, meer grond en grondruil, betere relatie met de overburen en voor de gemeente een betere weg);
- In een maand tijd is eind 2016 onder tijdsdruk een traject doorlopen dat heeft geleid tot het consensus voorstel dat door de raad begin 2017 is overgenomen;
- De werkgroep vond het belangrijk om onze normen en waarden rondom veiligheid in te brengen in dit traject en te leren zodat het vervolgtraject beter gaat;

- De werkgroep benadrukt dat ze voor hun waarden staan en zich hard maken voor veiligheid; “we hebben een lange adem en we houden vol vanwege onze belang achter het gezamenlijke plan (leefbaarheid en veiligheid)”;
- Met de bewoners uit het dorp heeft de werkgroep afgesproken de belasting van de ontsluiting te willen delen, daarom is een extra ontsluitingsweg door ons voorgesteld en gerealiseerd.

Wat kan beter met betrekking tot de participatie

- Politieke overwegingen gaan kennelijk voor juridische;
- De belangen van zowel de werkgroep als de wethouder in het participatietraject moeten helderder gecommuniceerd worden. Er zijn eind 2016 goede sessies geweest met Andries van den Berg, die hebben helderheid geschapen;
- De toezeggingen van de wethouder zijn niet nagekomen, de werkgroep krijgt hierover vragen vanuit hun achterban.

4.9 Planvorming, timing

Wat ging goed met betrekking tot de participatie

- De fietsersbond en de politie zijn vroeg in het traject betrokken bij de participatie en het proces
- Nazorg; uitgenodigd voor feestelijke opening van de weg; op dat moment waren nog niet alle punten helemaal klaar, bijvoorbeeld de verlichting. Snel daarna is dat toch goed geregeld; bebording is goed aangegeven, voor fietsers voldoende duidelijkheid; betrokken zijn hierover tevreden.

Wat kan beter met betrekking tot de participatie

- Het moment waarop werkgroep en gemeente tegenover elkaar kwamen te staan en hoe ik onder tijdsdruk te snel ben geweest
- Hoewel er consensus leek te bestaan onder alle deelnemers voelden ambtenaren zich genoodzaakt om een onafhankelijk advies te geven. Dit is begrijpelijk van uit hun rolopvatting, maar beter is om vooraf aan te geven dat die mogelijkheid bestaat
- Als je een traject als dit niet zorgvuldig doet, vergroot je de kloof overheid-inwoners alleen maar, in plaats van dat je hem kleiner maakt

4.10 Heeft participatie tot een beter resultaat geleid?

Op grond van bovenstaande paragrafen is deze vraag niet eenduidig met JA te beantwoorden: hoewel zonder de intensieve betrokkenheid en investeringen van de werkgroep, de professionals, Ben& Jerry’s en externe betrokkenen had de weg er niet gelegen.

Ontwerp voldoet niet aan de richtlijnen [BVA verkeersadviezen]

In verkeerskundig opzicht kan de conclusie alleen NEE zijn. Er is een ontwerp uitgevoerd dat niet voldoet aan de richtlijnen en evident ook niet door de weggebruikers wordt begrepen. Aanpassingen aan de weg zijn daarom noodzakelijk.

Ja – en de rol van participatie hierbij

Dat de weg is gerealiseerd wordt door iedereen als een succes genoemd. Het initiatief dat de werkgroep in 2014 toonde om een oplossing te vinden voor de bezuiniging waardoor de weg niet door dreigde te gaan, leidde tot een alternatief plan dat de Raad heeft aangenomen. De afstemming tussen gemeente en werkgroep worden door beide in deze eerste periode (2014-2016) als constructief beschreven.

De samenwerking tussen de gemeente en Ben & Jerry’s, samen met de direct omwonenden, het Overijssels Landschap en Waterschap Vechtstromen heeft geleid tot een win-win situatie rondom de fabriek. Niet alleen is de ontsluiting veiliger geworden en ontstaat minder overlast door vrachtverkeer, ook is de aansluiting bij de gebiedsontwikkeling richting de Regge verbeterd. Voor alle betrokkenen waren de kaders vanaf het begin duidelijk, was duidelijk waar de individuele en gezamenlijke belangen lagen, wie waarover ging en is de afstemming naar volle tevredenheid gerealiseerd. Ben & Jerry’s en de gemeente zijn positief over de gevoerde communicatie.

Gedurende de gehele periode is veelvuldig contact geweest tussen de verschillende betrokkenen. Hoewel niet iedereen het altijd met elkaar eens was, geeft alle betrokkenen aan dat de vele overleggen hebben bijgedragen aan het uiteindelijke resultaat.

Nee – en de rol van participatie hierbij

Het resultaat is niet beter, de gemeente heeft onvoldoende geluisterd naar de juridische argumenten vanuit de richtlijnen voor deze weg (de snelheid en de belijning).

Wij mogen als politie niet handhaven op de maximum snelheid (op aanwijzing Procureur generaal / jurisprudentie), de weg voldoet namelijk niet aan de inrichtingseisen, de uitstraling van de weg (open, breedte, belijning) is die van een 80 km/uur weg; iedere boete kan en zal dus worden aangevochten op grond van bestaande jurisprudentie; handhaven zou in de toekomst alleen mogelijk zijn als de belijning wordt aangepast, alleen randmarkering toe te passen en daardoor de weg optisch te verkleinen.

5 Advies voor vervolg van de participatie in fase 2

Over de tweede fase (het vervolg van de weg v.a. 2019) wordt tijdens de interviews gemeld dat de insteek van de eerste overleggen die recentelijk zijn gestart veel opener zijn dan ten tijde van de start van de eerste fase. Met elkaar bespreken wat we willen er wat er kan. Dit wordt door betrokkenen als positief ervaren en benoemd.
Op basis van de resultaten van de enquête en de interviews alsook op basis van ervaringen van elders (Bekker et al., 2017) en Dalfsen, F., M. Synhaeve & E. Hoet (2018) formuleren we onderstaand adviezen voor oplossen van verbeterpunten.

5.1 Heldere kaders

Wees helder over de kaders waarbinnen de participatie plaatsvindt en maak aan de voorkant gebruik van de inzichten in de participatieladder voor de hoeveelheid invloed die je als gemeente wilt organiseren inzake meedenken, mee-besluiten, mee-doen en mee-leren, Maak helder waarop en hoe dat van toepassing is, welke marges je acceptabel vindt. Verdiep je in de vraag waarom mensen wel of niet participeren, bijvoorbeeld door te verkennen of mensen **kunnen** (tijd, geld, vaardigheden), **willen** (en vanuit welke drijfveren) en **gevraagd** willen worden. Bezin je ook tevoren op de consequenties voor college en raad.

Voor ruimtelijke planprocessen en zeker voor een weg gelden juridische, verkeerstechnische en financiële randvoorwaarden en het is belangrijk dergelijke kaders tevoren helder te communiceren om verkeerde verwachtingen en teleurstellingen te voorkomen.

Aanvullingen vanuit de geïnterviewden:

- Het is belangrijk aan de voorkant duidelijk kaders te stellen, en de rollen en verwachtingen voor de participatie helder te hebben, om zo transparant te zijn en ruis te voorkomen;
- Kijk beter naar de juridische, technische en verkeerkundige vragen en weeg deze goed af tegen wensen en ideeën over veiligheid van inwoners en andere belanghebbenden;
- Als je afwijkt van de BABW richtlijnen, doe dat gemotiveerd;
- Schep duidelijkheid over in hoeverre CROW-normen (structuur, belijning, bebording, snelheid) en bindende gebiedsregels (denk aan fijnstof, geluid, …) gelden als kaders voor participatie;
- Maak de kaders waarbinnen we moeten werken duidelijker en hou scherper wat de wettelijke kaders zijn;
- Onderbouwing uitspraken met actuele feiten zoals verkeerstellingen en recente prognoses;
- Leg tevoren de verschillende opties op tafel en geef aan: wat kan wel en wat kan niet en waarom, sta open voor inbreng daarop;
- Duidelijkheid scheppen over regelgeving, deze niet onderhandelbaar maken.

Focus op het grotere maatschappelijke belang [BVA verkeersadviezen]

Maak duidelijk dat vooral de functie van belang is. En dan niet vanuit persoonlijke of dorpsbelang, maar vanuit het totale, maatschappelijke belang. En maak duidelijk dat een functie leidt tot bepaalde kenmerken. Discussie over (alleen) de kenmerken leidt tot onmogelijke oplossingen.
Geef als gemeente duidelijk aan dat kwesties niet 'gevoelsmatig' kunnen zijn. En maak duidelijk wat vanuit wettelijke bepalingen komt en vanuit richtlijnen. En geef aan dat niet vanuit een lokaal belang kan worden bepaald, maar juist bij verkeer, het totale systeem bezien moet worden. Zachte heelmeesters maken stinkende wonden …. Dat geldt in sterke mate voor verkeer.

5.2 Rollen

Het is belangrijk om tevoren duidelijk te zijn over wie welke rol speelt in de participatie en wie waarover gaat. Wanneer moet de gemeenteraad bijvoorbeeld instemmen met de bedachte oplossing, hoe kan de wethouder steun verlenen aan de wijze waarop belanghebbenden worden betrokken bij het planproces en welke rol hebben professionals in het proces en welke ruimte belanghebbenden hebben om te participeren (zie ook de participatieladder). Maar ook is het belangrijk ervoor te zorgen dat je het hele speelveld in beeld hebt, de verschillende stakeholders hun stem kunnen hebben in het proces en ook de achterbannen van betrokken partijen goed in beeld zijn en een stem hebben in het proces.

Aanvullingen vanuit de geïnterviewden:

- Rolverdeling duidelijk maken (onderling en naar de bewoners) ook met aandacht voor de verschillende rollen en verantwoordelijkheden binnen de gemeente;
- Directbetrokkenen goed meenemen in het proces
- Zorg voor overzicht, sta als projectleider af en toe meer op je strepen en zorg als gemeente voor het stellen van grenzen in relatie tot de kaders als dat nodig is en gebruik de bevoegdheid van de raad / het college om besluiten te nemen;
- Helder aangeven wie welke rol heeft in de vervolgfase van de weg.

5.3 Transparantie

Wees absoluut transparant over de kaders (zie §5.1) en wijzigingen daarin. Projecten op het gebied van milieu en ruimtelijke ordening spelen zich af in het publieke domein, waar openheid en transparanties belangrijke basisprincipes zijn. Het democratisch proces vraagt van bestuurders open en transparant te zijn over keuzes die worden gemaakt, en ook de media spelen daarin een belangrijke rol. Betrek in een vroeg stadium alle relevante stakeholders en neem lokale/regionale media tijdig en proactief mee in het proces. Maak met elkaar afspraken over zaken die wel en zaken die niet naar buiten mogen. In de regel is het verstandig om naar buiten vooral open te zijn over het proces en de stappen die worden gezet. Maak afspraken met elkaar over het delen van inhoudelijke discussies en tussenresultaten. Wees duidelijk over het proces: welke bijeenkomsten organiseer je met wie en voor welk doel. Niet alle bijeenkomsten hoeven plenair te zijn, soms kan het nuttig zijn om ook bilateraal afspraken te maken; belangrijk is transparantie hierover om de schijn van schimmigheid te voorkomen. En doe geen toezeggingen die niet waargemaakt kunnen worden.

Aanvullingen vanuit de geïnterviewden:

- Communiceer eerder wanneer de uitgangspunten wijzigen;
- Neem professionals goed mee in het verhaal, focus op het totale resultaat en spreek met elkaar een proces af, doel van de samenwerking en maak gebruik van bestaande casuïstiek;
- Voorkom een parallelstructuur buiten de kaders (dat leidt tot schimmigheid), probeer er samen uit te komen en spreek aan de voorkant geen zaken af die niet passen;
- Doe wat je zegt en zeg wat je doet" (doe geen toezeggingen die niet kloppen).

5.4 Communicatie

Goede, frequente, tijdige communicatie zijn basisvoorwaarden voor een goed resultaat. Maakt gebruik van de deskundigheid en de kanalen van de communicatieprofessionals in huis. En voorkom zo situaties waarin je denkt dat je goed en helder gecommuniceerd hebt, en de boodschap toch niet is overgekomen? Illustratief is de zogenaamde communicatiemuur:

Bedoeld ≠ Gezegd,
Gezegd ≠ Gehoord
Gehoord ≠ Begrepen
Begrepen ≠ Akkoord
Akkoord ≠ Gedaan

Aanvullingen vanuit de geïnterviewden:

- Na raadsbesluit zomer 2016 was het raadzaam geweest alle betrokkenen bij elkaar te roepen, om te bespreken wat het besluit van de Raad in 2016 was en niet alleen te schakelen met de voorzitter van de werkgroep; daarmee hadden we gezamenlijk tijd kunnen 'kopen' om daarmee rust te creëren en geen overhaaste besluiten te nemen;
- Maak verslagen van bijeenkomsten en organiseer een meer open proces;
- Communiceer de tussenstand regelmatig met alle belanghebbenden (het dorp, de raad, het college, de ambtenaren);
- Communiceer eerder;
- Leg bij werksessies keuzes en motivaties vast, niet alleen in werktekeningen voor de mensen die er niet bij kunnen zijn, maar ook om terug te kunnen vinden waarom bepaalde keuzes gemaakt zijn en hoe de afweging verliep;
- Het is belangrijk om terug te koppelen en verslagen te maken, en tevoren duidelijke afspraken te maken wie zo'n verslag maakt.

5.5 Leren van fouten

Participeren is van alle tijden, en ervaringen en inzichten uit het verleden kunnen helpen participatietrajecten beter te krijgen. Met de Omgevingswet op komst (2021) zijn overheden straks verplicht Omgevingsvisies en Omgevingsplannen op een participatieve manier tot stand te brengen vanuit de gedachte dat dat leidt tot betere plannen en meer draagvlak. Hoe je dat doet als gemeente, daar zegt de wet weinig over. Het experimenteren, evalueren en leren van successen en fouten helpt bij het verbeteren van participatietrajecten.

Aanvullingen vanuit de geïnterviewden:

- Besef dat een participatietraject nooit vlekkeloos en soepel verloopt en dat het nooit volgens plan zal gaan. Wees helder maar wel flexibel;
- Organiseer een gezamenlijke bijeenkomst als afronding van dit traject en neem daarmee ruis weg;
- Inmiddels is het vervolg gestart, en zijn de eerste gesprekken geweest; de open houding stemt hoopvol; Sommige verbeterpunten lopen nu al bij de start van de gesprekken over het vervolg (sommige leden van de werkgroep zien hierbij betrokken, andere niet).

5.6 Belangen op tafel

Het kennen van elkaars belangen en motieven zorgt voor wederzijds begrip en legt een basis voor vertrouwen en het vinden van gedragen oplossingen. Wees erop bedacht dat mensen

en organisaties zich, als het toch spannend wordt, terug kunnen trekken achter de eigen agenda waarmee de gezamenlijkheid plotseling ver weg kan raken.

Aanvullingen vanuit de geïnterviewden:

- Heb aandacht voor beleving van de feiten: verkeersdruk en veiligheid;
- Geadviseerd wordt voor het vervolgtraject ook eerder contact te zoeken met de ouderenbond, de invalidenbond, Veilig Verkeer Nederland en de hulpdiensten.

De mening van de inwoners van Hellendoorn [gemeente Hellendoorn]

De enquête die de gemeente heeft gehouden onder de inwoners van de gemeente is door 209 mensen ingevuld.

Op de vraag of men vindt voldoende te hebben **kunnen** meedenken over de aanleg van de Haersingel, is het antwoord van 60 mensen 'Ja', 51 mensen zeggen 'nee' en 98 heeft hierover geen mening. Van de 51 nee-zeggers, zouden er 39 wel graag **willen** meedenken in de toekomst (76%) en van de 98 mensen die geen mening hadden willen er 32 wel graag meedenken in de toekomst (33%).
Van de 85 mensen die van mening zijn dat ze onvoldoende **zijn** betrokken bij de aanleg van de weg, geven er 55 aan dat de toekomst wel te **willen** (65%). Van de mensen die geen mening hebben op deze vraag (67) geven er 28 aan dat ze in de toekomst wel mee zouden **willen** denken (42%).

In totaal geven 126 mensen (60%) aan dat ze in de toekomst graag mee willen denken over de inrichting en aanleg van wegen.

In het vervolgtraject dat inmiddels is gestart, is vanaf het begin aandacht voor de ideeën en wensen van omwonenden.

5.7 Planvorming, timing

Geef betrokken partijen inzicht in hoe het hele proces eruitziet. Maak inzichtelijk welke ruimtelijke planprocessen en/of bestuurlijke besluitvormingsprocessen spelen. Wanneer staat het onderwerp op de agenda van de raad en wie is daarbij aanwezig. Hou rekening met beschikbare tijd van alle betrokkenen bij het plannen van bijeenkomsten en probeer flexibel om te gaan met werktijden van projectmedewerkers, adviseurs en belanghebbenden.

Aanvullingen vanuit de geïnterviewden:

- Voorkom waar mogelijk tijdsdruk en beslissingen in paniek;
- Meer tijd, meer ruimte, vergaderingen onder werktijd en/of in avond/weekend;
- Ontwerpfase: organiseer meer inspraak, niet alleen de formele en betrek actoren vanaf het eerste begin;
- Start met een open planproces met alle belanghebbenden in een open start én spreek harde deadlines ad (bv focus 3 maanden);

5.8 Tot besluit

Tot besluit komen we kort terug op de driehoofdvragen bij deze evaluatie:

1. Heeft de participatie geleid tot beoogd resultaat?
2. Heeft iedereen voldoende mee kunnen denken?
3. Kunnen we op een goede wijze het vervolgtraject ingaan?

5.8.1 Heeft de participatie geleid tot beoogd resultaat?

Zonder participatie in de vorm van de inmenging van de werkgroep had de weg er niet gelegen. De burgerparticipatie is daarmee een belangrijke motor die heeft geleid tot het realiseren van de weg. De weg ziet er ondanks de participatie anders uit dan beoogd, omdat halverwege de kaders veranderden als gevolg van een besluit van de provincie het wooncontingent in te krimpen. Hierdoor is niet aan oorspronkelijke verwachtingen van de burgers voldaan, met als gevolg een afname van vertrouwen en een wensenlijst met nog te realiseren afspraken. De participatie rondom de fabriek van Ben & Jerry's heeft voor alle betrokkenen geleid tot een win-win situatie.
Vanuit verkeerskundig oogpunt is een ontwerp uitgevoerd dat niet voldoet aan de richtlijnen en evident ook niet door de weggebruikers wordt begrepen. Aanpassingen aan de weg zijn daarom noodzakelijk

5.8.2 Heeft iedereen voldoende mee kunnen denken?

Betrokkenen geven aan dat ze voldoende hebben kunnen meedenken. Niet alle betrokkenen voelen zich voldoende gehoord. Hierbij speelt onder andere dat kaders en rollen niet altijd helder waren, dat er toezeggingen zijn gedaan die niet waargemaakt konden worden, dat de communicatie op punten niet voldoende of niet transparant was en dan niet altijd duidelijk was wie welke belangen had.

5.8.3 Kunnen we op een goede wijze het vervolgtraject ingaan?

Uit de gesprekken blijkt dat de eerste overleggen voor het vervolgtraject positief zijn ontvangen. Betrokkenen zijn blij verrast dat het proces open en transparant is gestart. Waar nodig is het belangrijk om te werken aan herstel van vertrouwen. Bovenstaande uitwerkingen bieden daarvoor handvatten.

6 Literatuur

Bekkers, H., H. Van den Dungen, H. Van den Hoek, O. Lussenburg, C.M.L. Mesters, H. Puts, L. Reijerkerk, & E. Smidt (2017) Doorbreken van Impasses – de praktijk van de leefomgevingsmediator; Stichting Mediation MRO.

Dalfsen, F., M. Synhaeve & E. Hoet (2018) Pionieren in Participatieland; Berenschot & Nederlands Genootschap *van* Burgemeesters

Gemeente Hellendoorn (2017) Participatiecode v1.0 “vitaliteit van de gemeenteraad is ruimte bieden aan de kracht van inwoners”

Mesters, C.M.L. & D. de Vroomen (2013) Organisatorische Handvatten Bestuursakkoord Water; KNW Waternetwerk

Werkgroep Burgerparticipatie Verbetering NZV Nu (2014) Alternatief Plan Noordzuidverbinding & Dorpsontsluiting

www.hellendoorn.nl

Bijlagen

Bijlage 1: Overzicht geïnterviewde personen

Belanghebbenden:

- Werkgroep Burgerparticipatie Verbetering NVZ-nu: Gregor Jannink (de Höfte), Hanneke Wermink (Hellendoorn-Noord), Riekus Dekker (Reggeweg), Han Scholten (Dorpsraad), Rudy Krukkert (Schuilenburgerweg), Jan Haarhuis (Kasteelstraat))
- Ben & Jerry's (Harry Abbing - adviseur grote projecten en Raymond Rensink - operations manager)

Adviseurs:

- Bertus van Lubek (inspecteur/verkeersadviseur Politie Twente)
- Harry Olthof (bestuur Fietsersbond afdeling Hellendoorn)
- Andries van den Berg (BügelHajema / onafhankelijk bemiddelaar)

Gemeente Hellendoorn:

- Dick Schipper (projectleider NZV gemeente Hellendoorn)
- Nanne Dorren (Communicatie gemeente Hellendoorn (thans gemeente Apeldoorn)
- Jelle Beintema (wethouder gemeente Hellendoorn)

Bijlage 2: Vragenlijst voor de interviews

1) Kunt u kort beschrijven welke **organisatie** u vertegenwoordigt en welke **rol** u daarbinnen heeft?

2) Participatie als instrument in de twee fasen van de aanleg van fase 1
   a) Hoe werkt participatie in Hellendoorn in zijn algemeen?
   b) Er zijn twee fasen in het traject NZV te onderscheiden? Welke zijn dat, licht toe?
   c) Hoe is de participatie ingestoken, welke verwachting had u daarbij (participatieladder))
   d) Hoe was het feitelijke verloop van het participatieproces?
   e) Welke verwachting denkt u dat **de gemeente / de belanghebbenden** hadden?
   f) Wist u tevoren welk niveau van participatie aan de orde was en is dit behaald, licht toe
   g) Welke werkvormen werden gehanteerd, wat vond u daarvan?
   h) Zijn de juiste partijen betrokken geweest, wie miste u?

3) Betrekkingen in het proces - verbeterpunten en ervaringen
   a) Hoe heeft u het werken met de gemeenteambtenaren ervaren?
   b) Hoe heeft u het werken met belanghebbenden ervaren?
   c) Hoe heeft u de omgang met de politiek ervaren (voor belanghebbenden)?
   d) Hoe denkt u (B) dat de gemeente het werken met u heeft ervaren?
   e) Hoe denkt u (G) dat de belanghebbenden het werken met de gemeenteambtenaren hebben ervaren

4) Het participatietraject - Uw ervaringen en verbeterpunten [aanvulling op enquête]
   a) Heeft u voldoende mee kunnen denken?
   b) Voelde u zich gehoord?
   c) Hoe denkt u dat de gemeente uw inbreng op waarde schat?
   d) Hoe denkt u dat de belanghebbenden zich gehoord voelen?
   e) Wat was nodig geweest en wanneer?

5) Het resultaat
   a) Wat vindt u van het eindresultaat (ook algemene enquête)
   b) Hoe, denkt u, heeft de participatie tot een beter resultaat geleid? Wat is dat resultaat?

6) Samenvattend - Ervaringen en lessen / succesfactoren en knelpunten
   a) Wat heb je geleerd van de participatie? Ervaringen positief en ervaringen negatief
   b) Wat waren de successen van participatie (wat ging goed, te behouden)?
   c) Wat waren de knelpunten (belemmeringen) van participatie?
   d) Wat zou wat u betreft beter hebben gekund mbt de participatie?

7) Advies voor vervolg
   a) Suggesties voor ondervangen / oplossen van de knelpunten
   b) Wat beveelt u aan qua wijze en gebied van toepassing voor het vervolg?
   c) Algemene aanbevelingen voor de vormgeving van participatieprocessen in Hellendoorn
   d) Andere aanvullingen

Bijlage 3: Participatieladder uit Participatiecode v1.0 Hellendoorn

Participatieladder

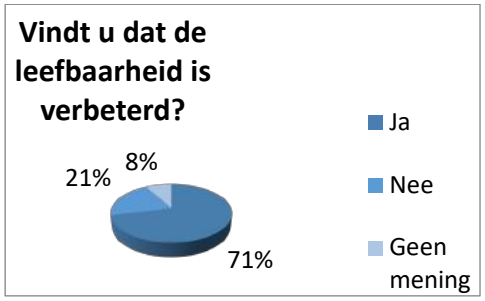
Participatievorm	Rol van Inwoners	Voorbeelden
Zelfbeheer/Overheidsparticipatie: Gemeenteraad en college besluiten niet, maar ondersteunen en faciliteren. De overheid kan lokale initiatieven ondersteunen en hier uiteindelijk beleid rond ontwikkelen.	**Initiatiefnemer:** Inwoners dagen de gemeente uit en nemen zelf het initiatief om in eigen beheer voorzieningen / initiatieven tot stand te brengen en te onderhouden.	Particulier groenbeheer, convenant, speeltuinvoorzieningen.
Coproduceren: Gemeenteraad, college, en inwoners komen gezamenlijk een agenda overeen en zoeken samen naar oplossingen. De politiek verbindt zich aan deze oplossingen.	**Samenwerkingspartner:** Inwoners denken vanaf het begin af aan mee en werken samen met de gemeente aan een resultaat. Er is een gedeelde verantwoordelijkheid voor de uitkomst.	Overleggroepen, convenanten, werkateliers, projectgroepen, stuurgroepen.
Meebeslissen: Gemeenteraad en college stellen vooraf kaders en geven enige richting, maar laten besluitvorming over aan de inwoners, waarbij de ambtelijke organisatie een adviserende rol vervult. Gemeenteraad en college nemen de resultaten over, na toetsing aan vooraf gestelde randvoorwaarden .	**Meebeslisser:** Inwoners zijn zeer betrokken bij het proces en krijgen de gelegenheid om binnen de gestelde kaders de uiteindelijke keuze te maken voor het beleid.	BIZ, roefelraad, de gemeente laat participanten meebeslissen over subsidieverstrekkingen en/ of ander beleid.
Adviseren: Gemeenteraad en college stellen in beginsel de agenda samen, maar inwoners hebben de gelegenheid om problemen aan te dragen en oplossingen te formuleren, die een volwaardige rol spelen in de ontwikkeling van beleid. De politiek kan bij de uiteindelijke besluitvorming hiervan (beargumenteerd) afwijken.	**Adviseur:** Inwoners zijn niet alleen gesprekspartner, maar geven een zwaarwegend advies op basis van een bepaalde expertise die verder gaat dan het simpel uitten van een mening.	Adviesraden, expertmeetings, rondetafelgesprekken, workshops.
Raadplegen: Gemeenteraad en college bepalen in hoge mate de agenda, maar zien inwoners als gesprekspartners bij de ontwikkeling van beleid. De politiek verbindt zich niet bij voorbaat aan de resultaten van de gesprekken.	**Geraadpleegde:** Inwoners krijgen expliciet de gelegenheid om hun mening te uitten.	Inspraakavonden, hoorzittingen, digitale peilingen, enquêtes, burgerpanel.
Informeren: Gemeenteraad en college bepalen de agenda voor besluitvorming en houden inwoners en betrokkenen op de hoogte. Betrokkenen hebben geen inbreng in de beleidsontwikkeling.	**Toeschouwer:** De inwoner krijgt informatieve en kan eventueel vragen stellen.	Informatieavonden, internet, huis-aan-huisblad, folders, nieuwsbrieven, campagnes etc .

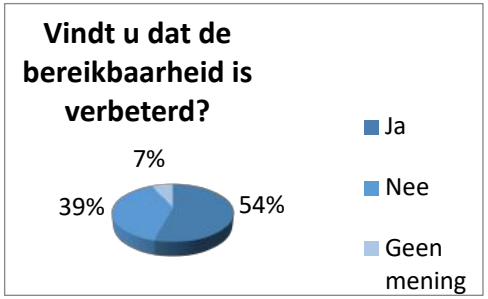
Bijlage 4: Resultaten enquête onder de inwoners van Hellendoorn

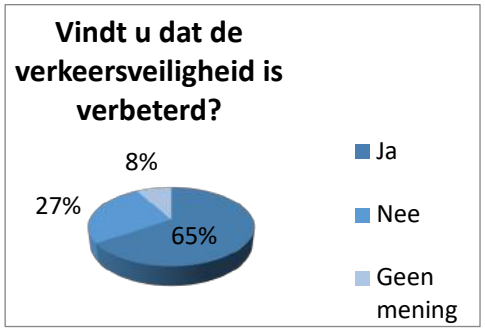
De weg zelf

Van de 209 respondenten geeft 71% (148) aan dat de leefbaarheid is verbeterd. 113 mensen vinden dat de bereikbaarheid is verbeterd (54%) en 136 mensen (65%) vinden dat de verkeersveiligheid is verbeterd. De helft van de mensen is van mening dat de weg 60 km/uur moet blijven, de andere helft heeft voorkeur voor 80 km/uur.

Opmerkingen sluiten daarop aan en zijn dus wisselend. Sommige mensen vinden het fijn dat er minder verkeer door het dorp gaat en dat er een snellere verbindingen met omliggende dorpen is, anderen vinden het lastig dat ze nu om moeten rijden. Weer anderen zien het niet als een verbetering en vinden dat het onveilig is voor fietsers. Kruispunten wel niet veilig, veel verschillende meningen die elkaar op gebied van veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid tegenspreken.





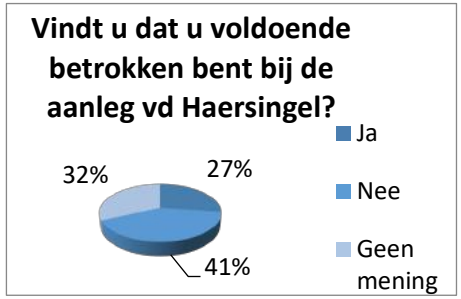


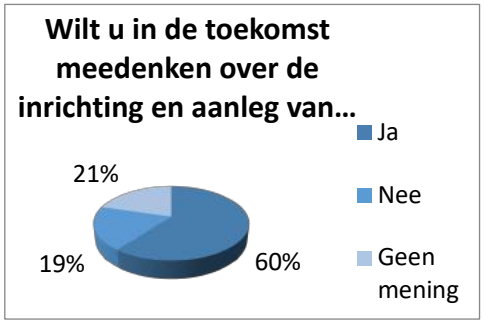
Meedenken / participatie

Op de vraag of men vindt voldoende te hebben **kunnen** meedenken over de aanleg van de Haersingel, is het antwoord van 60 mensen 'Ja', 51 mensen zeggen 'nee' en 98 heeft hierover geen mening. Van de 51 nee-zeggers, zouden er 39 wel graag **willen** meedenken in de toekomst (76%) en van de 98 mensen die geen mening hadden willen er 32 wel graag meedenken in de toekomst (33%).

Van de 85 mensen die van mening zijn dat ze onvoldoende **zijn** betrokken bij de aanleg van de weg, geven er 55 aan dat de toekomst wel te **willen** (65%). Van de mensen die geen mening hebben op deze vraag (67) geven er 28 aan dat ze in de toekomst wel mee zouden **willen** denken (42%).

In totaal geven 126 mensen (60%) aan dat ze in de toekomst graag mee willen denken over de inrichting en aanleg van wegen.





Bijlage 5: Ontwerp- en wegbeeldanalyse BVA Verkeersadvies

Het weggedeelte waarop de evaluatie betrekking heeft, is onderdeel van de provinciale route N347 (Ommen-Nijverdal-Rijssen-Haaksbergen) en loopt vanaf de noordkant van Hellendoorn om de noord- en oostkant van Hellendoorn heen, om aan te sluiten op de Reggeweg nabij Ben & Jerry's.
Bij de beoordeling en analyse van de Noordzuidverbinding onder meer gebruik is gemaakt van de landelijke richtlijnen, zoals die zijn opgesteld door het CROW (kenniscentrum voor verkeer en vervoer).

6.1 Uitgangspunten

- **Functie van de weg**

Iedere weg moet voldoen aan algemeen verkeerskundige eisen, waarbij de eisen die gesteld worden aan de betreffende weg voortvloeien uit de (beoogde) functie van de weg.
En daarmee komen we op het eerste dilemma. Wat was en is de beoogde functie van de Noordzuidverbinding? De stukken en discussies terugkijkend, maar vooral ook het ontwerp zoals dat gerealiseerd is én de ligging van de weg in het lokale en provinciale netwerk, is een gebiedsontsluitingsfunctie de enige logische. Zo is de weg ook opgenomen in het Hellendoorns Mobiliteitsplan. Een gebiedsontsluitingsweg heeft een verbindende functie, in de bebouwde kom tussen wijken en buurten en buiten de bebouwde kom tussen kernen en gebieden. Kenmerk van een gebiedsontsluitingsweg is dat op de wegvakken het *stromen* van het verkeer centraal staat en op de kruispunten het *uitwisselen* van het verkeer.

- **Komsituatie**

De vormgeving van een weg wordt niet alleen bepaald door de functie, maar ook door de ligging: is die binnen of buiten de bebouwde kom. De uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) stellen dat de grens van de bebouwde kom, aangegeven door bord H1 en H2, wordt gekenmerkt door het begin van een langs de weg gelegen aaneengesloten bebouwing van zodanige omvang en dichtheid, dat een voor de weggebruiker duidelijk herkenbaar verschil in het karakter van de wegomgeving aanwezig is met een buiten de bebouwde kom gelegen weg. Ter plaatse van de komgrens moet een zodanige wijziging van wegkenmerken voorkomen dat het verschil in karakter van de weg voor en na bord H1 of H2 aldaar zoveel mogelijk benadrukt wordt.
Omdat bebouwing, laat staan aaneengesloten bebouwing op het grootste deel van de Haersingel niet aanwezig is, oogt de weg ronduit landelijk. Ofwel: een andere ligging dan buiten de bebouwde kom kan, voor het overgrote deel van de Haersingel, verkeerskundig onmogelijk standhouden. Pas ter hoogte van Ben & Jerry's is sprake van zichtbare en beleefbare bebouwing. En dat bepaalt dus de logische (en wettelijke) plaats van de grens bebouwde kom.

Langs de noordzuidverbinding is vrijwel geen bebouwing op 'beleefbare' afstand aanwezig. waarmee er sprake van een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom.

6.2 Ontwerptoets

Als we de 'gebiedsontsluitingsweg buiten de kom' als referentiekader hanteren, voldoet de weg voor een groot deel aan elementaire veiligheidseisen, zoals dwarsprofiel, rijzicht, oprijzicht en stopzicht[1]. Maar er zijn enkele andere belangrijke punten waar de weg niet voldoet.

In de eerste plaats is dat de grootte van de bogen (bochten) in de weg. Bij een ontwerpsnelheid van 80 km/uur, de reguliere snelheid voor gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom, is de minimale boogstraal 260 meter. In de Haersingel komen bogen voor met een straal van 135 meter; dit is bij een maximumsnelheid van 80 km/uur een ongewenste (en potentieel onveilige) situatie. De weggebruiker kan hierop door middel van bebording en een aangepaste maximumsnelheid weliswaar geattendeerd worden, maar dat heeft niet de voorkeur in een duurzaam-veilig verkeerssysteem. Ook de onoplettende weggebruiker zou namelijk veilig van de weg gebruik moeten kunnen maken.

Een tweede cruciaal punt waar niet wordt voldaan aan de eisen van een duurzaam veilig verkeersysteem betreft de aansluitingen met de zijwegen. Op kruispunten staat de uitwisseling van verkeer centraal: alle verkeersdeelnemers moeten veilig kunnen uitwisselen en kruisen waarbij de onderlinge snelheidsverschillen beperkt moeten zijn. Bij gebiedsontsluitingswegen (binnen en buiten de bebouwde kom) heeft een rotonde als kruispuntvorm de voorkeur, aangezien daar het aantal conflicten beperkt en overzichtelijk is én de ontmoetingssnelheid laag. Bij de Haersingel is daar niet voor gekozen. Dat wil niet zeggen dat de gekozen oplossingen niet veilig kunnen zijn; wat ontbreekt zijn maatregelen om de snelheidsverschillen te minimaliseren. Zowel bij een snelheid van 50, 60 als 80 km/uur, is het ten zeerste aan te bevelen om de snelheid van het verkeer ter plaatse van de aansluitingen te beperken door de aanleg van snelheidsremmende voorzieningen.

Bermbeveiliging en -geleiding ontbreekt en bomen staan op korte afstand van de rijbaan

Een derde belangrijk punt is dat er geen bermbeveiliging aanwezig is en er onvoldoende rekening is gehouden met obstakelvrije zones. Bij een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom verdient het aanbeveling bermbeveiliging en –verharding toe te passen. Daarnaast dienen robuuste obstakels (zoals bomen) binnen een afstand van tenminste 6,00 meter uit de kant verharding te ontbreken. Het laatste wordt alleen maar urgenter, als er dus geen sprake is van de aanwezigheid van bermverharding. En in het geval van de Haersingel des te urgenter, omdat ook

[1] Het *rijzicht* is de afstand waarover de weggebruiker de weg moet kunnen overzien om op veilige en comfortabele wijze zijn rijtaak te kunnen uitvoeren. Het *stopzicht* is de afstand waarover de weggebruiker de weg moet kunnen overzien om een eventueel obstakel op de rijbaan waar te nemen en zijn voertuig tijdig tot stilstand te brengen. Het *oprijzicht* is de afstand waarover (nagenoeg) stilstaand verkeer de kruisende weg moet kunnen overzien om deze op te rijden of over te steken zonder het verkeer op de kruisende weg te hinderen.

een redresseerstrook (0,30 meter), bedoeld om kleine stuurfouten op te kunnen vangen, ontbreekt.

6.3 Wegbeeld- en omgevingsanalyse

In deze paragraaf wordt het gerealiseerde wegontwerp in de context van de wegomgeving beoordeeld. De analyse begint aan de noordzijde. Komend vanuit de richting Ommen wijzigt net voor Hellendoorn de maximumsnelheid van 80 naar 60 km/uur. Wat opvalt bij de wijziging van de maximumsnelheid is dat er in het wegbeeld en de wegomgeving niets wijzigt en ook niet wordt aangegeven waarom deze lagere snelheid van toepassing is. De overgang in het snelheids-regime van 80 naar 60 is daarmee voor de weggebruiker niet erg begrijpelijk en logisch. Daarnaast is een snelheid van 60 km/uur meer passend bij wegen met een verblijfsfunctie (erftoegangswegen) en niet zozeer geëigend voor gebiedsontsluitingswegen, waarover later meer.

Bij het 60 km-bord is het voor de weggebruiker volstrekt onduidelijk waarom het snelheidsregiem wijzigt: wegbeeld en -omgeving wijzigen namelijk niet.

De bocht die volgt is voorzien van bochtschilden, vanwege het feit dat deze bocht een kleinere boogstraat kent (135 meter) dan de voorgeschreven 260 meter bij een maximumsnelheid van 80 km/uur. En vanuit die optiek dus begrijpelijk en logisch zijn. Echter, de snelheid is hier verlaagd naar 60 km/uur, waardoor de bochtschilden in principe dus niet nodig zijn. Met betrekking tot het toepassen van bochtschilden in 60 km/uur wegen dient volgens de aanbevelingen namelijk terughoudend te worden omgegaan, omdat die het 'verkeerskarakter' van een weg benadrukken en dat is bij 60 km-uur juist ongewenst. Daar staat weer tegenover dat het waarschijnlijk is dat automobilisten vanuit de richting Ommen hier met een hogere snelheid dan 60 kilometer komen aanrijden en deze bochtschilden wél de veiligheid bevorderen. Ook hier wordt duidelijk dat beoogde functie, wegontwerp en bijbehorende maximumsnelheid niet op elkaar aansluiten.

Na de bocht is er de aansluiting met de Ommerweg in Hellendoorn. Deze t-aansluiting ligt 'in de banden' en is royaal vormgegeven, met op alle takken brede middengeleiders en bijbehorende bebording. Bij deze aansluiting is tevens een fietsoversteek gerealiseerd. Ook hier geldt dat de vormgeving en inrichting van het kruispunt behoren bij een gebiedsontsluitingsweg. Het feit dat het kruispunt volledig 'in de banden' ligt is ongewenst en suggereert een 'bebouwde kom' vormgeving. Opstaande banden vallen in de gegeven situatie niet in het verwachtingspatroon van de weggebruiker. Vooral de banden aan de bermzijde (rechte opsluitbanden) zijn niet passend bij de functie en weinig vergevingsgezind.

De Ommerweg zelf is zo'n 350 meter na de aansluiting 'geknipt' voor het gemotoriseerd verkeer (om daarmee het doorgaande verkeer via de Haersingel te sturen). Dit betekent dat de verkeersintensiteit op dit deel van de Ommerweg zeer laag ligt. En daarmee had volstaan kunnen worden met een veel compacter kruispunt.

Aansluiting Ommerweg: een royale aansluiting, met brede middengeleiders. Fietsers kunnen in twee etappes oversteken, maar de snelheid van het verkeer op de noordzuidverbinding wordt niet getemperd.

Op circa 85 meter na de aansluiting met de Ommerweg ligt er een steriele landbouw-oversteek (de Isakke). Hoewel de weggebruiker hierop door middel van een bord geattendeerd wordt (alleen vanuit zuidelijke richting), is de oversteek als zodanig niet erg opvallend en ongewenst in een gebiedsontsluitingsweg. Logischer zou het zijn geweest als deze oversteek was gecombineerd met de aansluiting Ommerweg of dat het verkeer via een parallelweg werd afgewikkeld.

Het wegvak na de bocht kent ook een maximumsnelheid van 60 km/uur. Het dwarsprofiel

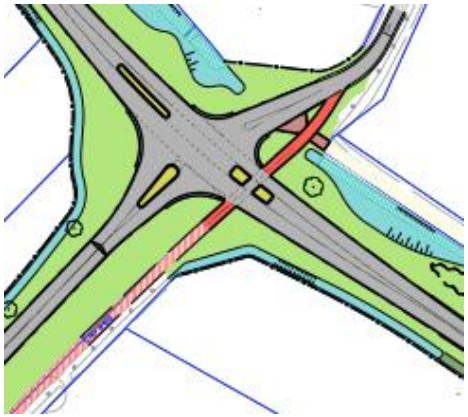
van de weg komt overeen met dat van een gebiedsontsluitingsweg: dubbele as-markering, onderbroken kantmarkering en twee rijstroken en een verhardingsbreedte van 7,10 meter. Gezien de functie en deze inrichting is een snelheid van 60 km/uur niet logisch en niet passend. Immers 60 km/uur is de geëigende snelheid voor erftoegangswegen en dergelijke wegen hebben óf geen markering óf alleen een kantmarkering en een verhardingsbreedte die bij voorkeur niet breder is dan 5,50 meter (een rijloper van 4,50 meter en kantstroken van 0,50 meter). De gerealiseerde weginrichting in combinatie met een snelheid van 60 km/uur is vanuit verkeerskundig oogpunt derhalve in afwijking van de algemene aanbevelingen en voor de weggebruiker ook slecht navolgbaar. En zoals eerder al opgemerkt, ontbreken op het wegvak bermbeveiliging, bermreflectoren en redresseerstroken en staan er obstakels op te korte afstand van de weg.

Vooral op dit deel van de noordzuidverbinding voldoet de weg niet aan de wettelijke eisen die gelden. Want, de maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving. Er kan in redelijkheid niet worden gesteld dat daar sprake van is en dat blijkt ook de gereden snelheden op de weg (zie tekstkader bij § 3.4). Wat betreft de juridische ligging, kan gezien de (landelijke) omgeving en het feit dat bebouwing ontbreekt of op grote afstand ligt, alleen een 'buiten de kom' ligging hier juist zijn.

Tenslotte valt het op dat de weg is aangeduid als voorrangsweg (bord B1). Dit past bij de functie van de weg en de vormgeving ten opzichte van de zijwegen. Echter, het instellen van voorrang door middel van bord B1 is bij een 60 km-weg *niet toegestaan* volgens de uitvoeringsvoorschriften BABW.

Bord B1

Het volgende kruispunt is die met de Werminkseweg/Elerweg. Wat ook hier op valt is de relatieve grootschaligheid van het kruispunt en het feit dat het gehele kruispunt 'in de banden' ligt. Voorts valt op dat de breedte van de middengeleider en de fietsoversteek via de middengeleider hier wat anders zijn vormgegeven dan die bij de Ommerweg. Bij de Ommerweg waar de fietsoversteek in een knik ligt, kunnen fietsers minder makkelijk in één beweging doorfietsen en worden ze enigszins 'gedwongen' in de richting van het verkeer te kijken. Dit is bij deze oversteek niet het geval.



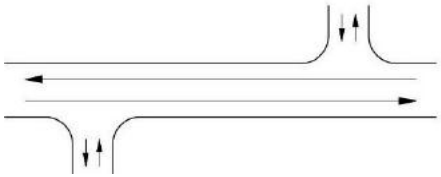
Werminksweg/Elerweg: een relatief grootschalig kruispunt, waar de voorrangsregeling logisch is (maar wel met de onjuiste bebording), maar snelheidsremming ontbreekt. De toepassing van trottoirbanden is buiten de bebouwde kom niet gewenst.

Voor het daaropvolgende wegvak gelden dezelfde kanttekeningen als hiervoor. Het dwarsprofiel en de maximumsnelheid zijn niet in overeenstemming met elkaar.

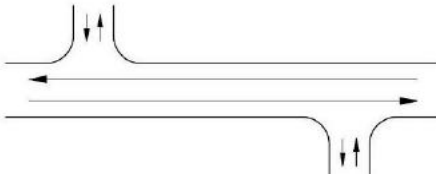
Dan komt de aansluiting met de Schuilenburgerweg. Deze is vormgegeven als een zogenaamde bajonet-aansluiting. Een bajonet-aansluiting is een combinatie van twee drie-armige kruispunten. Een drie-armig kruispunt is in het algemeen veiliger dan een vier-armig kruispunt maar een bajonet is in het algemeen onveiliger dan een vier-armig

kruispunt. Volgens de richtlijnen zijn op deze locatie snelheidsremmende voorzieningen (bijv. in de vorm van een verkeersplateau) gewenst, hoewel het ongevallenbeeld op dit moment geen aanleiding geeft om te concluderen dat aanpassingen aan het kruispunt noodzakelijk zijn. Wel verdient het aanbeveling de ontwikkeling van de verkeersveiligheid, net zoals in de rest van de gemeente, goed in de gaten te houden.

rechtse bajonet



linkse bajonet



Ter hoogte van de sportvelden begint de bebouwde kom, voorzien van inleidende dwarslijnen die naarmate de komgrens nadert steeds dichter op elkaar komen. Het wegprofiel maar ook de wegomgeving blijft vrijwel ongewijzigd; het enige grote verschil betreft de aanwezigheid van trottoirbanden. Wij zijn van oordeel dat dit niet de meest logische en voor de hand liggende locatie is voor de komgrens en strikt formeel ook in strijd is met de wet. De uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) stellen immers dat de grens van de bebouwde kom gekenmerkt dient te zijn met langs de weg gelegen aaneengesloten bebouwing met een dusdanige hoeveelheid en dichtheid waardoor er voor de weggebruiker een duidelijk zichtbaar verschil waarneembaar is in het karakter van de weg en de omgeving. Hier is bij deze komgrens geenszins sprake van. De overwegingen om de komgrens in verband met het speelveldje te leggen op de plaats waar die nu ligt, begrijpen we maar zijn strikt genomen dus niet relevant. En met het oog op veilig oversteken kan de wens om snelheidsremming beter worden ingevuld met een fysieke snelheidsremmende maatregel dan met een komgrensbord.

Na dit wegvak komt de aansluiting richting Ben & Jerry's. Het betreft hier een kruispunt met middengeleiders, waarbij de N347 voorrang heeft. Over dit kruispunt zijn dezelfde opmerkingen te maken als over de eerder besproken aansluitingen: om ernstige conflicten te voorkomen en ook ernstig letsel, zou het snelheidsverschil tussen de kruisende verkeersstromen beperkt moeten zijn.

Over het aansluitende wegvak tenslotte zijn dezelfde opmerkingen te maken als hiervoor. Het straalt sterk een verkeerskarakter uit, door de belijningen en de breedte van het asfalt. Ook hier zou de middenberm bij voorkeur (iets) verhoogd moeten zijn, om meer het beeld van 'in de bebouwde kom' uit te stralen.

Samenvattend:
Geconcludeerd kan worden dat er sprake is van een gebiedsontsluitingsweg die voor het grootse gedeelte buiten de bebouwde kom ligt. Omdat het ontwerp op onderdelen niet voldoet aan de (duurzaam veilig) ontwerpeisen die gelden voor 80 km/uur wegen is (ter compensatie) de snelheid verlaagd naar 60 km/uur. Feitelijk komt hierdoor op grote delen van de weg het verwachtingspatroon van de weggebruiker niet overeen met de geldende snelheid