

# Rekenkameronderzoek verkeersveiligheid

*Deel 1: Samenvatting, conclusies en aanbevelingen*

*Voor de Rekenkamer Hillegom & Lisse*

1 maart 2024

Rekenkamer Hillegom en Lisse & Victor Eiff, Matthias Blankesteyn en Anna Tersteeg

## Inhoud

<b>1. Samenvatting .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Inleiding .....</b>	<b>4</b>
2.1 Achtergrond en doelstelling.....	4
2.2 Vraagstelling.....	4
2.3 Onderzoeksaanpak.....	5
2.4 Beoordelingskader .....	5
<b>3. Conclusies en aanbevelingen .....</b>	<b>6</b>
3.1 Conclusies .....	6
3.1.1 De doeltreffendheid van de sturing op de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid .....	6
3.1.2 De doeltreffendheid van de uitvoering: waardering inwoners .....	7
3.1.3 Afhandeling van klachten en signalen van verkeersonveilige situaties.....	8
3.1.4 Verschillen in aanpak, inspanningen, resultaten en cijfers .....	8
3.1.5 De mate waarin de uitkomsten van dit onderzoek zijn opgenomen in de recent vastgestelde mobiliteitsvisies en -plannen .....	9
3.2 Aanbevelingen .....	11
<b>4. Bestuurlijke reacties .....</b>	<b>12</b>
4.1 Hillegom .....	12
4.2 Lisse.....	14

# 1. Samenvatting

Verkeersveiligheid is een belangrijk onderwerp in alle gemeenten en trekt de aandacht van bestuurders en burgers. De rekenkamercommissie van Hillegom en Lisse en de rekenkamercommissie van Teylingen hebben daarom onderzoek laten doen naar de verkeersveiligheid in de HLT-gemeenten. Het onderzoek is uitgevoerd door onderzoeksbureau KokxDeVoogd. Deze rapportage bevat de conclusies en aanbevelingen voor de gemeenten Hillegom en Lisse. Dit rapport is gebaseerd op de nota van bevindingen.<sup>1</sup> De rekenkamer van Teylingen heeft een eigen rapport opgesteld. Het rapport is gemaakt door de rekenkamer van Hillegom en Lisse in samenwerking met onderzoeksbureau KokxDeVoogd.

Het onderzoek richtte zich op het beleid voor verkeersveiligheid van Hillegom en Lisse in de periode 2018-2022; inclusief de genomen maatregelen, resultaten, betrokkenheid van de gemeenteraad en reacties van burgers op verkeersonveilige situaties. Er is ook gekeken naar de ontwikkeling van de verkeersveiligheidscijfers in vergelijking met de cijfers van de provincie Zuid-Holland, Nederland en enkele vergelijkbare gemeenten. Ten slotte is beoordeeld of de verbeterpunten uit het onderzoek in de recente mobiliteitsplannen van de gemeenten zijn ondervangen.

Hillegom voerde een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan uit dat al voor 2018 was vastgesteld, na gestructureerd en grondig onderzoek van verkeersonveilige locaties. Het plan omvatte maatregelen om onveilige verkeerslocaties te verbeteren via onderzoek en verbeteringen in de infrastructuur. De ambities van de gemeente waren erop gericht om het aantal geregistreerde ongevallen en slachtofferongevallen in het verkeer te verminderen ten opzichte van het referentiejaar 2005.

Lisse had geen vergelijkbare planmatige aanpak, maar pakte onveilige locaties aan op basis van meldingen en praktijkervaringen. De focus van het mobiliteitsbeleid lag vooral op grote projecten die van belang zijn voor de bereikbaarheid zoals de Duinpolderweg en de aansluiting op de HOV-verbinding. De aandacht van de colleges en raden van Hillegom en Lisse was vooral gericht op specifieke onveilige verkeerslocaties en niet op een structurele aanpak van verkeersveiligheid.

Desondanks werd de verkeersveiligheid door automobilisten, voetgangers en fietsers in Lisse significant hoger gewaardeerd dan in Hillegom. De waardering door andere weggebruikers verschilde minder sterk tussen de gemeenten.

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

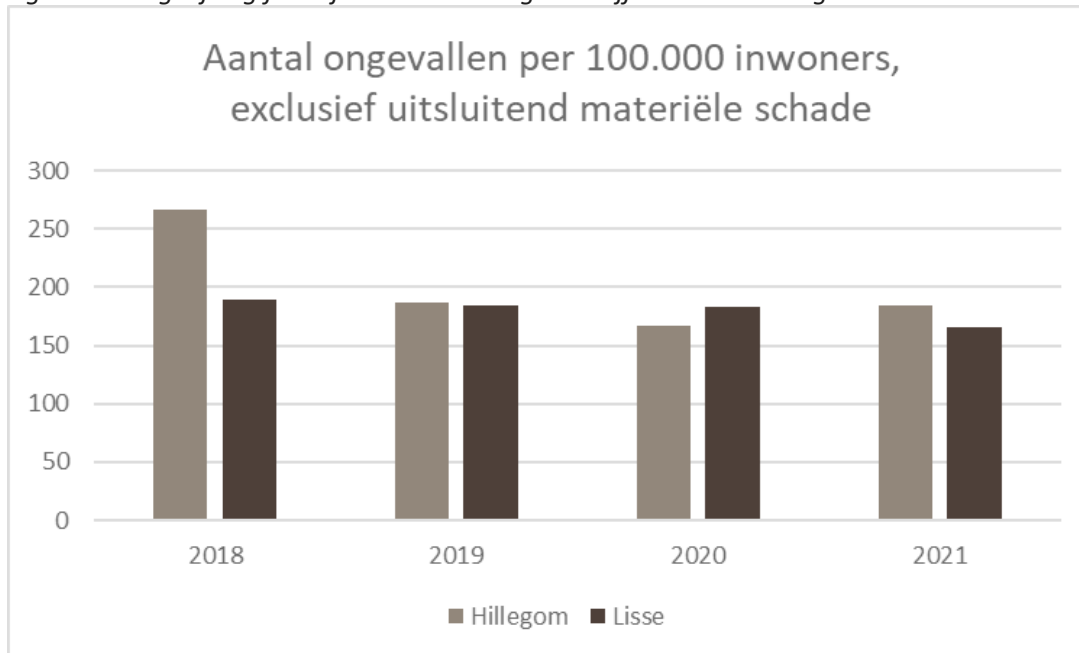
In %	Hillegom	Lisse
Automobilist	57	70
Voetganger	57	67
Fietser	40	48
Fietser e-bike	25	28
Kwetsbare verkeersdeelnemer	15	19
Bromfiets/scooter	15	16

Bron: DirectResearch, 2020

<sup>1</sup> Rekenkameronderzoek Verkeersveiligheid. Deel 2: Nota van bevindingen. Voor de Rekenkamercommissie Hillegom & Lisse en de Rekenkamercommissie Teylingen.

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

*Figuur 1: 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.

Door de komst van de omgevingswet verandert de situatie met betrekking tot de planmatige aanpak. Deze wet verplicht alle gemeenten in Nederland om een Mobiliteitsvisie op te stellen. Dit is voor Hillegom aanleiding om het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan grondig te evalueren. Ook Lisse investeert in het zorgvuldig en onderbouwd formuleren van een verkeersveiligheidsbeleid als onderdeel van het mobiliteitsbeleid. In beide gemeenten zijn de Mobiliteitsvisies opgevolgd door Mobiliteitsplannen (met meerjarenuitvoeringsprogramma's die concrete maatregelen bevatten 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 onderwerp met grote betrokkenheid van zowel het bestuur als de maatschappij. Maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren hebben directe invloed op verschillende belanghebbenden. En hun belangen op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid kunnen op gespannen voet met elkaar staan. Bijvoorbeeld: het verlagen van de snelheid in een wijk kan de veiligheid van bewoners verbeteren, maar kan ook hinder veroorzaken voor weggebruikers. De combinatie van deze spanning en het belang van het onderwerp heeft ertoe geleid dat de rekenkamers van Hillegom en Lisse en de rekenkamer Teylingen onderzoek hebben laten doen naar de verkeersveiligheid in de HLT-gemeenten.<sup>2</sup>

### 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

- 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?
- Is de informatievoorziening aan de raad voldoende om de kaderstellende en controlerende rol op het gebied van verkeersveiligheid in te vullen?
- Welke objectieve meetgegevens worden bijgehouden om de verkeersveiligheid te meten? Wordt op deze gegevens gestuurd?
- 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

- Hoe waarderen inwoners, bedrijven en organisaties de verkeersveiligheid in de drie gemeenten in de afgelopen raadsperiode?
- 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

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

---

<sup>2</sup> In de onderzoeksvragen wordt gesproken over de drie gemeenten, omdat de nota van bevindingen naast Hillegom en Lisse ook over Teylingen gaat. Deze rapportage gaat alleen over Hillegom en Lisse.

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

Zijn eventuele tekortkomingen in de eerste drie sporen die blijken uit het onderzoek in de recente mobiliteitsvisies en -plannen ondervangen?

## 2.3 Onderzoeksaanpak

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden heeft het onderzoeksbureau meetgegevens, beleidsdocumenten en P&C-producten bestudeerd. Hierbij is gebruik gemaakt van interne documenten van de gemeenten, maar ook van externe data, zoals data van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid<sup>3</sup>, CBS-data en data van het Ministerie van I&W. Daarnaast heeft KokxDeVoogd groepen medewerkers van HLTsa- men geïnterviewd en groepsgesprekken gevoerd, waaronder met de raden van de drie gemeenten.

## 2.4 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.

---

<sup>3</sup> Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheidsbeleid (SWOV)

## 3. Conclusies en aanbevelingen

### 3.1 Conclusies

#### 3.1.1 De doeltreffendheid van de sturing op de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid

##### A. Beleidsdoelen en maatregelen

###### Hillegom

In de raadsperiode 2018-2022 hanteert de gemeente Hillegom beleidsdoelen voor verkeersveiligheid die verband houden met het gemeentelijke verkeer- en vervoersplan uit de voorgaande periode. Deze doelen omvatten een vermindering in 2017 ten opzichte van 2005 van 1) het aantal geregistreerde ongevallen, 2) het aantal slachtofferongevallen en 3) het aantal slachtofferongevallen onder kwetsbare gebruikers. Dit moet bereikt worden door infrastructurele verbeteringen, zoals het uniformeren en herkenbaar maken van 50-km wegen en 30-km wegen in woonwijken volgens de principes van Duurzaam Veilig en door voorlichting en educatie. Echter, er is nauwelijks gestuurd op deze hoofddoelen voor verkeersveiligheid.

###### Lisse

De gemeente Lisse had in de periode 2018 – 2022 geen gemeentelijk verkeer- en vervoersplan en dus geen specifieke beleidsdoelen voor verkeersveiligheid vastgesteld. De aandacht van de gemeente Lisse lag in die periode voornamelijk op het verbeteren van de bereikbaarheid, met aandacht voor grote projecten zoals de Duinpolderweg, de HOV-verbinding en de bereikbaarheid van de Keukenhof. Hoewel er in de raadsperiode 2014-2018 plannen waren om de verkeersveiligheid te verbeteren via een verkeerscirculatieplan en verkeersvisie, zijn deze plannen niet uitgevoerd.

Beide gemeenten namen incidentele maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid op in hun reguliere P&C-cyclus, zoals het uitvoeren van onderzoeken naar specifieke verkeersonveilige locaties of het voornemen herinrichting van de infrastructuur op bepaalde plaatsen.

##### B. Informatievoorziening aan de raad

De discussies in de raden en tussen de raden en hun colleges gaan voornamelijk over specifieke verkeersonveilige locaties. In Hillegom ontstaat gerichte aandacht voor verkeersveiligheidsbeleid in 2017, als gevolg van de tussentijdse evaluatie van gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen met een looptijd van 10 jaar. Deze focus verschijnt later in Lisse, naar aanleiding van de opstelling van de mobiliteitsvisie als verplichting onder de Omgevingswet.

Beide gemeenten hebben zich in de programmarekening tot aan het jaar 2018 verantwoord via twee verplichte beleidsindicatoren voor verkeersveiligheid, zoals voorgeschreven in het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV). Echter, vanaf 2018 zijn zij hiermee gestopt vanwege onvoldoende garantie van de kwaliteit van de gegevens door de bronhouder ([www.waarstaatjegemeente.nl](http://www.waarstaatjegemeente.nl)).

###### Hillegom

De raad heeft in de onderzochte periode herhaaldelijk aangedrongen op structurele aandacht van het college voor verkeersveiligheid of een acute aanpak van zeer onveilige locaties, maar dit is niet altijd naar tevredenheid van de raad opgepakt. Hiervoor zijn meerdere redenen aan te wijzen (zoals blijkt uit de reacties van de colleges):

- de ervaren verkeersonveiligheid blijkt dit niet uit de objectieve verkeersveiligheidscijfers;
- vanuit oogpunt van efficiency worden verbetermaatregelen pas genomen volgens de planning van de herinrichting van de infrastructuur;
- nader onderzoek is nodig om de precieze oorzaken vast te stellen, vooral om te bepalen waar de gemeente invloed op kan uitoefenen.
- de verkeersonveiligheid wordt niet veroorzaakt door de weginfrastructuur waarvoor de gemeente verantwoordelijk is, maar door het gedrag van de weggebruikers. Versterkte handhaving kan de verkeersveiligheid verbeteren, maar hiervoor is onvoldoende capaciteit.

### **C. Gebruik objectieve meetgegevens verkeersveiligheid**

De gemeenten maken beperkt gebruik van objectieve meetgegevens over verkeersveiligheid. Deze gegevens worden voornamelijk gebruikt bij het opstellen en evalueren van gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen. Daarnaast worden ze gebruikt voor het ontwikkelen van mobiliteitsvisies en plannen, en incidenteel bij het beantwoorden van vragen vanuit de raden over verkeersonveilige situaties op specifieke locaties. Deze objectieve meetgegevens weinig gebruikt om (bij) te sturen, omdat het lastig is om een causaal verband te leggen tussen de maatregelen van de gemeente en de resultaten zoals die blijken uit de objectieve meetgegevens.

### **D. Financiële kaders voor een doelmatige uitvoering**

Maatregelen gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid bestaan voor de gemeenten uit infrastructuurle maatregelen en voorlichting en educatie.

Specifieke maatregelen die gericht zijn op het verbeteren van verkeersveiligheid door herinrichting van de infrastructuur worden niet apart begroot; deze maken deel uit van de begroting van de gehele infrastructuurle aanpassingen. De begroting en verantwoording van de gemeenten zijn hier niet specifiek op gericht. Specifieke maatregelen op het gebied van voorlichting en educatie zijn sporadisch opgenomen in de begroting en rekening van de gemeenten. Bovendien voert de regio Holland Rijnland de voorlichting en educatie op het gebied van verkeersveiligheid namens de gemeenten uit.

## **3.1.2 De doeltreffendheid van de uitvoering: waardering inwoners**

Inwoners vinden verkeersveiligheid een belangrijk onderwerp, belangrijker dan een goede bereikbaarheid. De meerderheid is tevreden over de verkeersveiligheid voor voetgangers en automobilisten. Echter, minder dan de helft van de respondenten is tevreden over de verkeersveiligheid voor fietsers.<sup>4</sup> De locaties die als verkeersonveilig worden ervaren zijn ook de plekken zijn waar de meeste ongevallen gebeuren. In beide gemeenten worden dezelfde problemen met verkeersonveiligheid ervaren, zoals te hard rijden, hinderlijk of gevaarlijk parkeren, druk of te veel verkeer en onveilige kruispunten.

---

<sup>4</sup> In de gemeenten Hillegom en Lisse zijn respectievelijk 27% en 13% ontevreden over de verkeersveiligheid voor fietsers.



### 3.1.3 Afhandeling van klachten en signalen van verkeersonveilige situaties

De afhandeling van klachten en signalen van verkeersonveilige situaties verloopt in beide gemeenten gelijk vanwege de gezamenlijke ambtelijke ondersteuning. Medewerkers zijn goed bekend met de procedures voor klacht- en signaalafhandeling binnen de organisatie van verkeersonveilige situaties. Er zijn korte communicatielijnen en er is ruimte om situaties te escaleren indien nodig. Echter, er zijn ook enkele tekortkomingen geconstateerd in de afhandeling van klachten en signalen:

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

### 3.1.4 Verschillen in aanpak, inspanningen, resultaten en cijfers

#### A. Aanpak

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

#### B. Inspanningen

De inspanningen die de gemeenten leveren op het gebied van verkeersveiligheid liggen in het verlengde van hun aanpak: inzet op infrastructurele verbeteringen en voorlichting en verkeersveiligheidseducatie. Verkeerseducatie heeft in de gemeenten een groot aandeel in de aanpak van verkeersveiligheid. Voor beide gemeenten geldt dat de gekozen aanpakken leiden tot verschillende infrastructurele verbeteringen, beleidsontwikkeling, onderzoeken en voorlichtingscampagnes. Daarnaast ontstaat halverwege de raadsperiode 2018 – 2022 bij de 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.

#### C. Resultaten en verkeersveiligheidscijfers

Het is op basis van dit onderzoek niet mogelijk een causaal verband vast te stellen tussen de gemeentelijke inspanningen op het gebied van verkeersveiligheid en de feitelijke verkeersveiligheidscijfers in de gemeente

als geheel. Zoals in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030<sup>5</sup> beschreven, wordt verkeersveiligheid door negen factoren beïnvloed, waarvan een veilige infrastructuur (waarop de gemeenten rechtstreeks invloed hebben) slechts één van de factoren is. SWOV<sup>6</sup> geeft aan dat voor het duiden van de ontwikkeling van slachtofferaantallen naast de kwaliteit van de wegen ('veilige wegen' waarvoor de 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 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.

De verschillen tussen de gemeenten Hillegom en Lisse zijn verwaarloosbaar, wanneer materiële schadegevallen worden uitgezonderd en wordt gecorrigeerd voor factoren als inwoneraantal (en het aantal ongevallen per 100.000 inwoners). Beide gemeenten hebben lagere slachtofferaantallen dan de provincie Zuid-Holland en Nederland als geheel. Dit is in overeenstemming met verkeerskundige inzichten van het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek (SWOV), waarbij veel meer materiële schade wordt gerapporteerd op provinciale en rijkswegen dan op lokale wegen (onder meer door aanwezigheid van politie bij aanrijdingen met schade die de doorgaande weg blokkeren). Bovendien wordt op provinciale en Rijkswegen met hogere snelheden gereden en zijn er meer verplaatsingen.

De gemeenten Hillegom en Lisse hebben een relatief laag aantal verkeersongevallen, in vergelijking met referentiegemeenten, gemeenten met een vergelijkbaar inwonertal en vergelijkbare lengte van het wegdek.

### **3.1.5 De mate waarin de uitkomsten van dit onderzoek zijn opgenomen in de recent vastgestelde mobiliteitsvisies en -plannen**

We hebben de recent vastgestelde Mobiliteitsvisies en Mobiliteitsplannen van beide gemeenten getoetst aan de uitkomsten zoals hiervoor gepresenteerd. Daarbij hebben we gebruik gemaakt van de volgende constateringen 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.

---

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Staat van de Verkeersveiligheid 2022, p.10.

### **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.

Wij concluderen dat een groot deel van de geschetste lacunes in de mobiliteitsvisies en -plannen zowel in Hillegom als Lisse 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 in beide gemeenten bevatten een meerjarenuitvoeringsprogramma waarin maatregelen voor de korte en middellange termijn zijn opgenomen. Deze meerjarenuitvoeringsprogramma's moeten nog worden omgezet in jaarlijkse uitvoeringsprogramma's. Hillegom en Lisse hebben 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.

#### Lisse

De gemeente Lisse heeft, in tegenstelling tot de gemeente Hillegom, 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 zich wel heeft voorgenomen. De gemeente Lisse maakt daardoor niet volledig gebruik van risico gestuurde aanpak behorend bij de SPV-methodiek.

## 3.2 Aanbevelingen

### Aanbevelingen aan de colleges van 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.

### Aanbevelingen aan het college van de gemeente Lisse

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 raden van 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.

## 4. Bestuurlijke reacties

### 4.1 Hillegom



Gemeente  
Hillegom

Postbus 32  
2180 AA Hillegom  
T 14 0252  
E gemeente@hillegom.nl

Rekenkamercommissie Hillegom en Lisse  
Postbus 200  
2160 AE LISSE

Uw kenmerk:  
Ons kenmerk: Z-23-350887  
Verzenddatum:  
Onderwerp: Bestuurlijk wederhoor Rekenkameronderzoek  
Verkeersveiligheid Hillegom en Lisse  
Behandelaar: Gabriëlle Preenen

Geachte leden van de rekenkamer,

Met veel belangstelling hebben wij de samenvatting, conclusies en aanbevelingen ten aanzien van het onderzoek verkeersveiligheid van de rekenkamercommissie Hillegom en Lisse gelezen. Wij onderschrijven het belang van verkeersveiligheid. Niet voor niets is verkeersveiligheid het onderwerp waarmee wij het mobiliteitsplan, dat in 2022 is vastgesteld, openen. Daarnaast wordt het belang van verkeersveiligheid onderstreept in het Integraal Veiligheidsbeleid 2024-2027. Door middel van deze brief geven wij graag onze reactie op de conclusies en aanbevelingen.

#### **Van HVVP naar mobiliteitsplan**

In Hillegom waren beleidsdoelen voor verkeersveiligheid in de raadsperiode 2018-2022 aanwezig in het op dat moment vigerende verkeer- en vervoersplan (HVVP). In de evaluatie van het HVVP, in 2021 is reeds geconstateerd dat de uitvoering van het HVVP te wensen overliet. Wij zijn net als u van mening dat het grootste deel van de door u gesignaleerde aandachtspunten in de mobiliteitsvisies en -plannen ondervangen worden.

Het mobiliteitsplan is uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma. Jaarlijks wordt over de voortgang, inclusief de ontwikkeling rond de KPI's gerapporteerd. Iedere twee jaar worden verkeers- en parkeertellingen gehouden en ongevalanalyses uitgevoerd. De eerste voortgangsrapportage wordt op dit moment opgesteld. Indien er aanleiding is tot aanpassing van het mobiliteitsplan zal dit aan de raad worden voorgelegd.

#### **Uw aanbevelingen**

Uw aanbevelingen hebben betrekking op het opstellen van uitvoeringsprogramma's en de procedure voor afhandeling van klachten en signalen over verkeersveiligheid.

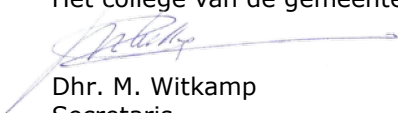
Zoals hierboven aangegeven is in het mobiliteitsplan Hillegom reeds opgenomen dat structurele monitoring plaatsvindt aan de hand van verkeers- en parkeertellingen en geregistreerde verkeersongevallen. Het uitvoeringsprogramma wordt indien nodig aan de hand hiervan bijgesteld. Indien dat binnen de kaders zoals gesteld in de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsplan mogelijk is, is dat in principe een bevoegdheid van het college. Uiteraard zullen we de raad hierover informeren, zodat de raad indien gewenst bij kan sturen.

De gemeente Hillegom kent vaste werkprocessen en afhandeltermijnen voor de verschillende kanalen voor klachten en signalen. Dat geldt voor fixi meldingen maar ook voor meldingen die telefonisch of schriftelijk worden ingediend. Voor Meldingen


Openbare Ruimte is recent een rekenkameronderzoek uitgevoerd. Een plan voor doorontwikkeling wordt opgesteld.

Het vervolg van het proces is afhankelijk van de aard van de melding. Er worden verschillende meldingen gedaan in het kader van verkeersveiligheid. Soms kan snel een maatregel genomen worden, bijvoorbeeld in het geval van een losliggende tegel. Het is echter ook mogelijk dat gekozen moet worden voor een andere weginrichting. Maatregelen kunnen tijdelijk van aard zijn of structureel. Het is niet mogelijk voor al deze gevallen een apart werkproces vast te stellen.

Met vriendelijke groet,  
Het college van de gemeente Hillegom.



Dhr. M. Witkamp  
Secretaris



Dhr. A. van Erk  
Burgemeester

## 4.2 Lisse



Rekenkamercommissie Hillegom en Lisse  
Postbus 200  
2160 AE LISSE

### Gemeente Lisse

Heereweg 254  
Postbus 200  
2160 AE Lisse

T 14 0252  
E [gemeente@lisse.nl](mailto:gemeente@lisse.nl)  
W [www.lisse.nl](http://www.lisse.nl)

**Verzenddatum****Uw kenmerk**

**Ons kenmerk** Z-23-350886

**Onderwerp** Bestuurlijk wederhoor Rekenkameronderzoek Verkeersveiligheid

**Inlichtingen** Gabriëlle Preenen

**Telefoon** 14 0252

**Bijlage(n)**

Geachte leden van de rekenkamer,

Met veel belangstelling hebben wij de samenvatting, conclusies en aanbevelingen ten aanzien van het onderzoek Verkeersveiligheid voor de rekenkamercommissie Hillegom en Lisse gelezen. Wij onderschrijven het belang van verkeersveiligheid. Niet voor niets is verkeersveiligheid het onderwerp waarmee wij het Mobiliteitsplan, dat in 2022 is vastgesteld, openen. Daarnaast wordt het belang van Verkeersveiligheid onderstreept in het Integraal Veiligheidsbeleid 2024-2027. Door middel van deze brief geven wij graag onze reactie op de aanbevelingen.

### Mobiliteitsplan Lisse

Het onderzoek heeft betrekking op de periode 2018 – 2022. Op 27 januari 2022 is het mobiliteitsplan Lisse vastgesteld. Wij zijn net als u van mening dat het grootste deel van de door u gesignaleerde aandachtspunten in de mobiliteitsvisie en -plan ondervangen worden.

Het mobiliteitsplan is uitgewerkt in een Meerjarenuivoeringsprogramma (MUP). De voortgang wordt geëvalueerd en waar nodig jaarlijks bijgesteld. Indien de evaluatie aanleiding geeft tot aanpassing van het mobiliteitsplan zal dit aan de raad worden voorgelegd.

### Uw aanbevelingen

Uw aanbevelingen hebben betrekking op het opstellen van uitvoeringsprogramma's, de procedure voor afhandeling van klachten en signalen over verkeersveiligheid en het formuleren van gekwantificeerde doelstellingen voor het verkeersveiligheidsbeleid.

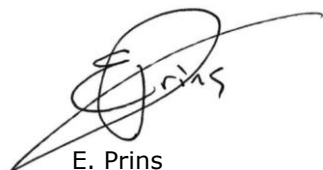
Zoals hierboven aangegeven is in het mobiliteitsplan Lisse reeds opgenomen dat structurele monitoring plaatsvindt aan de hand van verkeers- en parkeertellingen en geregistreerde verkeersongevallen. Een Meerjarenuivoeringsprogramma was toegevoegd aan het mobiliteitsplan. Dit programma met een looptijd van vier jaar wordt jaarlijks herzien. Indien dat binnen de kaders zoals gesteld in de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsplan mogelijk is, is dat een bevoegdheid van het college. Uiteraard zullen we de raad informeren over voortgang en eventuele herziening van het uitvoeringsprogramma, zodat de raad indien gewenst bij kan sturen.

De gemeente Lisse kent vaste werkprocessen en afhandeltermijnen voor de verschillende kanalen voor klachten en signalen. Dat geldt voor fixi meldingen maar

ook voor meldingen die telefonisch of schriftelijk worden ingediend. Ontvangen fixi-meldingen, telefoontjes, brieven en e-mails worden bijgehouden. Een melding kan leiden tot maatregelen. De mogelijke maatregelen zijn zo divers dat hiervoor geen standaard werkprocessen opgesteld kunnen worden.

U adviseert om te overwegen gekwantificeerde doelstellingen te formuleren voor de verkeersveiligheid voor de gemeente als geheel. We zullen deze aanbeveling meenemen bij de herziening van het uitvoeringsprogramma. Daarbij zullen we ook kijken naar de mogelijkheden om gebruik te maken van ons programma Datagedreven sturen om de voortgang van de Fixi-meldingen te monitoren.

Met vriendelijke groet,  
Het college van de gemeente Lisse.



E. Prins  
Secretaris



A.W.M. Spruit  
Burgemeester