



Gemeenteraad Hillegom
Postbus 32
2180 AA Hillegom

Datum: 4 januari 2024

Onderwerp: Rekenkameronderzoek Verkeersveiligheid – ter informatie

Geachte raad,

In november 2022 startte de rekenkamer Hillegom en Lisse samen met de rekenkamer van Teylingen een onderzoek naar de verkeersveiligheid. Het resultaat van dit onderzoek treft u in bijgaand rapport aan. Het onderzoek is uitgevoerd in samenwerking met de rekenkamer van Teylingen. Dit rapport met conclusies en aanbevelingen heeft echter alleen betrekking op de gemeenten Hillegom en Lisse.

Wij sturen u dit rapport - in eerste instantie - ter informatie toe. Het rapport is op 22 december voor een bestuurlijke reactie aan het college gestuurd. Het college heeft tot 2 februari om bestuurlijk te reageren. De bestuurlijke reactie zal aan het rapport worden toegevoegd. Vervolgens zendt de rekenkamer het definitieve rapport aan de raad en kan het worden geagendeerd voor de commissie- en raadsvergadering.

Met vriendelijke groet,

drs. R. Meilink
Voorzitter van de rekenkamer Hillegom en Lisse

Bijlagen: rekenkamerrapport Verkeersveiligheid, december 2023



KokxDeVoogd

De staat van morgen. Start vandaag.



Rekenkameronderzoek

Deel 1: Samenvatting, conclusies en aanbevelingen

Voor de Rekenkamercommissie Hillegom & Lisse

22 december 2023

Victor Eiff, Matthias Blankesteyn en Anna Tersteeg

Inhoud

1. Samenvatting	2
2. Inleiding	5
2.1 Achtergrond en doelstelling.....	5
2.2 Vraagstelling.....	5
3. Onderzoeksaanpak en beoordelingskader.....	7
3.1 Onderzoeksaanpak.....	7
3.2 Beoordelingskader	7
4. Conclusies en aanbevelingen	8
4.1 Conclusies	8
4.2 Aanbevelingen	15

1. Samenvatting

In alle gemeenten is verkeersveiligheid een belangrijk thema met een grote bestuurlijke en maatschappelijke betrokkenheid. Maatregelen om verkeersveiligheid te verbeteren raken immers direct verschillende betrokkenen. Dit is voor de rekenkamercommissie Hillegom & Lisse en de rekenkamercommissie Teylingen aanleiding geweest onderzoek uit te voeren naar het thema verkeersveiligheid in de drie gemeenten: Hillegom, Lisse en Teylingen.

Dit rapport richt zich op de samenvatting, conclusies en aanbevelingen van het onderzoek voor de gemeenten Hillegom en Lisse. Het is gebaseerd op het onderzoeksrapport deel II: Nota van Bevindingen, dat de feiten en omstandigheden in Hillegom, Lisse en Teylingen beschrijft. De Nota van Bevindingen is opgesteld in opdracht van de Rekenkamercommissie van Hillegom en Lisse en de Rekenkamercommissie Teylingen. De Rekenkamercommissie Teylingen heeft besloten om zelf een rapport met de samenvatting, conclusies en aanbevelingen op te stellen.

U vindt in dit rapport nog wel enkele onderzoeksbevindingen terug die betrekking hebben op Teylingen. Hiermee kunnen we verschillen in beleid, uitvoering en bestuur tussen de gemeenten weergeven. De conclusies en aanbevelingen gaan echter alleen over Hillegom en Lisse. Het rapport dat voor u ligt is een coproductie van de Rekenkamercommissie Hillegom en Lisse en KokxDeVoogd.

Onderzocht is allereerst welk beleid de drie gemeenten in de raadsperiode 2018-2022 hebben gevoerd met betrekking tot verkeersveiligheid, welke maatregelen daartoe zijn ingezet en met welk resultaat, hoe de gemeenteraad op verkeersveiligheid heeft gestuurd en hierover is geïnformeerd. Vervolgens is onderzocht hoe de inwoners van de drie gemeenten de situatie met betrekking tot de verkeersveiligheid waarderen en hoe klachten en signalen over verkeersonveilige situaties door de gemeenten zijn afgehandeld. Daarnaast is inzicht gegeven in de ontwikkeling van de verkeersveiligheidscijfers van de drie gemeenten, of en zo ja waarin zij verschillen en zijn de cijfers vergeleken met die van de provincie Zuid-Holland, Nederland als geheel en een aantal referentiegemeenten. Tot slot is de vraag beantwoord of in de recent vastgestelde Mobiliteitsvisies en -plannen van de drie gemeenten verbeterpunten, die uit dit onderzoek naar voren zijn gekomen, zijn ondervangen.

In de onderzochte periode (2018-2022) zijn voor Hillegom en Teylingen gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen in uitvoering. Deze zijn ver voor de onderzochte raadsperiode vastgesteld na gestructureerd en grondig onderzoek van de verkeersonveilige locaties. Hierin zijn onder meer maatregelen opgenomen voor verbetering van verkeersonveilige locaties via onderzoek en verbeteringen in de infrastructuur. In deze twee gemeenten zijn de ambities erop gericht om het aantal geregistreerde ongevallen en het aantal slachtofferongevallen (Hillegom) en het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden (Teylingen) in het verkeer te verminderen ten opzichte van een referentiejaar (referentiejaar Hillegom: 2005, referentiejaar Teylingen: 2002). De gemeente Lisse beschikte niet over een dergelijke planmatige aanpak van het verkeersveiligheidsbeleid. Wel pakt de gemeente Lisse verkeersonveilige locaties aan op basis van meldingen en constatering in de praktijk. De focus in het

mobiliteitsbeleid van de gemeente Lisse is nadrukkelijker gericht op de grote dossiers voor verbetering van bereikbaarheid: de Duinpolderweg en de aansluiting op de HOV-verbinding (Schiphol-Noordwijk). In de gemeente Teylingen is de planmatige aanpak van het verkeersveiligheidsbeleid na het uitbrengen van het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan in 2010 voortgezet met een jaarlijkse cyclus van uitvoeringsprogramma's, waarin een planning is opgenomen van de aanpak en investeringen in verkeersonveilige locaties of andere maatregelen (zoals onderzoek) en daarop betrekking hebbende voortgangsrapportages (wat is uitgevoerd, met welke resultaat en welke kosten?). Hoewel beoogd, is deze planmatige aanpak in de gemeente Hillegom niet gevolgd na het uitbrengen van het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan in 2009. Mede als gevolg daarvan gaat de aandacht van de colleges en de raden van de Hillegom en Lisse in de onderzochte periode vooral uit naar specifieke verkeersonveilige locaties. Verkeersveiligheid staat daar niet structureel, maar incidenteel op de agenda. Ondanks het ontbreken van een planmatige aanpak inclusief kwantitatieve ambities ten aanzien van verkeersveiligheid en opvolgingsmaatregelen wordt de verkeersveiligheid significant hoger gewaardeerd (weggebruikers: automobilisten, voetgangers en fietsers) in de gemeente Lisse dan in beide andere gemeenten. De waardering van de verkeersveiligheid van overige verkeersdeelnemers (fietsers e-bike, kwetsbare verkeersdeelnemers en bromfietsen/scooters) verschilt minder sterk tussen de drie gemeenten.

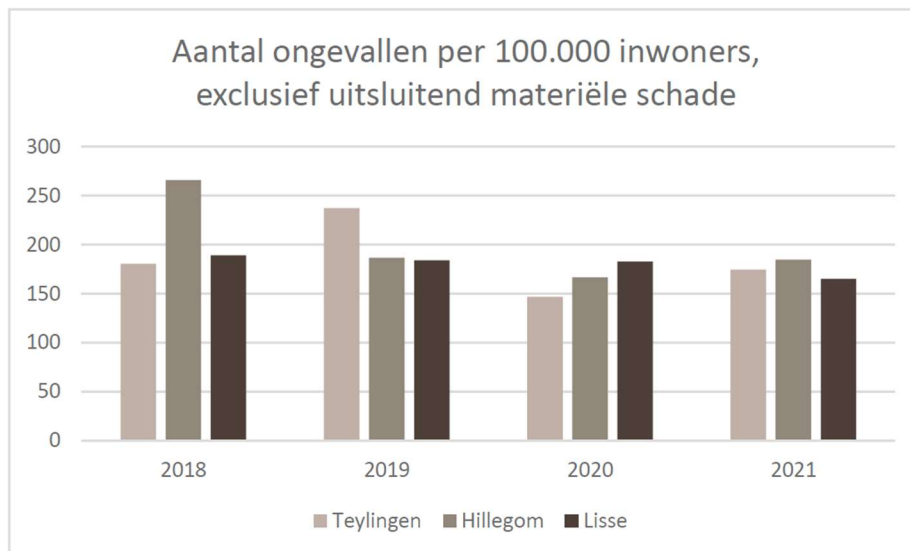
Tabel 1: Waardering verkeersveiligheid: percentage (zeer) tevreden naar categorie verkeersgebruikers

In %	Hillegom	Lisse	Teylingen
Automobilist	57	70	53
Voetganger	57	67	53
Fietser	40	48	33
Fietser e-bike	25	28	21
Kwetsbare verkeersdeelnemer	15	19	16
Bromfiets/scooter	15	16	15

Bron: DirectResearch, 2020

De verschillen tussen de drie gemeenten wat betreft de feitelijke verkeersveiligheid (ongevallen exclusief materiële schade: het aantal verkeersgewonden en dodelijke ongevallen) zijn minder significant.

Tabel 2: Vergelijking feitelijke verkeersveiligheidscijfers van de drie gemeenten



Bron: Bestand geregistreerde Ongevallen in Nederland, via Jive.

Vergeleken met referentiegemeenten is het aantal ongevallen in Hillegom en Lisse relatief laag en in Teylingen is dit aantal gemiddeld.

Wat betreft de verschillen in planmatige aanpak van de verkeersveiligheid verandert de situatie in de onderzochte periode met de aangekondigde komst van de Omgevingswet. In dat kader zijn alle gemeenten in Nederland verplicht een Mobiliteitsvisie op te stellen, als onderdeel van de Omgevingsvisie. Hillegom en Teylingen zien hierin aanleiding om hun 'oude' gemeentelijke verkeers- en vervoersplan grondig te evalueren als basis voor deze Mobiliteitsvisie. Ook Lisse investeert daarbij in het zorgvuldig en onderbouwd formuleren van een verkeersveiligheidsbeleid als onderdeel van het mobiliteitsbeleid. In alle drie de gemeenten zijn de Mobiliteitsvisies opgevolgd door Mobiliteitsplannen (waarin meerjaren-uitvoeringsprogramma's zijn opgenomen met concrete maatregelen voorzien van een planning voor de korte en langere termijn). Hiermee wordt afstand genomen van de meer incidentgerichte aanpak van de verkeersveiligheid uit de periode daarvoor.

2. Inleiding

2.1 Achtergrond en doelstelling

In alle gemeenten is verkeersveiligheid een belangrijk thema met een grote bestuurlijke en maatschappelijke betrokkenheid. Maatregelen om verkeersveiligheid te verbeteren raken immers direct verschillende betrokkenen. Denk aan maatregelen om snelheid te verminderen in een buurt: dit zal de veiligheid voor inwoners ten goede komen, maar kan ook hinder veroorzaken voor weggebruikers. Belangen als bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid staan dus geregeld op gespannen voet. Deze mogelijke spanning in relatie met het belang dat politiek en inwoners hechten aan verkeersveiligheid heeft ervoor gezorgd dat zowel de rekenkamercommissie Hillegom en Lisse als de rekenkamercommissie Teylingen onderzoek wensten uit te voeren naar het thema verkeersveiligheid in de drie gemeenten.

2.2 Vraagstelling

Dit onderzoek is ingedeeld in vier sporen, waarbij per spoor de volgende vragen centraal staan:

Spoor I: Onderzoeksvragen gericht op de doeltreffendheid van de sturing op de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid

- a. Zijn de beleidsdoelen om verkeersveiligheid in de drie gemeenten tijdens de afgelopen raadsperiode 2018-2022 te bevorderen, voldoende sturend en bekend bij de raad om de raad haar controlerende rol te kunnen laten vervullen op het gebied van verkeersveiligheid?
- b. Is de informatievoorziening aan de raad voldoende om de kaderstellende en controlerende rol op het gebied van verkeersveiligheid in te vullen?
- c. Welke objectieve meetgegevens worden bijgehouden om de verkeersveiligheid te meten? Wordt op deze gegevens gestuurd?
- d. Is het beleid binnen de financiële kaders (doelmatig) uitgevoerd? Zijn er extra kredietaanvragen of overschrijdingen geweest in de afgelopen raadsperiode?

Spoor II: Onderzoeksvragen gericht op doeltreffendheid van de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid

- a. Hoe waarden inwoners, bedrijven en organisaties de verkeersveiligheid in de drie gemeenten in de afgelopen raadsperiode?
- b. Wordt er geacteerd op signalen en klachten over verkeersonveilige situaties?

Spoor III: Onderzoeksvragen gericht op de verschillen in aanpak, resultaten en cijfers tussen de drie gemeenten

- a. Zijn er verschillen in aanpak, resultaten en cijfers tussen de drie gemeenten?
- b. Hoe verhouden de verkeersveiligheidscijfers van de drie gemeenten zich met de provinciale en/of landelijke cijfers?
- c. Hoe zijn de verschillen te verklaren/te duiden?

Spoor IV: Onderzoeksvragen gericht op de mate waarin de uitkomsten van dit onderzoek reeds zijn opgenomen in de recent vastgestelde mobiliteitsvisies en -plannen van de drie gemeenten.

- a. Zijn eventuele tekortkomingen blijkend uit ons onderzoek in de eerste drie sporen in de recente mobiliteitsvisies en -plannen ondervangen?

3. Onderzoeksaanpak en beoordelingskader

3.1 Onderzoeksaanpak

Om bovenstaande vragen te beantwoorden is gebruik gemaakt van deskresearch en interviews met medewerkers van HLTsamen. Bij de deskresearch is gekeken naar meetgegevens, beleidsdocumenten en P&C-producten. Hierbij is gebruik gemaakt van documenten die binnen de gemeenten beschikbaar waren, maar ook is gebruik gemaakt van externe data, als data van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV-databases)¹, CBS-data en data van het Ministerie van I&W. Daarnaast interviewde KokxDeVoogd medewerkers van HLTsamen en voerde groeps gesprekken (onder andere met de raden van de 3 gemeenten). Het onderzoek is ingericht dat waar mogelijk gebruik is gemaakt van objectieve data.

3.2 Beoordelingskader

Voor het beoordelen van (de sturing op) de doeltreffendheid van het verkeersveiligheidsbeleid is allereerst gebruik gemaakt van de doelstellingen en activiteiten zoals deze door de gemeenten zijn vastgesteld (raad of college) in beleids- of uitvoeringsdocumenten en de verantwoordingsinformatie die over het bereiken ervan is opgesteld. In welke mate en op welke wijze verantwoorden de drie gemeenten zich over de doeltreffendheid en wat blijkt daaruit? Voor het beoordelen van de kwaliteit van de informatievoorziening hanteren we als uitgangspunt dat deze aansluit op de geformuleerde doelstellingen en activiteiten en maken we gebruik van het oordeel hierover door de raden van de gemeenten. Daarnaast beoordelen we de doeltreffendheid van het verkeersveiligheidsbeleid aan de hand van de waardering van bewoners, bedrijven en organisaties voor het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid; hoe beoordelen zij de verkeersveiligheidssituatie in de drie gemeenten. Is er een relatie te leggen tussen de waardering voor de verkeersveiligheid, het gevoerde beleid en de inzet van maatregelen? Voor het oordeel over de (financiële) doelmatigheid beoordelen we of er binnen de financiële kaders is gehandeld; begrotingsdoelmatigheid. Specifiek voor de afhandeling van klachten over het verkeersveiligheidsbeleid is gebruik gemaakt van een normenkader, zoals dat door de Nationale Ombudsman wordt gehanteerd voor de beoordeling van klachtenprocedures.

¹ Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheidsbeleid (SWOV)

4. Conclusies en aanbevelingen

4.1 Conclusies

De doeltreffendheid van de sturing op de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid

a. Beleidsdoelen en maatregelen

Hillegom en Teylingen

De beleidsdoelen voor sturing op verkeersveiligheid zijn bij twee van de drie gemeenten, de gemeenten Hillegom en Teylingen, in de raadsperiode 2018-2022 aanwezig. Dit houdt verband met de gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen die beide gemeenten in voorafgaande raadsperiodes hebben vastgesteld. De beleidsdoelen van de gemeente Hillegom hebben betrekking op a) een reductie van het geregistreerde aantal ongevallen in 2017 t.o.v. 2005, b) een reductie van het aantal slachtofferongevallen in 2017 t.o.v. 2005 en c) een reductie van het aantal slachtofferongevallen onder kwetsbare gebruikers in 2017 t.o.v. 2005. De gemeente Teylingen zet in op a) een reductie van het aantal verkeersgewonden in 2020 t.o.v. 2010 en b) een reductie van het aantal verkeersdoden in 2020 t.o.v. 2010. In beide gemeenten moet dit bereikt worden door: 1) infrastructurele maatregelen, zoals uniformering en herkenbaarheid van 50-km wegen en 30-km wegen (woonwijken) volgens de principes van Duurzaam veilig en 2) Voorlichting en educatie.

De gemeente Teylingen, heeft anders dan de gemeente Hillegom, ten behoeve van het gemeentelijk verkeer- en vervoersplan een relatief uitvoerige analyse verricht van de 'ervaren verkeersveiligheid' en de verkeersveiligheidscijfers op specifieke locaties in Sassenheim, Warmond en Voorhout. Vervolgens zijn zeer gestructureerd maatregelen voorzien om de verkeersveiligheid op specifieke locaties te verbeteren en is daarover jaarlijks gerapporteerd.

Hoewel in beide gemeenten de hoofddoelen voor verkeersveiligheid bekend zijn, is hierop nauwelijks gestuurd.

Lisse

De gemeente Lisse had in de periode 2018 – 2022 geen gemeentelijk verkeer- en vervoersplan en daarmee geen herkenbare beleidsdoelen voor verkeersveiligheid vastgesteld. De aandacht van de gemeente Lisse is in de onderzochte periode vooral gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid. In de onderzoeksperiode krijgen drie grote dossiers de meeste aandacht: de Duinpolderweg, de HOV-verbinding en de bereikbaarheid van de Keukenhof. Wel heeft de gemeente Lisse in de raadsperiode 2014-2018 het voornemen gehad om de verkeersveiligheid te verbeteren via een verkeerscirculatieplan en verkeersvisie, maar dit is niet van de grond gekomen.

Voor alle drie de gemeenten geldt dat in de reguliere P&C-cyclus (begroting en rekening) incidenteel maatregelen zijn opgenomen om de verkeersveiligheid te verbeteren, zoals het uitvoeren van een

onderzoek op specifiek verkeersonveilige locaties of het voornemen tot herinrichting van de infrastructuur op specifieke locaties.

b. Informatievoorziening aan de raad

De drie gemeenten

Teylingen biedt de gemeenteraad gestructureerde en gerichte informatie met de planmatige aanpak van het verkeersveiligheidsbeleid via een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan en daaropvolgende voortgangsrapportages. De raden van de gemeenten Hillegom en Lisse ontvangen deze niet. De discussies in de raden van de drie gemeenten en tussen de raden en hun colleges gaan hoofdzakelijk over specifieke verkeersonveilige locaties. Bij Teylingen en Hillegom is er eerst in 2017 aanleiding om het verkeersveiligheidsbeleid nader te bespreken naar aanleiding van de tussentijdse evaluatie van de gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen met een looptijd van 10 jaar. Deze gerichte aandacht ontstaat bij de gemeente Lisse later, als gevolg van het opstellen van de mobiliteitsvisie; een verplichting voortvloeiend uit de Omgevingswet.

In de programmarekening hebben de drie gemeenten zich wel via twee verplichte beleidsindicatoren voor verkeersveiligheid verantwoord tot aan jaarrekening 2018 op grond van verplichtingen volgend uit het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV). Hiermee zijn zij in 2018 bewust gestopt omdat de bronhouder ([www.waarstaatjegemeente](http://www.waarstaatjegemeente.nl)) de kwaliteit van de gegevens onvoldoende kon garanderen.

Hillegom en Teylingen

In Hillegom en met name Teylingen heeft de raad in de onderzochte periode meermaals aangedrongen op structurele aandacht van het college voor de verkeersveiligheid of een acute aanpak van zeer onveilige locaties, maar dit is niet altijd naar tevredenheid van de raden opgepakt. Hiervoor zijn meerdere redenen aan te wijzen (blijkend uit de reacties van de colleges), waarvan de volgende vaak zijn waargenomen:

- 1) hoewel verkeersonveiligheid wordt ervaren, blijkt dit niet uit de objectieve verkeersveiligheidscijfers;
- 2) vanuit oogpunt van efficiency worden maatregelen gericht op verbetering pas genomen volgens de planning van de herinrichting van de infrastructuur;
- 3) nader onderzoek is noodzakelijk om de precieze oorzaak te achterhalen, waarbij van belang op welke oorzaken de gemeente invloed kan uitoefenen;
- 4) de verkeersonveiligheid wordt niet veroorzaakt door de weginfrastructuur waarvoor de gemeente verantwoordelijk is, maar door het gedrag van de weggebruikers. Versterkte handhaving is dan een mogelijkheid de verkeersonveiligheid te verbeteren, maar hiervoor is onvoldoende capaciteit.

c. Gebruik objectieve meetgegevens verkeersveiligheid

De drie gemeenten

De drie gemeenten maken beperkt gebruik van objectieve meetgegevens van de verkeersveiligheid. Zoals hierboven beschreven worden deze gegevens vooral gebruikt bij het opstellen van gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen en bij de evaluatie hiervan (Hillegom en Teylingen). Verder zijn deze gebruikt voor het opstellen van de mobiliteitsvisies en plannen en worden deze incidenteel gebruikt bij de beantwoording van vragen vanuit de raden over verkeersonveilige situaties op specifieke locaties. Deze objectieve meetgegevens worden dan ook nauwelijks gebruikt om (bij) te sturen, vanwege de beperkingen van het causale verband tussen maatregelen van de gemeente en de resultaten zoals die blijken uit de objectieve meetgegevens.

d. Financiële kaders voor een doelmatige uitvoering

De drie gemeenten

Maatregelen gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid bestaan voor de drie gemeenten, zoals hiervoor vermeld, uit infrastructurele maatregelen en voorlichting en educatie. Specifieke maatregelen gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid via herinrichting (wijziging van de infrastructuur) worden niet afzonderlijk begroot; deze 'liften' mee op de begroting van de gehele infrastructurele aanpassing. De begroting en de verantwoording in de drie gemeenten is hierop niet toegesneden. Specifieke maatregelen met betrekking tot voorlichting en educatie op het gebied van de verkeersveiligheid zijn sporadisch in de begroting en rekening van de drie gemeenten opgenomen. Bovendien ligt de taak van voorlichting en educatie op het gebied van verkeersveiligheid bij de regio Holland Rijnland, die hier namens de drie gemeenten uitvoering aan geeft.

De doeltreffendheid van de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid: waardering inwoners

De drie gemeenten

Voor de drie gemeenten geldt dat de inwoners verkeersveiligheid een belangrijk onderwerp vinden. Verkeersveiligheid wordt boven een goede bereikbaarheid verkozen.

Ook geldt in alle drie de gemeenten dat een meerderheid tevreden is over de verkeersveiligheid voor voetgangers en automobilisten. Wat betreft de verkeersveiligheid voor fietsers ontstaat in alle drie de gemeenten een ander beeld: hierbij is minder dan de helft van de respondenten in de drie gemeenten tevreden met de verkeersveiligheid. Vooral de gemeente Teylingen valt op. Hier wordt de verkeersveiligheid voor fietsers het laagst gewaardeerd.²

Wanneer de perceptie van verkeersonveilige situaties wordt vergeleken met data over de feitelijke locaties van ongevallen, zien wij in Hillegom en Lisse dat de locaties die als verkeersonveilig worden ervaren, ook de locaties zijn waar de meeste ongevallen plaatsvinden. Bij de gemeente Teylingen zien wij dat deze 1-op-1 relatie niet op dezelfde wijze zichtbaar is; bewoners ervaren locaties als verkeersonveilig, terwijl dit vanuit objectieve data niet in alle gevallen kan worden onderbouwd.

² In de gemeenten Hillegom en Lisse zijn respectievelijk 27% en 13% ontevreden over de verkeersveiligheid voor fietsers, in de gemeente Teylingen is dit 37%.

In alle drie de gemeenten worden vrijwel dezelfde concrete problemen met verkeersonveiligheid ervaren: te hard rijden, hinderlijk/gevaarlijk parkeren, te druk of te veel verkeer en onveilige kruispunten.

Afhandeling van klachten en signalen van verkeersonveilige situaties

De drie gemeenten

De afhandeling van klachten en signalen van verkeersonveilige situaties verloopt voor de drie gemeenten gelijk in verband met de gezamenlijke ambtelijke ondersteuning. Positief is dat medewerkers goed bekend zijn met de in de organisatie gehanteerde procedures voor klacht- en signaalafhandeling van verkeersonveilige situaties. Er zijn korte lijnen in de organisatie en er is voldoende ruimte om te escaleren mocht een verkeersonveilige situatie hierom vragen.

Toch constateren we ook een aantal tekortkomingen in de afhandeling van klachten en signalen:

- 1) procesbeschrijvingen ontbreken, met het risico dat de kennis van interne procedures niet geborgd is bij bijvoorbeeld roulatie van personeel;
- 2) Fixi wordt ook gebruikt voor klachtafhandeling van verkeersonveilige situaties, terwijl het systeem hiervoor niet is bedoeld;
- 3) de wijze waarop klachten worden afgehandeld zijn afhankelijk van de behandelend ambtenaar
- 4) er zijn geen vaste afhandeltermijnen;
- 5) er ontbreekt een totaaloverzicht van (afgehandelde) klachten en signalen, waardoor deze niet gebruikt kunnen worden als waardevolle input voor het verkeersveiligheidsbeleid en het nemen van maatregelen ('leren van klachten en signalen').

Verschillen in aanpak, inspanningen, resultaten en cijfers tussen de drie gemeenten

a. Aanpak

De drie gemeenten

In algemene zin verschillen de gemeenten niet sterk in hun aanpak. De drie gemeenten richten zich in hun aanpak op verkeersveiligheidsvoorlichting en infrastructurele verbetering van verkeersonveilige situaties. Ook krijgen kwetsbare verkeersdeelnemers in alle drie de gemeenten speciale aandacht, en zoeken alle drie de gemeenten samenwerking met scholen en de regio Holland-Rijnland in het kader van voorlichting en educatie op het gebied van verkeersveiligheid.

Het is vooral de mate van concreetheid en uitwerking in het beleid dat onderling verschilt, waarbij de gemeente Teylingen zijn aanpak het meest gedetailleerd heeft uitgewerkt. Ook onderscheidt de gemeente Teylingen zich door in haar aanpak expliciet aandacht te hebben voor de samenwerking met politie en provincie.

b. Inspanningen

De drie gemeenten

De inspanningen die de drie gemeenten leveren op het gebied van verkeersveiligheid liggen in het verlengde van hun aanpak: inzet op infrastructurele verbeteringen en voorlichting en verkeersveiligheidseducatie. De gemeente Teylingen verricht meer onderzoeken naar verkeersonveilige locaties en zet in op een tweejaarlijks onderzoek naar verkeer- en parkeertellingen. De gemeente Teylingen onderscheidt zich door juist meerdere concrete maatregelen op te nemen in zijn beleid en participeert actief in de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Holland Rijnland. Verkeerseducatie heeft in alle drie de gemeenten een groot aandeel in de aanpak van verkeersveiligheid. De gemeente Teylingen maakt de samenwerking met scholen concreet door scholen te stimuleren om regels ten aanzien van halen en brengen op te nemen in het schoolreglement.

Voor alle drie de gemeenten geldt dat de gekozen aanpakken leiden tot verschillende infrastructurele verbeteringen, beleidsontwikkeling, onderzoeken en voorlichtingscampagnes. Daarnaast ontstaat halverwege de raadsperiode 2018 – 2022 bij de drie gemeenten meer aandacht voor het thema verkeersveiligheid als gevolg van de (verplicht) op te stellen mobiliteitsvisies en -plannen. De gemeenten Hillegom en Lisse temporiseren in 2020 en 2021 de planning van infrastructurele projecten voor verbetering van de verkeersveiligheid in aanloop naar de nieuw te ontwikkelen mobiliteitsvisies en -plannen en leggen meer nadruk op voorlichting. De gemeente Teylingen daarentegen voert juist in 2020 en 2021 nog diverse infrastructurele projecten uit ter verbetering van de verkeersveiligheid, onder meer voortkomend uit de vastgestelde Centrumvisie.

c. Resultaten en verkeersveiligheidscijfers

De drie gemeenten

Het is op basis van dit onderzoek niet mogelijk een causaal verband vast te stellen tussen de door de drie gemeenten geleverde inspanningen op het gebied van verkeersveiligheid en de feitelijke verkeersveiligheidscijfers op het niveau van de gemeente als geheel. Zoals in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030³ beschreven, wordt verkeersveiligheid door een 9-tal factoren beïnvloed, waarvan een veilige infrastructuur (waarop de drie gemeenten rechtstreeks invloed hebben) slechts één van de factoren is. SWOV⁴ geeft aan voor het duiden van de ontwikkeling van slachtofferaantallen (verkeersveiligheidscijfers) naast de kwaliteit van de wegen ('veilige wegen' waarvoor de drie gemeenten verantwoordelijk zijn), ook gegevens nodig zijn over de ontwikkeling van de bevolking, van de mobiliteit, van de voertuigen, van de verkeersdeelnemers (gedrag) en van de (trauma)zorg. Uiteraard is door meting van de ontwikkeling van het aantal ongevallen op specifieke locaties wel na te gaan of verbeteringen in de

³ Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV), december 2018, is een gezamenlijk plan van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Justitie, het Interprovinciaal overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

⁴ Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Staat van de Verkeersveiligheid 2022, p.10.

infrastructuur, zoals het invoeren van 30-km-zones of het aanpakken van verkeersonveilige kruispunten, hebben bijgedragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op die specifieke locaties.

Als de ongevals cijfers tussen de drie gemeenten in absolute aantallen worden vergeleken heeft de gemeente Teylingen de hoogste ongevals cijfers van de drie gemeenten. Deze absolute cijfers dienen evenwel gecorrigeerd te worden voor inwoneraantal en voor ongevallen waarbij uitsluitend materiële schade is opgetreden. Wanneer gecorrigeerd wordt voor factoren als inwoneraantal (en het aantal ongevallen per 100.000 inwoners) en materiële schadegevallen worden uitgezonderd, zijn de verschillen tussen de drie gemeenten verwaarloosbaar.

In vergelijking met de verkeersveiligheids cijfers van de provincie Zuid-Holland en Nederland als geheel hebben de drie gemeenten lagere slachtofferaantallen. Dit is in overeenstemming met verkeerskundige inzichten (SWOV), waarbij veel meer materiële schade wordt gerapporteerd op provinciale en rijkswegen (onder meer door aanwezigheid van politie bij aanrijdingen met schade die de doorgaande weg blokkeren) dan op lokale wegen. Bovendien wordt op provinciale en Rijkswegen met hogere snelheden gereden en zijn er meer verplaatsingen.

In vergelijking met referentiegemeenten, gemeenten met een vergelijkbare grootte qua inwonertal en vergelijkbare lengte van het wegdek, hebben de drie gemeenten een gemiddeld (Teylingen) en relatief laag (Hillegom en Lisse) aantal verkeersongevallen.

De mate waarin de uitkomsten van dit onderzoek reeds zijn opgenomen in de recent vastgestelde mobiliteitsvisies en -plannen van de drie gemeenten

We hebben de recent vastgestelde Mobiliteitsvisies en Mobiliteitsplannen van de drie gemeenten getoetst aan de uitkomsten zoals hiervoor gepresenteerd. Daarbij hebben we gebruik gemaakt van de volgende constatering ten aanzien van lacunes in het verkeersveiligheidsbeleid:

Spoor I

1. (Incidentele) Aandacht voor verkeersveiligheid op specifieke verkeersonveilige situaties versus een onderbouwde visie op en planmatige aanpak van de verkeersveiligheid.
2. Het onvoldoende concretiseren van plannen in uitvoeringsmaatregelen en het vervolgens onvoldoende rapporteren en informeren over de voortgang (inclusief budget en kosten) en de effecten hierop voor de (ervaren) verkeersveiligheid.
3. Het onvoldoende gebruik maken van de methodiek of het gedachtengoed van het SPV, waarbij proactief gebruik wordt gemaakt van de zogeheten Safety Performance Indicators (SPI's).

Spoor II

4. Het onvoldoende structureel monitoren van objectieve en subjectieve verkeersveiligheid op specifieke verkeersonveilige locaties in de gemeente als geheel.

5. Het onbenut laten van mogelijkheden om de afhandeling van klachten en signalen te gebruiken voor verbetering van de verkeersveiligheid.

Spoor III

6. Het onvoldoende over een langere periode monitoren van de verkeersveiligheidscijfers in de eigen gemeente in relatie tot de gestelde ambities om het aantal verkeersongelukken en -slachtoffers te verminderen. Vergelijking met referentiegemeenten heeft beperkt zin. Vergelijking met provincie(s) of het Rijk is niet zinvol.

De drie gemeenten

Wij concluderen dat een groot deel van de geschetste lacunes in de mobiliteitsvisies en -plannen van de drie gemeenten wordt ondervangen, voor zover dat mogelijk is gelet op de aard van deze documenten. De SPV-methodiek is veelal, impliciet of expliciet, terug te vinden in de mobiliteitsplannen. De mobiliteitsplannen van de drie gemeenten bevatten tevens een meerjaren-uitvoeringsprogramma waarin maatregelen voor de korte en middellange termijn zijn opgenomen. Deze meerjaren-uitvoeringsprogramma's moeten nog worden omgezet in jaarlijkse uitvoeringsprogramma's. Geen van de gemeenten heeft in de mobiliteitsplannen doelstellingen opgenomen over de optimalisatie van het afhandelen van klachten of signalen over verkeersonveilige situaties, of het gebruiken van deze klachten of signalen als input voor het verkeersveiligheidsbeleid.

De gemeente Lisse

De gemeente Lisse heeft, in tegenstelling tot de gemeente Hillegom en Teylingen, geen concrete gekwantificeerde doelstellingen geformuleerd voor de verkeersveiligheid voor de gemeente als geheel. Op dit punt zet de gemeente Lisse de aanpak voort om (incidenteel) te sturen op specifieke verkeersonveilige locaties. Als gevolg hiervan zet de gemeente Lisse niet in op het structureel monitoren van objectieve en subjectieve verkeersveiligheidscijfers en het hierover rapporteren, zoals de gemeente Hillegom en Teylingen zich wel hebben voorgenomen. De gemeente Lisse maakt daardoor niet volledig gebruik van risico gestuurde aanpak behorend bij de SPV-methodiek.

4.2 Aanbevelingen

Aanbevelingen aan het college

Aanbevelingen voor Hillegom en Lisse

1. Werk het mobiliteitsplan uit in een tweejaarlijks uitvoeringsprogramma. Zoek daarbij aansluiting bij de beleidsdoelstellingen, projecten en maatregelen voor verkeersveiligheid zoals opgenomen in de Mobiliteitsvisies en Mobiliteitsplannen. Betrek hierbij de risicogestuurde aanpak van het SPV.
2. Leg de tweejaarlijkse uitvoeringsprogramma's ter besluitvorming voor aan de raad. Voorzie de uitvoeringsprogramma's van een lijst met verkeersonveilige en risicovolle locaties, actualiseer deze en bespreek deze met de raad.
3. Stel tweejaarlijks, ten behoeve van bespreking met de raad, een voortgangsrapportage op waarin verantwoording wordt afgelegd over de voortgang van het uitvoeringsprogramma. Besteed hierin aandacht aan: de voortgang van de voorziene maatregelen gericht op het verbeteren van de infrastructuur op de verschillende (verkeersonveilige) locaties en de kosten die hiermee zijn gemoeid.
4. Verbeter de procedure voor afhandeling van klachten en signalen over verkeersveiligheid. Dat wil zeggen: beschrijf de werkprocessen, hanteer een vaste termijn voor afhandeling, houdt het totaal aantal ontvangen en afgehandelde klachten en signalen bij. Gebruik kennis over (afgehandelde) klachten en signalen voor de verbetering van het verkeersveiligheidsbeleid en het nemen van maatregelen.

De gemeente Lisse

1. Overweeg, net als Hillegom en Teylingen, om gekwantificeerde doelstellingen te formuleren voor de verkeersveiligheid voor de gemeente als geheel. Maak in dat geval nadrukkelijker gebruik van de risicogestuurde aanpak van het SPV, waaronder het structureel monitoren van objectieve en subjectieve verkeersveiligheidscijfers.

Aanbevelingen aan de raad

Aanbevelingen voor Hillegom en Lisse

1. Geef tenminste tweejaarlijks structureel aandacht aan het beleid, de aanpak en de resultaten op het gebied van de verkeersveiligheid in de gemeente, bijvoorbeeld aan de hand van de uitvoeringsplannen, de voortgangsrapportages en de lijst met verkeersonveilige en risicovolle locaties.
2. Ga, bijvoorbeeld bij het vaststellen van de tweejaarlijkse uitvoeringsplannen en het bespreken van de voortgang ervan, regelmatig na of de (op de SVP-methodiek) gebaseerde risicoanalyse van oorzaken van verkeersonveiligheid nog actueel is of bijstelling behoeft.