

Verkeersveiligheid in de gemeente Soest

Rekenkameronderzoek

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Rekenkamer
Soest

Opdrachtgever	Rekenkamer Gemeente Soest
Titel rapport	Verkeersveiligheid in de gemeente Soest
Kenmerk	019507.20251710.R1.01
Datum publicatie	17 oktober 2025
Projectteam Goudappel	Joep Schyns, Rico Andriesse, Elif Oztoprak
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 17-10-25

Managementsamenvatting

Aanleiding en context

Voor gemeenten is verkeersveiligheid een belangrijk thema. Gemeenten hebben een inspanningsverplichting om hun wegen zo veilig mogelijk te maken. Verkeersveiligheid speelt ook een grote rol in de leefbaarheid van een gemeente en de mate waarin het aantrekkelijk is om te lopen en te fietsen. Daarmee raakt verkeersveiligheid ook aan doelstellingen op volksgezondheid en klimaat. Gegeven het belang van verkeersveiligheid en de invloed die de gemeente er op kan uitoefenen, heeft Goudappel in samenwerking met de Rekenkamer een onderzoek naar het verkeersveiligheidsbeleid in de gemeente Soest uitgevoerd.

Dit rekenkameronderzoek vindt plaats in een periode na een landelijke koerswijzing in de aanpak van verkeersveiligheid. In 2018 werd het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 gelanceerd. Het SPV zet in op een risicogestuurde aanpak om verkeersslachtoffers te verminderen: de Aanpak SPV. De kern van de Aanpak SPV is het voorkómen van verkeersongevallen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken

Onderzoeksvragen en aanpak

De centrale onderzoeksvraag is:

Hoe doeltreffend en doelmatig is het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Soest in de periode 2019 t/m 2024?

Het onderzoek richt zich hoofdzakelijk op de periode 2019 t/m 2024, maar betrekt ook belangrijke beleidsstukken uit de periode daarvoor en blikt vooruit op de plannen die zijn opgenomen in het Omgevingsprogramma Mobiliteit (OPM) van Soest. Het OPM is gedurende dit onderzoek gepubliceerd ter inzage, maar nog niet vastgesteld.

Deze centrale onderzoeksvraag is uitgewerkt in zeven deelvragen (zie het normenkader op de volgende pagina). Om de deelvragen te beantwoorden is een documentenstudie uitgevoerd, zijn interviews gehouden met beleidsambtenaren en de portefeuillehouder Mobiliteit en is een sessie met raadsleden georganiseerd.

Normenkader en conclusies

De bevindingen per deelvraag zijn getoetst aan een vooraf opgesteld normenkader en beoordeeld als voldoende (✓) of onvoldoende (✗):

Norm		Beoordeling
1. Hoe is het beleid (impliciet en expliciet) van de gemeente om de verkeersveiligheid te verbeteren gevormd?		
1.a.	Het verkeersveiligheidsbeleid is gebaseerd op een integrale en richtinggevende visie op de samenleving en het belang van verkeersveiligheid daarin.	✓
1.b.	Het beleid sluit aan op landelijke en provinciale kaders ten aanzien van verkeersveiligheidsbeleid (risicogestuurde aanpak).	✗
1.c.	Het beleid is tot stand gekomen in samenspraak met interne en externe belanghebbenden.	✓
1.d.	Kennisontwikkeling en innovatie wordt toegepast om het verkeersveiligheidsbeleid te versterken.	✓
2. In hoeverre wordt de PDCA-cyclus (plan-do-check-act-cyclus) toegepast in het verkeersveiligheidsbeleid?		
2.a.	De raad wordt adequaat, tijdig en toereikend geïnformeerd over de voorgenomen plannen en de voortgang in het verkeersveiligheidsbeleid ('plan' en 'do').	✓
2.b.	Tijdens de uitvoering wordt bewaakt of de voorgenomen maatregelen conform de plannen worden uitgevoerd ('do').	✓
2.c.	Er is sprake van evaluatie, terugkoppeling en (eventuele) bijstelling in de aanpak van het verkeersveiligheidsbeleid en/of de uitvoering daarvan ('check' en 'act').	✓
3. Welke doelen wil de gemeente bereiken met het verkeersveiligheidsbeleid, hoe zijn deze doelen onderbouwd en zijn deze doelen ook SMART geformuleerd?		
3.a.	De gemeente heeft beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid geformuleerd.	✓
3.b.	De doelen zijn vertaald naar (sub)doelen op de risico-indicatoren van het verkeerssysteem ('Safety Performance Indicators').	✗
3.c.	De doelen zijn specifiek, meetbaar en tijdgebonden geformuleerd.	✗
3.d.	De doelen zijn realistisch/haalbaar en sluiten aan op de taken, verantwoordelijkheden en invloedssfeer van de gemeente ('acceptabel').	✓
4. Welke maatregelen en uit te voeren acties/activiteiten worden in het beleid genoemd en hoe is die keuze onderbouwd?		
4.a.	Maatregelen volgen uit de doelen en zijn voorzien van een passende probleemanalyse.	✓
4.b.	De maatregelen zijn gebaseerd op een onderbouwde prioritering van risicogroepen en risicolocaties (aan de hand van ongevallen, subjectieve knelpunten en/of risico-indicatoren).	✗
4.c.	Maatregelen zijn gebaseerd op een afweging tussen kosten en te verwachten resultaten.	✓
4.d.	De maatregelen vormen samen een coherent geheel.	✓
4.e.	Kennisontwikkeling en innovatie wordt toegepast in keuze voor maatregelen en de uitwerking van maatregelen.	✓
5. Welke maatregelen en uit te voeren acties/activiteiten worden feitelijk ingezet (voor welk budget) en hoe is die keuze onderbouwd?		
5.a.	De gemeente heeft een overzicht van alle maatregelen, acties en interventies die worden uitgevoerd in het kader van het verkeersveiligheidsbeleid en de kosten van die maatregelen.	✓
5.b.	De feitelijk ingezette maatregelen volgen in de basis uit het beleid (consistentie) en eventuele afwijkingen worden gedegen onderbouwd.	✓
5.c.	Uitvoering van maatregelen volgt uit een logische en onderbouwde prioritering (aan de hand van risicolocaties en risicogroepen).	✓

Norm		Beoordeling
6. In welke mate heeft de gemeente inzicht in de staat en ontwikkeling van de verkeersveiligheid in Soest op basis van objectieve (zoals data over ongevallen en snelheden) en subjectieve (ervaringen van inwoners) gegevens?		
6.a.	De gemeente heeft een overzicht van de verkeersongevallen, gereden snelheden en subjectieve gegevens over verkeersveiligheid (ervaringen van inwoners) in Soest	✓
6.b.	Het is duidelijk hoe deze gegevens samenhangen met risico-indicatoren ('Safety Performance Indicators') en de gestelde doelen.	✗
6.c.	De gegevens zijn van voldoende kwaliteit en detail (qua kenmerken, tijdspanne en resolutie in ruimte en tijd) om een betrouwbaar beeld te geven van de staat en ontwikkeling van de verkeersveiligheid in Soest.	✗
7. In hoeverre dragen de getroffen maatregelen en uitgevoerde acties en activiteiten aantoonbaar bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid in Soest en hoe is de verhouding tussen effecten en gemaakte kosten?		
7.a.	De gemeente heeft inzicht in de respons (bijvoorbeeld aantal deelnemers, bereik campagne) op uitgevoerde acties en activiteiten.	✗
7.b.	De effecten van uitgevoerde maatregelen, acties en activiteiten worden gemonitord (voor- en na-onderzoek) of anderzijds gedegen (feitelijk) onderbouwd.	✓
7.c.	De maatregelen dragen herleidbaar (via de risicofactoren waar ze op gericht zijn) bij aan het bereiken van de vastgestelde doelen ten aanzien van verkeersveiligheid.	✓
7.d.	De verhouding tussen effecten en kosten van de getroffen maatregelen is goed te verantwoorden wanneer afgezet tegen verwachte (globale) effecten en kosten van alternatieve maatregelen.	✓

Tabel S1: Overzicht van beoordeling op de normen (toelichting in hoofdstuk 4).

Beantwoording centrale onderzoeksvraag

Over het algemeen is het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Soest in de periode 2019 t/m 2024 voldoende doeltreffend en doelmatig geweest.

Er zijn enkele tekortkomingen geconstateerd. Met name het ontbreken van een systematisch toegepaste risicogestuurde aanpak valt op. Ook constateren we dat de in het verleden gestelde doelen niet voldoende SMART zijn geformuleerd en dat de gemeente (mede daardoor) maar beperkt inzicht heeft in de voortgang op de beleidsdoelen.

In positieve zin vallen ook aantal zaken op. De pilot met LED-verlichting bij rotondes is een goed voorbeeld van hoe de gemeente Soest durft te experimenteren met nieuwe verkeersveiligheidsmaatregelen en deze ook onderzoekt, evalueert en op basis daarvan bijstelt. Ook is Soest goed op weg met het betrekken van inwoners en stakeholders bij de totstandkoming van het beleid door middel van participatietrajecten.

De beschikbare ambtenarencapaciteit en budgetten vormen mede een verklarende factor voor de geconstateerde tekortkomingen in het verkeersveiligheidsbeleid. In Soest werken vijf vaste beleidsambtenaren die zich bezighouden met het mobiliteitsbeleid in de volle breedte. De budgetten voor verkeersveiligheid zijn beperkt en deels geoormerkt voor specifieke maatregelen (bijvoorbeeld wegreconstructies). We zien bij meer gemeenten dat de risicogestuurde aanpak en inzicht in de effecten van beleid te wensen overlaten, doordat ambtenaren druk zijn met (andere) dagelijkse uitvoerende bezigheden.

Aanbevelingen

Op basis van het onderzoek doen we aanbevelingen voor het college en de raad rondom vier onderwerpen:

- risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid;
- monitoring en evaluatie;
- informatievoorziening aan de raad;
- kennisontwikkeling en innovatie.

Risicogestuurde aanpak omarmen op een pragmatische wijze

We raden het college aan om meer risicogestuurd aan verkeersveiligheid te werken middels de volgende concrete aanbevelingen:

- Breng met een risicoanalyse gestructureerd in kaart welke risico's er zijn in het verkeerssysteem van de gemeente Soest. Daarmee wordt een actuele probleemanalyse verkregen. Vanuit kosteneffectiviteit is het aan te bevelen om aan te sluiten bij een regionale risicoanalyse vanuit de provincie of met buurgemeenten.
- Maak bij een dergelijke risicoanalyse pragmatisch gebruik van de input die al vergaard is in de participatietrajecten van de afgelopen jaren (zoals een heatmap van locaties die als onveilig worden ervaren). Vul dit verder aan met actuele analyses van data over ongevallen, gereden snelheden en de huidige weginrichting in relatie tot richtlijnen voor een veilige inrichting. De verkeersongevallenstatistieken zijn vanaf 2018 weer meer betrouwbaar dan in de jaren daarvoor. Maak daar gebruik van in de stap naar meer risicogestuurd werken. Ongevallenstatistieken bieden ondanks resterende beperkingen ook inzichten in de verkeersveiligheidsrisico's die aanwezig zijn in Soest.
- Een risicoanalyse met verschillende risico-indicatoren helpt om beleid te richten op de voornaamste risico's. Door beleidsdoelen te relateren aan risico-indicatoren van de aanpak SPV wordt inzichtelijk gemaakt hoe het beleid streeft naar (proactieve) inperking van verkeersveiligheidsrisico's. Geef ook aan hoe de voorgenomen verkeersveiligheidsmaatregelen ingrijpen op de in kaart gebrachte risico's in het verkeerssysteem. Deze aanbevelingen helpen om expliciet te maken hoe de geplande maatregelen met elkaar samenhangen en elkaar versterken als een coherent geheel. Zowel in het verleden als in het concept-OPM is de samenhang tussen maatregelen voornamelijk impliciet, waardoor mogelijk koppelkansen over het hoofd worden gezien.

Voor de raad hebben we geen specifieke aanbevelingen ten aanzien van de risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid.

Inzicht in de voortgang van beleid: monitoring en evaluatie

We raden het college aan om consistent het verkeersveiligheidsbeleid te monitoren en te evalueren middels de volgende concrete aanbevelingen:

- De gemeente Soest is voornemens om in het kader van het OPM een monitoringsplan met concrete indicatoren op te stellen om de voortgang op de beleidsdoelen inzichtelijk te maken. Wij bevelen dat ook ten zeerste aan.
- Een risicoanalyse zoals benoemd onder de eerdere aanbeveling kan een krachtig middel zijn om de voortgang op beleidsdoelen te monitoren. Wanneer de risicoanalyse om de paar jaar wordt geactualiseerd, kan inzichtelijk worden gemaakt hoe de ontwikkeling is op verschillende risico-indicatoren (die idealiter gerelateerd zijn aan de beleidsdoelen).

We raden daarom ook aan om in het monitoringsplan voor het OPM expliciet de aansluiting te zoeken bij de risico-indicatoren van de Aanpak SPV.

- Het monitoren van de effectiviteit van verkeersveiligheidsbeleid is een uitdagende opgave, omdat verkeersveiligheid wordt beïnvloed door demografische ontwikkelingen, mobiliteitstrends en maatschappelijke ontwikkelingen die hun uitwerking hebben in gedragingen op straat. We raden daarom aan om in het opstellen van een monitoringsplan te zoeken naar een realistisch niveau waarop de effectiviteit van beleid kan worden aangetoond. Bijvoorbeeld met een indicatoren als “op welk aandeel van de wegen zijn verbeterde oversteekvoorzieningen aangelegd?” of “welk aandeel van de fietspadlengte is verbreed?”.

We raden de raad aan om:

- bij de behandeling van de jaarstukken scherp te zijn op het consistent rapporteren over de voortgang op verkeersveiligheidsdoelen aan de hand van indicatoren;
- en er rekening mee te houden dat het evalueren van maatregelen in eerste instantie om investeringen vraagt, maar dat die zich uiteindelijk kunnen uitbetalen in kosteneffectiever beleid.

Informatievoorziening aan de raad

Uit het onderzoek blijkt dat de raad op hoofdlijnen wordt geïnformeerd over het verkeerveiligheidsbeleid en via weekberichten op de hoogte wordt gehouden van relevante ontwikkelingen. Ook komt naar voren dat de raad meer actief betrokken wenst te worden in discussies over de invulling van het verkeersveiligheidsbeleid (zoals op het thema van 50 naar 30 km/uur). In dit kader:

- raden we de raad aan om proactief naar meer betrokkenheid te vragen ten aanzien van discussies en plannen die zij belangrijk achten en;
- raden we het college aan om de raad desgevraagd frequenter bij te praten gedurende de ontwikkeling van beleid en de raad daarbij de mogelijk te geven om input en feedback te leveren op de plannen.

Uit het onderzoek blijkt ook dat niet altijd duidelijk is hoe het verkeersveiligheidsbeleid (op termijn) uitwerkt in waarneembare resultaten en wijzigingen in het straatbeeld. In dit kader:

- raden we het college aan om expliciet te maken hoe het beleid vertaald zal worden naar wijzigingen in het straatbeeld. Het concept-OPM biedt hier al goede voorbeelden van met concrete uitgangspunten zoals “voetgangers kunnen hoofdwegen binnen 400 meter veilig oversteken” en “polderwegen blijven zoals ze zijn, maar wel met toevoeging van verkeersplateaus op wegen met langzaam verkeer”.
- raden we de raad aan om in de fase waarin beleidsplannen worden gemaakt scherp te zijn op de voorziene uitwerkingen van het beleid op het straatbeeld.

Kennisontwikkeling en innovatie

We raden het college aan om na te denken over hoe kennisontwikkeling en innovatie op het gebied van verkeersveiligheid het beleid voor de aankomende jaren kan versterken en welke acties daarvoor nodig zijn. Zo kan er wellicht in de toekomst meer inzicht in fietsveiligheid ontstaan door nieuwe databronnen zoals de regionale ambulancediensten. Ook kunnen nieuwe maatregelen (denk bijvoorbeeld aan pilots met een andere plaats op de weg voor

snelle, zware fietsen) mogelijk de verkeersveiligheid verbeteren. De gemeente Soest hoeft hierin niet zelf het wiel uit te vinden, maar kan aansluiten bij landelijke en regionale initiatieven om databronnen te ontwikkelen en te experimenteren met maatregelen. Dit doet de gemeente Soest al, bijvoorbeeld bij de ontheffing 'speedpedelecs op het fietspad'. We raden het college aan om open te (blijven) staan voor deelname aan pilots om verkeersveiligheidsmaatregelen effectiever te maken of om nieuwe maatregelen te testen. Het is belangrijk is om pilots ook te evalueren om er lering uit te trekken, zoals dat ook voor de pilot met LED-verlichting bij rotondes van toegevoegde waarde is gebleken. Ook voor de evaluatie van maatregelen geldt dat Soest hierin kan samenwerken in regionaal of landelijk verband.

We raden de raad aan om zich positief op te stellen ten aanzien van kennisontwikkeling en innovatie op het gebied van verkeersveiligheid. Het verkennen van nieuwe databronnen en het uitvoeren en evalueren van pilots vraagt initieel om investeringen. Wanneer dat leidt tot betere beslisinformatie voor het inzetten van maatregelen en meer effectieve ingrepen, dan verdienen die investeringen zich terug in kosteneffectiever beleid.

Inhoudsopgave

1. Inleiding 11

1.1 Aanleiding 11

1.2 Doel en scope 11

1.3 Context 12

1.4 Leeswijzer en begrippen 12

2. Onderzoeksaanpak 14

2.1 Deelvragen en normenkader 14

2.2 Onderzoeksmethoden 16

3. Resultaten 18

3.1 Totstandkoming van het beleid (deelvraag 1) 18

3.2 Toepassing PDCA-cyclus (deelvraag 2) 25

3.3 Doelen van het beleid (deelvraag 3) 28

3.4 Voorgenomen maatregelen (deelvraag 4) 31

3.5 Feitelijk ingezette maatregelen (deelvraag 5) 38

3.6 Inzicht in objectieve en subjectieve verkeersveiligheid in Soest (deelvraag 6) 41

3.7 Doeltreffendheid en doelmatigheid (deelvraag 7) 46

4. Conclusies 51

4.1 Totstandkoming van het beleid (deelvraag 1) 51

4.2 Toepassing PDCA-cyclus (deelvraag 2) 53

4.3 Doelen van het beleid (deelvraag 3) 55

4.4 Voorgenomen maatregelen (deelvraag 4) 56

4.5 Feitelijk ingezette maatregelen (deelvraag 5) 58

4.6 Inzicht in objectieve en subjectieve verkeersveiligheid in Soest (deelvraag 6) 60

4.7 Doeltreffendheid en doelmatigheid (deelvraag 7) 61

4.8 Beantwoording van de centrale vraag 63

5. Aanbevelingen **67**

Bronnen **70**

Bijlage 1 Maatregelen **72**

Bijlage 2 Analyse ongevallen **75**

B.2.1 Verkeersslachtoffers in Soest in vergelijking met andere gemeenten 75

B.2.2 Verkeersslachtoffers in Soest over de jaren heen 77

B.2.3 Verkeersslachtoffers in Soest naar vervoerwijze 79

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Verkeersongevallen hebben elke dag enorme impact op betrokkenen en hun omgeving. Bovendien leiden verkeersongevallen tot hoge maatschappelijke kosten door directe en indirecte schade. Voor gemeenten is verkeersveiligheid een belangrijk thema. Als wegbeheerders hebben gemeenten een inspanningsverplichting om hun wegen zo veilig mogelijk te maken. De invloed van verkeersveiligheid strekt ook verder in andere gemeentelijke beleidsthema's. Het succes van het stimuleren van fietsen en lopen in het kader van klimaat- en gezondheidsbeleid hangt bijvoorbeeld sterk samen met hoe verkeersveilig burgers de omgeving ervaren. Evenzo bepaalt de ervaren verkeersveiligheid mede de leefbaarheid van de gemeente en de aantrekkelijkheid om er te wonen, te ondernemen en te recreëren.

Gegeven het belang van verkeersveiligheid en de invloed die de gemeente er op kan uitoefenen, wenste de Rekenkamer van de gemeente Soest eind 2024 inzicht in het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Soest. Goudappel heeft in samenwerking met de rekenkamer een rekenkameronderzoek naar het verkeersveiligheidsbeleid van de Gemeente Soest uitgevoerd in 2025. Goudappel heeft dit onderzoek uitgevoerd conform de kwaliteitsstandaarden ISO9001 (gericht op projectbeheersing), ISO20252 (kwaliteitsstandaard voor marktonderzoek) en ISO27001 (privacy). Dit rapport beschrijft de aanpak en de uitkomsten van het onderzoek.

1.2 Doel en scope

De centrale onderzoeksvraag is:

Hoe doeltreffend en doelmatig is het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Soest in de periode 2019 t/m 2024?

Dit onderzoekt richt zich hoofdzakelijk op de evaluatie van het beleid in de periode 2019 t/m 2024. Dit beleid kan echter niet los worden gezien van enkele belangrijke beleidsstukken uit de periode daarvoor, zoals het Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) en de tussenevaluatie daarvan. Deze documenten betrekken we daarom ook in het onderzoek. Ook kan het beleid van de afgelopen jaren niet los gezien worden van het Omgevingsprogramma Mobiliteit (OPM). Het OPM is sinds 2021 in de maakt. Gedurende dit rekenkameronderzoek is het OPM gepubliceerd ter inzage, maar nog niet vastgesteld. Na vaststelling later in 2025 zal het OPM voorgaande beleidsstukken waaronder het GVVP vervangen. In dit onderzoek blikken we daarom ook vooruit op de plannen die opgenomen zijn in het concept-OPM.

1.3 Context

Deze evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid van Soest vindt plaats in een periode na een landelijke koerswijzing in de aanpak van verkeersveiligheid. In 2018 werd het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 gelanceerd (SPV partners, 2018). Het SPV zet in op een risico-gestuurde aanpak – de Aanpak SPV – om verkeersslachtoffers te verminderen door risico's te analyseren op basis van gedrag en intensiteit. De kern van de Aanpak SPV is het voorkómen van verkeersongevallen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken. Die risico's zijn in het SPV onderverdeeld in negen thema's die in drie groepen vallen (Figuur 1.1).



Figuur 1.1: De negen beleidsthema's van het SPV onderverdeeld in drie groepen. Bron: SPV partners (2018).

SWOV & CROW (2023) schetsen het verloop van de implementatie van de Aanpak SPV. De periode 2018 tot 2020 was de introductieperiode van het SPV 2030. De periode 2020 tot 2025 stond in het teken van ervaren, leren en evalueren: wegbeheerders oefenen gezamenlijk met de risicogestuurde aanpak, leren van elkaar en komen tot een werkende set risico-indicatoren ('Safety Performance Indicators' – SPI's) voor verkeersveiligheid. Het is de bedoeling dat in de periode 2025 tot 2030 de aanpak wordt bijgesteld en geprofessionaliseerd.

1.4 Leeswijzer en begrippen

In hoofdstuk 2 presenteren we de deelvragen en het normenkader om de bevindingen per deelvraag aan te toetsen en beschrijven we de gevolgde onderzoeksaanpak. Hoofdstuk 3 bevat de feitelijke bevindingen van het onderzoek per deelvraag. De lezer die vooral geïnteresseerd is in de belangrijkste bevindingen en conclusies kan hoofdstuk 3 overslaan. In hoofdstuk 4 vatten we de belangrijkste bevindingen per deelvraag samen, toetsen we deze

aan het normenkader en formuleren we conclusies. In hoofdstuk 5 presenteren we onze aanbevelingen naar aanleiding van de conclusies.

In dit rapport gebruiken we een aantal begrippen veelvuldig, die we afgekort hebben om het rapport beknopter te maken:

GVVP: het Gemeentelijk Vervoers- en Verkeersplan van de Gemeente Soest
PDCA: de plan-do-check-act (Engels) beleidscyclus
OPM: het Omgevingsprogramma Mobiliteit van de Gemeente Soest
SMART: specifiek-meetbaar-acceptabel-realistisch-tijdgebonden
SPV: het Strategisch Plan Verkeersveiligheid

2. Onderzoeksaanpak

We hebben de centrale onderzoeksvraag vertaald naar deelvragen en een normenkader (paragraaf 2.1).

2.1 Deelvragen en normenkader

De centrale onderzoeksvraag is vertaald naar zeven deelvragen. De eerste vier deelvragen gaan over de totstandkoming en inhoud van het beleid. De laatste drie deelvragen gaan over de uitvoering en het doelbereik van het beleid.

De zeven *deelvragen* zijn:

1. Hoe is het beleid (impliciet en expliciet) van de gemeente om de verkeersveiligheid te verbeteren gevormd?

2. In hoeverre wordt de PDCA-cyclus (plan-do-check-act-cyclus) toegepast in het verkeersveiligheidsbeleid?

3. Welke doelen wil de gemeente bereiken met het verkeersveiligheidsbeleid, hoe zijn deze doelen onderbouwd en zijn deze doelen ook SMART geformuleerd?

4. Welke maatregelen en uit te voeren acties/activiteiten worden in het beleid genoemd en hoe is die keuze onderbouwd?

5. Welke maatregelen en uit te voeren acties/activiteiten worden feitelijk ingezet (voor welk budget) en hoe is die keuze onderbouwd?

6. In welke mate heeft de gemeente inzicht in de staat en ontwikkeling van de verkeersveiligheid in Soest op basis van objectieve (zoals data over ongevallen en snelheden) en subjectieve (ervaringen van inwoners) gegevens?

7. In hoeverre dragen de getroffen maatregelen en uitgevoerde acties en activiteiten aantoonbaar bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid in Soest en hoe is de verhouding tussen effecten en gemaakte kosten?

We hebben een *normenkader* opgesteld om tot een oordeel over het beleid te komen. Het kader bestaat uit een aantal normen per deelvraag (Tabel 2.1). We passen het normenkader toe in hoofdstuk 4.

Normen per deelvraag	
1. Hoe is het beleid (impliciet en expliciet) van de gemeente om de verkeersveiligheid te verbeteren gevormd?	
1.a.	Het verkeersveiligheidsbeleid is gebaseerd op een integrale en richtinggevende visie op de samenleving en het belang van verkeersveiligheid daarin.
1.b.	Het beleid sluit aan op landelijke en provinciale kaders ten aanzien van verkeersveiligheidsbeleid (risicogestuurde aanpak).
1.c.	Het beleid is tot stand gekomen in samenspraak met interne en externe belanghebbenden.
1.d.	Kennisontwikkeling en innovatie wordt toegepast om het verkeersveiligheidsbeleid te versterken.
2. In hoeverre wordt de PDCA-cyclus (plan-do-check-act-cyclus) toegepast in het verkeersveiligheidsbeleid?	
2.a.	De raad wordt adequaat, tijdig en toereikend geïnformeerd over de voorgenomen plannen en de voortgang in het verkeersveiligheidsbeleid ('plan' en 'do').
2.b.	Tijdens de uitvoering wordt bewaakt of de voorgenomen maatregelen conform de plannen worden uitgevoerd ('do').
2.c.	Er is sprake van evaluatie, terugkoppeling en (eventuele) bijstelling in de aanpak van het verkeersveiligheidsbeleid en/of de uitvoering daarvan ('check' en 'act').
3. Welke doelen wil de gemeente bereiken met het verkeersveiligheidsbeleid, hoe zijn deze doelen onderbouwd en zijn deze doelen ook SMART geformuleerd?	
3.a.	De gemeente heeft beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid geformuleerd.
3.b.	De doelen zijn vertaald naar (sub)doelen op de risico-indicatoren van het verkeerssysteem ('Safety Performance Indicators').
3.c.	De doelen zijn specifiek, meetbaar en tijdgebonden geformuleerd.
3.d.	De doelen zijn realistisch/haalbaar en sluiten aan op de taken, verantwoordelijkheden en invloedssfeer van de gemeente ('acceptabel').
4. Welke maatregelen en uit te voeren acties/activiteiten worden in het beleid genoemd en hoe is die keuze onderbouwd?	
4.a.	Maatregelen volgen uit de doelen en zijn voorzien van een passende probleemanalyse.
4.b.	De maatregelen zijn gebaseerd op een onderbouwde prioritering van risicogroepen en risicolocaties (aan de hand van ongevallen, subjectieve knelpunten en/of risico-indicatoren).
4.c.	Maatregelen zijn gebaseerd op een afweging tussen kosten en te verwachten resultaten.
4.d.	De maatregelen vormen samen een coherent geheel.
4.e.	Kennisontwikkeling en innovatie wordt toegepast in keuze voor maatregelen en de uitwerking van maatregelen.
5. Welke maatregelen en uit te voeren acties/activiteiten worden feitelijk ingezet (voor welk budget) en hoe is die keuze onderbouwd?	
5.a.	De gemeente heeft een overzicht van alle maatregelen, acties en interventies die worden uitgevoerd in het kader van het verkeersveiligheidsbeleid en de kosten van die maatregelen.
5.b.	De feitelijk ingezette maatregelen volgen in de basis uit het beleid (consistentie) en eventuele afwijkingen worden gedegen onderbouwd.
5.c.	Uitvoering van maatregelen volgt uit een logische en onderbouwde prioritering (aan de hand van risicolocaties en risicogroepen).
6. In welke mate heeft de gemeente inzicht in de staat en ontwikkeling van de verkeersveiligheid in Soest op basis van objectieve (zoals data over ongevallen en snelheden) en subjectieve (ervaringen van inwoners) gegevens?	
6.a.	De gemeente heeft een overzicht van de verkeersongevallen, gereden snelheden en subjectieve gegevens over verkeersveiligheid (ervaringen van inwoners) in Soest
6.b.	Het is duidelijk hoe de gebruikte gegevens samenhangen met risico-indicatoren ('Safety Performance Indicators') en de gestelde doelen.
6.c.	De gegevens zijn van voldoende kwaliteit en detail (qua kenmerken, tijdspanne en resolutie in ruimte en tijd) om een betrouwbaar beeld te geven van de staat en ontwikkeling van de verkeersveiligheid in Soest.
7. In hoeverre dragen de getroffen maatregelen en uitgevoerde acties en activiteiten aantoonbaar bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid in Soest en hoe is de verhouding tussen effecten en gemaakte kosten?	
7.a.	De gemeente heeft inzicht in de respons (bijvoorbeeld aantal deelnemers, bereik campagne) op uitgevoerde acties en activiteiten.
7.b.	De effecten van uitgevoerde maatregelen, acties en activiteiten worden gemonitord (voor- en na-onderzoek) of anderzijds gedegen (feitelijk) onderbouwd.
7.c.	De maatregelen dragen herleidbaar (via de risicofactoren waar ze op gericht zijn) bij aan het bereiken van de vastgestelde doelen ten aanzien van verkeersveiligheid.
7.d.	De verhouding tussen effecten en kosten van de getroffen maatregelen is goed te verantwoorden wanneer afgezet tegen verwachte (globale) effecten en kosten van alternatieve maatregelen.

Tabel 2.1: Normenkader.

2.2 Onderzoeksmethoden

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden, hebben we drie onderzoeksmethoden toegepast: documentenstudie, interviews met beleidsambtenaren en de wethouden en een raadssessie.

2.2.1 Documentenstudie

In een ambtelijk startoverleg hebben wij samen met de rekenkamer de betrokken beleidsambtenaren en de wethouder geïnformeerd over het geplande onderzoek. Daarbij is ook het normenkader met hen gedeeld en een concept-informatieverzoek. Na dit ambtelijk startoverleg is door de rekenkamer een verzoek ingediend bij de ambtelijke organisatie om een dossier aan te leveren met informatie die bijdraagt aan de beantwoording van de onderzoeksvragen ten aanzien van het verkeersveiligheidsbeleid in Soest.

Binnen afzienbare tijd is dit dossier op 7 februari 2025 door de beleidsambtenaren aangeleverd. Op 13 maart 2025 is ook het concept-OPM (Gemeente Soest, 2025b) aangeleverd die sinds die dag openbaar was en ter inzage lag. Wij hebben de aangeleverde documenten, aangevulde met zelf gevonden relevante stukken, doorgenomen ten behoeve van het onderzoek. De geraadpleegde stukken zijn in de bronnenlijst opgenomen.

2.2.2 Interviews

Op 14 maart hebben wij twee interviews van ongeveer één uur per gehouden op het gemeentehuis van Soest. Eerst een interview met twee beleidsambtenaren van de afdeling mobiliteit. Daarna met de wethouder van de portefeuille mobiliteit. Bij de interviews waren twee onderzoekers van Goudappel en één onderzoeker van de rekenkamer aanwezig.

Voor ieder interview is vooraf een leidraad opgesteld die de basis vormde voor het semigestructureerd interview. In een semigestructureerd interview wordt gestreefd naar een natuurlijk gespreksverloop waarbij de leidraad dient als middel om te controleren of alle relevante onderwerpen aan bod zijn gekomen.

Na afloop van de interviews hebben we inhoudelijke verslagen van de interviews voorgelegd aan de geïnterviewde personen. Na enkele kleine aanpassingen hebben zij de verslagen geaccordeerd. De geaccordeerde verslagen hebben als input gediend voor de beantwoording van de onderzoeksvragen. In hoofdstuk 3 wordt expliciet verwezen naar de input die voortkomt uit de interviews.

2.2.3 Sessie met raadsleden

Op 28 mei 2025 heeft een sessie met gemeenteraadsleden op het gemeentehuis van Soest plaatsgevonden. Het doel van de sessie was het ophalen van inzichten over het verkeersveiligheidsbeleid in Soest in de periode 2019 t/m 2024 in een vorm die ruimte biedt voor (onderlinge) dialoog.

Na een korte introductie van het onderzoek zijn er vier stellingen ingebracht voor een discussie van ongeveer 10 minuten per stelling. Voorafgaand aan de sessie zijn de stellingen gedeeld met de raadsleden en is hen gevraagd alvast gedachten daarover te vormen.

De vier besproken stellingen luiden:

Stelling 1 (Totstandkoming):
De raad is op adequate wijze betrokken geweest bij de totstandkoming van het beleid op verkeersveiligheid. *(Denk aan: het beleid van de afgelopen vijf jaar en de koers voor de komende jaren)*

Stelling 2 (Uitvoering – informatievoorziening):
De raad wordt adequaat, tijdig en toereikend geïnformeerd over de voorgenomen plannen, de voortgang en de bijstelling van het verkeersveiligheidsbeleid.

Stelling 3 (Uitvoering – inspelen op ontwikkelingen):
Het beleid in Soest speelt in op de ontwikkelingen en trends op het gebied van verkeersveiligheid. *(Denk aan: trends als de opkomst van snelle fietsen en meer afleiding in het verkeer; werkwijzen als de risicogestuurde aanpak; en maatregelen als van 50 naar 30 binnen de bebouwde kom)*

Stelling 4 (Doelbereik):
Het verkeersveiligheidsbeleid in Soest werpt zijn vruchten af.

Aan de raadssessie nam een vertegenwoordiging van negen verschillende fracties deel. De sessie van 28 mei 2025, 22.00 uur, is terug te kijken via het online portaal van de gemeente Soest met bestuurlijke informatie. De input die is vergaard tijdens de sessie is gebruikt voor beantwoording van de onderzoeksvragen. In hoofdstuk 3 wordt expliciet verwezen naar de input die voortkomt uit deze raadssessie.

3. Resultaten

In dit hoofdstuk beschrijven we de resultaten van het onderzoek voor ieder van de zeven deelvragen. Iedere deelvraag is onderverdeeld in een aantal deelonderwerpen die gebaseerd zijn op de normen per deelvraag. We beschrijven per deelonderwerp de bevindingen uit de documentenstudie, de interviews en de raadssessie. We sluiten iedere deelvraag af met een korte vooruitblik op het aankomende beleid dat beschreven is in het concept-OPM (Gemeente Soest, 2025b).

In hoofdstuk 4 verbinden we conclusies aan de bevindingen per deelvraag aan de hand van het normenkader.

3.1 Totstandkoming van het beleid (deelvraag 1)

We gaan hier in op de totstandkoming van het verkeersveiligheidsbeleid. Eerst behandelen we de verschillende beleidskaders die van kracht zijn geweest in de periode van 2019 t/m 2024 (paragraaf 3.1.1). Vervolgens gaan we in op de visie (paragraaf 3.1.2), de aansluiting op landelijke en regionale kaders (paragraaf 3.1.3), participatie (paragraaf 3.1.4) en de rol van kennisontwikkeling en innovatie (paragraaf 3.1.5). Tot slot blikken we vooruit in het licht van het concept-OPM (paragraaf 3.1.6).

3.1.1 Algemeen

Figuur 3.1 geeft een tijdlijn weer van belangrijke beleidsstukken ten aanzien van mobiliteit en verkeersveiligheid. Het beleid is tot en met 2021 voornamelijk bepaald door het GVVP uit 2008. Hoewel het programma in eerste instantie doorliep tot 2020, bleef het van kracht door de afwezigheid van een nieuw omgevingsprogramma (Jaarstukken 2021, p. 48). De uitstel voor de vaststelling van de omgevingsvisie is deels veroorzaakt door de uitstel van de omgevingswet. De nieuwe omgevingsvisie is sinds 2019 in de maak en is eind 2021 vastgesteld door de raad (Jaarstukken 2022, p. 30). In 2023 is groenlicht gegeven voor het opstellen van omgevingsprogramma's op basis van startnotities en in 2025 is vaststelling van de definitieve omgevingsprogramma's, waaronder het omgevingsprogramma mobiliteit, voorzien. Het omgevingsprogramma mobiliteit heeft een looptijd tot 2040.



Figuur 3.1: Tijdlijn van belangrijke beleidsstukken ten aanzien van mobiliteit en verkeersveiligheid.

3.1.2 Visie

De visie op verkeersveiligheid is terug te vinden in verschillende bronnen. Het GVVP omschrijft een visie op verkeersveiligheid. Recente coalitieakkoorden geven hun eigen visie op verkeersveiligheid. Ook tijdens de interviews voor dit onderzoek zijn de visie op verkeersveiligheid en de speerpunten van het beleid aan bod gekomen. Hieronder behandelen we de visie uit deze drie bronnen één-voor-één.

GVVP

Het overkoepelend doel van het GVVP is om oplossingsrichtingen en strategische doelen helder te maken om de vraag naar mobiliteit in goede banen te leiden (Gemeente Soest, 2008, GVVP beleidsnota). Het GVVP omvat de thema's bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De koppeling tussen deze thema's wordt in beperkte mate gelegd. Ten aanzien van bereikbaarheid wordt in het GVVP gesproken van een "optimale bereikbaarheid … binnen randvoorwaarden van verkeersveiligheid en leefbaarheid". Met name het niet nadrukkelijk benoemen van de verkeersveiligheid onder thema leefbaarheid is een gemiste kans. In het GVVP is leefbaarheid nauw gedefinieerd: "In het kader van verkeer en vervoer wordt met leefbaarheid het effect bedoeld van wegverkeer op luchtkwaliteit en geluidsbelasting.".

In het GVVP wordt de volgende visie op verkeersveiligheid gegeven:

"De verkeersveiligheid wordt bepaald door drie factoren: de mens, het voertuig en de weg. Hoewel het voertuig en de weg in eerste aanleg bepalend zijn, wordt door de groei van het verkeer en de toenemende complexiteit van verkeerssituaties, de menselijke factor steeds belangrijker. Door ons te richten op maatregelen aan de weg en het gedrag van de mens spannen we ons optimaal in om invulling te geven aan het concept Duurzaam Veilig."

Het verkeersveiligheidsbeleid volgens het GVVP richt zich voornamelijk op een *weginrichting* volgens de principes van Duurzaam Veilig (zie kader). Daarnaast wordt ook ingezet op *voorlichting en educatie* en *handhaving*, specifiek gericht op de risicogroepen jongeren en ouderen.

De nadruk op weginrichting wordt onderbouwd vanuit de visie dat de herkenbaarheid en voorspelbaarheid van verkeerssituaties van groot belang is voor het gedrag van weggebruikers; door de juiste weginrichting kan de weggebruiker gestuurd worden naar vertoning van het gewenste (veilige) weggedrag.

Volgens het GVVP heeft voorlichting als doel om burgers duidelijk te maken hoe de regels zijn, dat ze die begrijpen en dat ze gemotiveerd zijn zich ernaar te gedragen. Permanente verkeerseducatie – voortdurende/regelmatige scholing nodig om goed

Duurzaam Veilig
Integrale benadering van het verkeerssysteem waarbij de (beperkingen van) mens als uitgangspunt wordt genomen. De verkeersomgeving is zo ingericht, dat er geen ernstige ongevallen kunnen gebeuren. Hierbij gelden de principes: 1)functionaliteit van wegen; 2) homogeniteit van massa, snelheid en richting; 3) herkenbaarheid van de vormgeving en voorspelbaarheid van het wegverloop en het gedrag van weggebruikers (SWOV, 2019).

verkeersgedrag aan te leren dan wel bij te stellen – wordt beschouwd als een belangrijke pijler van verkeersveiligheid.

De visie op handhaving uit het GVVP is dat handhaving 'de sluitpost' is van de mensgerichte activiteiten. Dat wil zeggen, handhaving vult aan waar aanpassingen aan de weginrichting en voorlichting en educatie onvoldoende effect sorteren.

Coalitieakkoorden

In de onderzoeksperiode 2019 t/m 2024 zijn de coalitieakkoorden "Duurzaam en daadkrachtig" (2018-2022) en "Bouwen aan de toekomst, samen aan de slag" (2022-2026) actief geweest. Deze akkoorden geven hun eigen visie op verkeersveiligheid.

"Duurzaam en daadkrachtig" (2018-2022) is een beknopt akkoord. Een van de ambities rond ruimtelijke ontwikkeling is het vaststellen van een lange termijn omgevingsvisie, waarbij zoveel mogelijk inwoners betrokken worden bij dit traject. Verkeersveiligheid wordt in het coalitieakkoord benoemd in het kader van sporten en fietsen:

- Thema 'sport': *verkeersveiligheid van de fietsers moet een onderdeel zijn van de aanpak van het sportpark Bosstraat.*
- Thema 'meer fietsroutes': er gebeuren te vaak ongelukken bij rotondes aan de Koningsweg. *De fietsveiligheid van de rotondes moet worden verbeterd middels een verkenning naar passende maatregelen.*

Er komt geen duidelijke beschrijving terug van een visie op verkeersveiligheid. Wel wordt in het coalitieakkoord 2018-2022 vermeld dat er wordt voortgebouwd op de beleidskaders van de vorige coalitie; "al in gang gezette punten komen niet apart voor in dit akkoord".

In "Bouwen aan de toekomst, samen aan de slag" (2022-2026) staat verbinding met de (mondiale) 'Sustainable Development Goals' centraal. De coalitie streeft ernaar om verouderde beleidskaders te actualiseren. In het akkoord is ook de noodzaak van een mobiliteitsvisie vermeld. Hiervoor worden in de begroting van 2022 middelen uitgetrokken en zullen vanaf 2023 ook middelen worden geraamd voor de uitvoering. Verkeersveiligheid is een belangrijk speerpunt van het thema mobiliteit binnen dit coalitieakkoord. Er wordt daarbinnen *prioriteit* gegeven aan:

- veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers);
- veiligheid op en bij rotondes;
- voetgangersoversteekplaatsen;
- en fietspaden in het buitengebied.

Visie en speerpunten verkeersveiligheid op basis van de interviews

Deels in aanvulling op de visie uit het GVVP en de coalitieakkoorden, komen uit de interviews de volgende punten naar voren over de visie op verkeersveiligheid en de beleidsspeerpunten:

- Ambitie is nul slachtoffers, maar dat is lastig; er wordt gestreefd naar een zo klein mogelijke kans op verkeersslachtoffers.
- In de laatste jaren en vanuit het OPM is er een nieuwe andere wind dan eerder. Er is veel meer aandacht voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. De doorstroming

van de auto staat minder op één. Daardoor is er meer ruimte voor andere keuzes in ruimtegebruik, en dat heeft een sterke relatie met de verkeersveiligheid.
- Bestuurlijke prioriteiten zijn: (i) snelle fietsers; (ii) veiligheid in de schoolomgeving en op schoolroutes; (iii) en bij herinrichting meteen goede vormgeving meenemen met plek voor fietsers, voetgangers, parkeren en groen.
- Sport- en schoolroutes krijgen de voorkeur bij het nemen van (snelheidsremmende) maatregelen.
- Van 50 naar 30 km/u wanneer dat wenselijk is en dan alleen als het kan met een veilige, passende inrichting (niet zomaar bordjes plaatsen).
- Bewustwording over verkeersveilig gedrag wordt ook belangrijk geacht.

3.1.3 Aansluiting op landelijke en regionale kaders

Uit interviews met de wethouder en beleidsmedewerkers blijken door de raad vastgestelde beleidsstukken zoals het GVVP en de coalitieakkoorden de belangrijkste kaders voor het verkeersveiligheidsbeleid. Ook geven ze aan dat lopende projecten en bewonersvragen mede bepalend zijn voor welke acties er worden opgepakt.

Aansluiting bij de Aanpak SPV

In het beleid van 2019 t/m 2024 lijkt niet expliciet aansluiting te zijn gezocht bij de Aanpak SPV. Ten tijde van de totstandkoming en de tussenevaluatie van het GVVP was de Aanpak SPV (2018) er nog niet. Ook in de coalitieakkoorden van 2018-2022 en 2022-2026 wordt geen expliciete link met het SPV gelegd. Toch sluiten de speerpunten van het beleid in Soest wel impliciet deels aan op de beleidsthema's van de Aanpak SPV (zie Tabel 3.1).

De 9 beleidsthema's van Aanpak SPV	Speerpunten en voorbeelden beleid Soest
1. Veilige infrastructuur	Veiligheid bij rotondes, voetgangersoversteekbaarheid, fietspaden in het buitengebied
2. Heterogeniteit in het verkeer	Snelle fietsen
3. Technologische ontwikkelingen	Dynamische LED-verlichting bij rotondes
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers	Fiets- en voetgangersveiligheid
5. Onervaren verkeersdeelnemers	Veilige schoolomgevingen en veilige routes naar scholen en sportvoorzieningen
6. Rijden onder invloed	-
7. Snelheid in het verkeer	'Aanpak te hard rijden'
8. Afleiding in het verkeer	-
9. Verkeersovertreders	-

Tabel 3.1: Aansluiting van de speerpunten van het beleid van de gemeente Soest op de beleidsthema's van de Aanpak SPV.

Uit de interviews blijkt dat de risicogestuurde aanpak – waarbij risico's in het verkeerssysteem (datagedreven) in kaart worden gebracht en maatregelen aan de hand daarvan worden geprioriteerd – in de periode 2019 t/m 2024 niet echt is gevolgd. Zo is er bijvoorbeeld geen risicoanalyse uitgevoerd die concrete verkeersveiligheidsrisico's (risicolocaties en risicogroepen) in Soest in kaart brengt. Bij de 'Aanpak te hard rijden' is wel sprake van een risicogestuurde werkwijze: op basis van data wordt onderzocht op welke locaties maatregelen het meest nodig zijn (zie paragraaf 3.4).

Aansluiting bij regionale plannen

In het coalitieakkoord "Bouwen aan de toekomst, samen aan de slag" (2022-2026) wordt het belang van regionale samenwerking – zoals Bureau Regio Amersfoort – en bovengemeentelijke oplossingen onderstreept. Er wordt geïnvesteerd in het ambtelijk apparaat om onder andere op het gebied van verkeer beter grip te houden op regionale ontwikkelingen.

Het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2019-2023 van de Provincie Utrecht (2018) zet in op een risicogestuurde aanpak en gebruikt ongevallendata om gevaarlijke locaties te signaleren. Met de "3E's" (Engels: Education, Engineering & Enforcement) richt het programma zich op infrastructuur, verkeerseducatie en handhaving. Innovatie en het benutten van nieuwe databronnen versterken deze aanpak. Gemeenten worden gestimuleerd om te experimenteren met nieuwe ideeën, waarbij kennisdeling verplicht is. Samenwerking is leidend binnen de risicogestuurde aanpak en bevordert een integrale benadering van verkeersveiligheidsmaatregelen volgens het uitvoeringsprogramma. Het beleid van gemeente Soest vindt impliciet aansluiting bij het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2019-2023 van de Provincie Utrecht op de volgende wijze:

- Gemeente Soest zet zich op alle 3E's in voor verbeterde verkeersveiligheid (zie paragraaf 3.4.1);
- De provincie stimuleert het dat gemeenten experimenteren met nieuwe ideeën, zoals de gemeente Soest experimenteerde met de dynamische LED-verlichting bij rotondes.

3.1.4 Participatie

Het belang van participatie volgens de coalitieakkoorden

In het coalitieakkoord van 2018-2022 is "samen" een van de kernbegrippen voor de coalitieperiode. De coalitie zoekt de verbinding op met ondernemers, organisaties en inwoners. Dit zal worden gedaan door participatie verder te ontwikkelen en plaats te geven "vóór in de processen". Concreet zijn er afspraken gemaakt over:

- Participatie "vóór in processen" zodat inwoners meer invloed kunnen hebben.
- Een belangrijkere rol voor bewoners bij procedures zoals bestemmingsplannen, maar ook omgevingsvisie.
- "Right to challenge" (uitdaagrecht): bewoners mogen – binnen bepaalde kaders en voorwaarden – de taak van de gemeente overnemen als zij het beter kunnen.
- Burgerinitiatieven zo veel mogelijk faciliteren.
- Zoeken naar manieren om jongeren meer te betrekken bij gemeentelijke onderwerpen.

De coalitie wil door middel van verbindende uitgangspunten zoals – respect, transparantie en kennisuitwisseling – een goede samenwerking met de gehele raad en de "samenleving". Zo is er voor het coalitieakkoord ook al rekening gehouden met de inbreng van de andere partijen. Daarnaast zoekt de gemeente volgens het coalitieakkoord 2022-2026 de samenwerking op met: "partners, projectontwikkelaars, woningcorporaties, marktpartijen en andere professionals (en dat kunnen uiteraard ook inwoners zijn)". Er wordt in het coalitieakkoord nog niet concreet gemaakt hoe deze samenwerking of mogelijkheid tot inbreng zal worden vormgegeven. Er zijn geen specifieke belanghebbenden benoemd die betrekking hebben tot verkeersveiligheid. De samenwerkingen zijn eerder gericht op thema volkshuisvesting. De gemeente is verder benieuwd naar "wat inwoners zelf willen en kunnen doen in hun wijk" en naar de ideeën van inwoners over verschillende (beleids)onderwerpen.

De uitkomsten van de burgerpeiling worden meegenomen om de wensen van inwoners te begrijpen en daarop in te spelen, volgens het coalitieakkoord.

Recente participatietrajecten in het kader van de omgevingsprogramma's

In het kader van de omgevingsvisie en de omgevingsprogramma's hebben in de periode 2019-2023 verschillende participatietrajecten plaatsgevonden. Daarbij werd inbreng opgehaald onder inwoners en stakeholders. In het Communicatie- en participatieplan Omgevingsprogramma's (Gemeente Soest, 2023) worden de volgende stakeholders onderscheiden:

- Belangengroepen (zoals ondernemersverenigingen, ouderenbonden)
- Samenwerkingsverbanden (zoals Bureau Regio Amersfoort)
- Stakeholders uit het veld (zoals woningbouwcorporaties, zorgorganisaties)
- Adviesorganen (zoals commissie Ruimtelijke Kwaliteit en de adviescommissie Milieu en Ruimte)
- Andere overheden (Rijk, provincie Utrecht, buurgemeentes, waterschappen)

De inbreng werd op diverse manieren opgehaald (online platform, gesprekken op straat, bewonersavonden) en meegenomen in plannen en projecten. Uit de jaarstukken (Gemeente Soest, 2022b, 2023b) blijkt dat de participatietrajecten voornamelijk ingingen op de woonomgeving. Voor dit rekenkameronderzoek zijn voorbeelden van resultaten uit de participatietrajecten opgevraagd en ontvangen. Daaruit blijkt dat er ook vragen zijn gesteld over mobiliteit en verkeersveiligheid, zoals wat de grootste problemen met de verkeersveiligheid zijn (zie ook paragraaf 3.7.4); hoe fietsen in de wijk aantrekkelijker en makkelijk gemaakt kan worden; en hoe inwoners staan tegenover het idee dat auto's overal in de bebouwde kom nog maar 30 km/u mogen rijden.

Overige participatie

Uit de interviews komt naar voren dat naar de participatie in het kader van het OPM inwoners en belanghebbenden als volgt betrokken zijn/worden:

- 1x per kwartaal heeft de gemeente overleg met de Fietsersbond.
- Met scholen is regelmatig contact, zowel over kleine acties als over ideeën voor herinrichting.
- In het poldergebied is veel contact met bewonersorganisaties vanwege sluipverkeer.
- De jaarplanning houdt rekening met burgerinitiatieven. De gemeente denkt bij burgerinitiatieven mee en faciliteert: door middel van het beschikbaar stellen van financiering, vaak in combinatie met kleine verkeersmaatregelen die aansluiten bij het initiatief.

Betrokkenheid van de raad bij vorming van beleid

Tijdens de raadssessie is de stelling voorgelegd: *"De raad is op adequate wijze betrokken geweest bij de totstandkoming van het beleid op verkeersveiligheid."*

Uit de discussie komt het beeld naar voren dat de raad op hoofdlijnen betrokken wordt bij de totstandkoming van het beleid, zoals wat de doelen zijn ten aanzien van verkeersveiligheid. Er wordt geconstateerd dat de verkeersveiligheidsbeleid in elke P&C-cyclus aan bod komt en dat er tussentijds – soms met forse intervallen – presentaties voor

de raad zijn over het verkeersveiligheid. Daarentegen zijn er ook zorgen uitgesproken. Zo geven raadleden aan dat het lastig is het complete plaatje te krijgen van wat het beleid op verkeersveiligheid precies inhoud. Verder gaven raadsleden aan dat meepraten over het beleid niet altijd wordt ervaren als "betrokken worden". Ondanks dat de raad op verschillende momenten heeft meegepraat en meegestemd over het beleid, wordt door raadsleden betwijfeld of ze op die manier voldoende op de inhoud hebben kunnen uitoefenen.

3.1.5 Kennisontwikkeling en innovatie

In de visie in de GVVP beleidsnota (Gemeente Soest, 2008a) komt innovatie en kennisontwikkeling niet terug. De kaders lijken vastgesteld te zijn zonder dat men duidt op mogelijkheid tot nieuwe methodes of ontwikkelingen.

In het coalitieakkoord 2018-2022 worden innovatie en kennisontwikkeling worden niet benoemd in het kader van mobiliteit of verkeersveiligheid.

In het coalitieakkoord 2022-2026 worden de dynamische LED-waarschuwingsverlichting bij rotondes genoemd als innovatie. Verder komt innovatie in dit coalitieakkoord terug bij het thema wonen en ruimtelijke ordening, maar niet over mobiliteit of verkeersveiligheid.

3.1.6 Vooruitblik: concept Omgevingsprogramma Mobiliteit (OPM)

Het concept-OPM (Gemeente Soest, 2025b) hecht waarde aan de context en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Landelijke en provinciale kaders spelen een belangrijke rol in de totstandkoming van het OPM, denk aan het SPV, NTF en duurzaam veilig-visie. Omgevingsplannen- en programma's van relevante gemeenten zoals Amersfoort en Utrecht hebben ook invloed op de beleidsvorming van Soest – NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort, gebiedsgericht onderzoek Amersfoort. Ook raakvlakken met internationale doelen – de SDG's – zijn opgenomen per onderdeel, ook voor verkeersveiligheid.

Het omgevingsprogramma Mobiliteit staat niet op zich. Er is een integrale visie op "samen bouwen aan een groen, dorps en vitaal Soest". Het concept-OPM beschrijft hoe het samen met andere omgevingsprogramma's bijdraagt aan die visie via vijf hoofdthema's:

- Klimaatbestendigheid en duurzaamheid
- Sociale cohesie en leefkwaliteit
- Duurzame mobiliteit en toegankelijkheid
- Economische vitaliteit
- Biodiversiteit en natuurinclusiviteit

Bewoners en stakeholders hebben bijgedragen aan de vormgeving van de omgevingsvisie middels de al benoemde participatietrajecten in de periode 2019-2023. Deze liepen door ondanks de coronapandemie. De raad is meegenomen in de totstandkoming van het concept-OPM door middel van de Omgevingsvisie Soest en Soesterberg, het afwegingskader voor Omgevingsprogramma's en de Startnotitie Mobiliteit.

Kennisontwikkeling en innovatie worden meegenomen in het concept-OPM, zowel in het kader van duurzaamheid als digitalisering en participatie, maar worden niet expliciet benoemd ten aanzien van verkeersveiligheid.

3.2 Toepassing PDCA-cyclus (deelvraag 2)

We gaan hier in op de mate waarin de plan-do-check-act (PDCA)-cyclus wordt toegepast. We bespreken achtereenvolgens de informatievoorziening aan de raad (paragraaf 3.2.1), de bewaking van plannen tijdens de uitvoering (paragraaf 3.2.2) en de evaluatie van het beleid (paragraaf 3.2.3). Tot slot kijken we vooruit naar de rol van de PDCA-cyclus binnen het concept-OPM (paragraaf 3.2.4).

3.2.1 Informatievoorziening aan de raad (plan & do)

In de beleidsstukken en -kaders die aan ons beschikbaar zijn gesteld, zijn geen afspraken opgenomen over de informatievoorziening aan de raad. Uit interviews en informatie-uitwisseling met beleidsmedewerkers blijkt dat er wel sprake is van reguliere informatievoorziening aan de raad. Zo wordt de raad sinds 2021 via weekberichten geïnformeerd over een collegevoorstel of actuele ontwikkeling rondom mobiliteitskwesties en -projecten, waaronder verkeersveiligheid. Een voorbeeld is de memo over de verkeersmaatregelen in de omgeving van De Buut (Gemeente Soest, 2021b). Hierin worden een aantal punten aangehaald: de stand van zaken, beoogde resultaten, korte – en lange termijn maatregelen, uitvoering, communicatie, evaluatie, en de kosten en baten en dekking van de maatregelen. De wethouder geeft ook aan dat afwijkingen van opgestelde budgetten of doelen tijdig gecommuniceerd worden door het college om hier akkoord op te krijgen.

In de raadssessie is de stelling voorgelegd: *"De raad wordt adequaat, tijdig en toereikend geïnformeerd over de voorgenomen plannen, de voortgang en de bijstelling van het verkeersveiligheidsbeleid."*

De unanieme stellingname was: "nee". Uit de nuancering die daarop volgde bleek (zoals ook benoemd in paragraaf 3.1.4) dat de raadsleden op hoofdlijnen geïnformeerd worden over het verkeersveiligheidsbeleid, met name via de P&C-cyclus, maar dat de informatievoorziening volgens de raadsleden niet consequent tijdig, adequaat en actief is. Raadsleden wensen dat er discussie wordt gevoerd als er plannen gewijzigd worden en halen daarbij het voorbeeld van '50 naar 30 km/uur' aan. Enkele raadsleden geven aan naar hun idee onvoldoende in die discussie en het daaruit volgende beleid betrokken te zijn geweest. Daar werd door andere raadsleden tegenovergesteld dat hen daar wel stukken over zijn toegezonden, dat ze over '50 naar 30 km/uur' hebben kunnen lezen, maar dat ze zich inderdaad niet *actief* betrokken voelden in die discussie.

Verder is de mate waarin beleid vertaalt naar waarneembare resultaten op straat door raadsleden aan de kaak gesteld in de raadssessie. Zij zouden graag zien dat beleidskeuzes uiteindelijk ook zichtbaar worden op straat; en dat wanneer er plannen in uitvoering worden gebracht die niet aansluiten op geformuleerd beleid, dat dit actief aan de raad wordt doorgegeven.

3.2.2 Bewaking van plannen tijdens uitvoering (plan & do)

De planning en uitvoering van maatregelen worden vermeld in de vastgestelde jaarstukken. Deze hebben wij ontvangen en geanalyseerd voor de jaren 2019 t/m 2023. De jaarstukken zijn op dezelfde manier opgesteld – op 2019 na – waardoor deze overzichtelijk en duidelijk

te volgen zijn. Verkeersveiligheid maakt onderdeel uit van het thema Mobiliteit en Infrastructuur. Over verkeersveiligheid en mobiliteit staat in de jaarstukken beknopt:

- welke plannen daadwerkelijk zijn uitgevoerd en de resultaten daarvan;
- wat de stand van zaken is voor lopende plannen;
- verantwoording over achterstanden;
- de inkomsten en uitgaven;
- en een vooruitzicht op het vervolg.

Er zijn ook andere documenten en verslagleggingen die bijdragen aan het bewaken van de planning en het informeren van de raad. De wekelijkse memo's aan de raad zijn hier een onderdeel van. Een voorbeeld is een weekbericht over de flexflitser aan de Dalweg waarin de stand van zaken, de eerste resultaten, diens implicaties en de vervolgstappen worden besproken (Gemeente Soest, 2023e).

Ook in structureel terugkerende overleggen wordt de uitvoering van plannen besproken, blijkt uit de interviews. Zo zijn er regelmatig overleggen met de werkgroep verkeer. Dat is een werkgroep met vertegenwoordiging van beleidsmedewerkers van de gemeente, boa's, politie en de veiligheidsregio waarin lopende verkeer- en verkeerveiligheidsprojecten worden besproken en nieuwe verkeersproblemen of -aandachtspunten die op de radar zijn gekomen. Voor grote projecten zijn er ook structurele overleggen over de voortgang. Voor het Verkeersplan Soest-Zuid wordt bijvoorbeeld elke maand vooruit gekeken op het werk met hulpdiensten, handhaving, OV-diensten, aannemers (en intern ook de afdelingen Realisatie en Communicatie).

3.2.3 Evaluatie (check & act)

Er is een tussenevaluatie van het GVVP uit 2015 (Gemeente Soest, 2015). Deze gaat stapsgewijs door de doelstellingen van de GVVP heen en maakt voor de evaluatie gebruik van een bottom-up methode (van uitvoering naar beleidsdoelen) waarbij ook beoordeeld is of de doelen SMART zijn geformuleerd. Concreet is gekeken in hoeverre de ambitie om in te zetten op weginrichting, voorlichting en handhaving, is behaald en wat er nog te behalen valt. De belangrijkste conclusies van de tussenevaluatie met betrekking tot verkeersveiligheid zijn:

- dat de beleidsdoelen (van de GVVP), met name de herinrichting van wegen volgens Duurzaam Veilig, niet bereikt kunnen worden binnen de bestaande financiële kaders;
- dat in de loop der jaren door de financiële situatie en daaraan gekoppeld de prioriteitstelling bij beheer en onderhoud van wegen er steeds meer ad hoc maatregelen werden getroffen op locaties waar verkeersongevallen hebben plaatsgevonden en minder werd ingespeeld op waar risico's zijn in het verkeerssysteem die aangepakt moeten worden;
- dat wegens sterke afname in betrouwbaarheid, de ongevallenregistratie van de politie niet meer als sturingselement zal dienen voor beleid;
- en dat niet onderbouwd kan worden of de gemeente op koers ligt met het streven naar dat inwoners zich veiliger voelen in het verkeer (subjectieve verkeersveiligheid).

Een document in het kader van bijstelling van beleid (check & act), is de oplegnotitie bij het GVVP uit 2017 (Gemeente Soest, 2017). Hierin wordt het beleid voor de laatste jaren van de GVVP (tot 2020, maar feitelijk tot de vaststelling van het OPM, zie paragraaf 3.1.1)

vastgesteld met een terugblik naar de voortgang in de afgelopen jaren. Er worden keuzes gemaakt over het voortzetten, aanpassen en stoppen met onderdelen van het beleidskader van de GVVP op basis van de evaluatie. De inhoudelijke doelen, de prioritering en de maatregelen die in de oplegnotitie staan, worden in paragrafen 3.3 en 3.4 behandeld.
Wij hebben geen documenten ontvangen voor de periode 2019-2024 die over bijstelling van het verkeer- en verkeerveiligheidsbeleid gaan. Wel kunnen de jaarverslagen gezien worden als onderdeel van de "check" en "act" fasen van de PDCA-cyclus, omdat hierin wordt weergegeven (i) welke maatregelen zijn uitgevoerd, (ii) wat de voortgang is van lopende maatregelen en (iii) waarom een aantal begrote maatregelen (nog) niet zijn uitgevoerd. Enkele voorbeelden hiervan zijn opgenomen in paragraaf 3.5.3. Toch schetst dit geen compleet beeld, omdat het beleid dat is voorgenomen, maar nog niet is opgenomen in de begroting, ook niet terugkeert in de jaarverslagen.

3.2.4 Vooruitblik: concept Omgevingsprogramma Mobiliteit (OPM)

Het concept-OPM (Gemeente Soest, 2025b) benoemd de vier beleidsfasen van de PDCA-cyclus (zie kader).

- **Beleidsontwikkeling**: wat willen we? Hier formuleren we onze visie en doelen.
- **Beleidsdoorwerking**: hoe maken we het mogelijk? Hier stellen we de kaders, regels en afspraken op en werken deze uit.
- **Beleidsuitvoering**: hoe voeren we het uit? De fase gaat over de praktische uitvoering en het beheer.
- De vierde fase gaat over **beleidsevaluatie**. Dit volgt onder meer uit de monitoring. Daarom heeft deze fase geen specifieke plek in de geprioriteerde en geordende actie-overzichten. In de uitvoering heeft deze fase natuurlijk wel een plek.

In het actieoverzicht per beleidsdoel in het concept-OPM is per actie aangegeven in welke fase van de PDCA-cyclus deze past: beleidsontwikkeling, beleidsdoorwerking en beleidsuitvoering. Over de vierde fase, beleidsevaluatie, wordt gesteld dat deze een plek krijgt in de monitoring en uitvoering van het OPM.

3.3 Doelen van het beleid (deelvraag 3)

We gaan hier in op doelen van het verkeersveiligheidsbeleid. We beschrijven achtereenvolgens de oorspronkelijke doelen in het GVVP (paragraaf 3.3.1), de aangepaste doelen naar aanleiding van de tussenevaluatie van het GVVP (paragraaf 3.3.2) en de doelen in de jaarrekeningen (paragraaf 3.3.3). Daarna reflecteren we op de doelen en de mate waarin ze SMART geformuleerd zijn (paragraaf 3.3.4). Tot slot blikken we vooruit op de doelen die in het concept-OPM zijn opgenomen (paragraaf 3.3.5).

3.3.1 Oorspronkelijke doelen in het GVVP

In het GVVP zijn drie doelen gesteld ten aanzien van verkeersveiligheid. Volgens de tussenevaluatie van het GVVP (Gemeente Soest, 2015) zijn die doelen SMART geformuleerd:

- *Geen VOC (verkeersongevallenconcentraties) en blackspots op wegen in 2020*: "Er is specifiek benoemd dat het om VOC's en blackspots gaat, het is meetbaar op basis van de ongevallenregistratie en het is realistisch met een tijdspad tot 2020." (Gemeente Soest, 2015, p. 18)
- *Onveilig gevoel in verkeer onder inwoners neemt af*: "Er ligt een specifiek geformuleerde doelstelling die meetbaar en toetsbaar is met een enquête. Het doel is SMART" (Gemeente Soest, 2015, p. 19)
- *80% van de wegen ingericht volgens duurzaam veilig*: "Het doel is SMART geformuleerd, specifiek en meetbaar" (Gemeente Soest, 2015, p. 20)

3.3.2 Doelen naar aanleiding van de tussenevaluatie van het GVVP

In de tussenevaluatie (Gemeente Soest, 2015) en oplegnotitie (Gemeente Soest, 2017) zijn de GVVP-doelen aangepast en anders geprioriteerd, wegens praktische, budgettaire en/of organisatorische overwegingen:

- *Praktisch*: de registratie van ongevallencijfers is niet meer betrouwbaar. Hierdoor kunnen beleid en maatregelen niet meer worden bepaald op basis van VOC.
- *Budgettair*: beperkt budget door afwezigheid structureel budget (niet vastgesteld in GVVP en bleef uit door financiële crisis) en verschuiving subsidies waardoor weinig middelen beschikbaar zijn voor lokale maatregelen. Inzet op herinrichting volgens duurzaam veilig is niet meer haalbaar en wegens politieke keuzes ligt de prioriteit bij beheer en onderhoud.
- *Organisatorisch*: zoals ook vermeld in het coalitieakkoord, 'kraakt' het een en ander bij de ambtelijke organisatie (Gemeente Soest, 2022a).

De nieuwe doelen die zijn opgenomen in de tussenevaluatie en oplegnotitie, worden onderbouwd door bovengenoemde overwegingen en zijn uiteindelijk het resultaat van politieke keuzes en prioritering. De volgende doelen zijn geformuleerd:

- *Verkeersonveiligheid aanpakken met de 'Aanpak te hard rijden'*: snelheid als indicator om verkeersveiligheid aan te pakken. Past in de risicogestuurde aanpak van het SPV.
- *Subjectieve verkeersonveiligheid verminderen*: het laten afnemen van het onveiligheidsgevoel van inwoners door middel van financiële ondersteuning voor bewonersinitiatieven verkeersveiligheid en verkeerseducatie op scholen.

- *Weginrichting volgens Duurzaam Veilig door werk-met-werk maken:* wegen waar onderhoud komt zoveel mogelijk aanpassen om er toch een duurzaam veilige inrichting van te maken.

3.3.3 Doelen in de jaarrekeningen

In de jaarrekeningen staan ook doelen opgenomen per thema. Voor verkeersveiligheid zijn dit elk jaar dezelfde doelen, met enkele toevoegingen/aanscherpingen in 2023:

1. Objectief minder ongevallen;
2. Hoger gevoel van veiligheid in het verkeer;
3. Wegen schoon, heel en veilig;
4. Veilige wegen waar iedereen toegang tot heeft (toevoeging in 2023);
5. Verkeersveiligheid voor kwetsbare deelnemers (toevoeging in 2023).

De eerste drie doelen sluiten duidelijk aan op de drie doelen uit de oplegnotitie van het GVVP: het voorkomen van ongevallen met de 'Aanpak te hard rijden' (doel 1); het streven naar een verbetering van de subjectieve veiligheid (doel 2); en het Duurzaam Veilig inrichten van wegen met de focus op beheer en onderhoud (doel 3; en indirect doelen 1 en 2).

3.3.4 Reflectie op de doelen

De doelen in de jaarrekeningen sluiten aan bij de visie die is opgesteld in het GVVP en zijn deels **SMART** geformuleerd:

- De doelen zijn niet zeer **s**pecifiek geformuleerd en daardoor blijven vragen open als: hoeveel minder (doel 1); hoeveel hoger (doel 2); welk aandeel van de wegen (doelen 3 en 4); en hoeveel verbetering (doel 5).
- De doelen zijn in principe **m**eetbaar (met ongevallendata en enquêtes), waarbij we opmerken dat het meten van doel 4 wel uitdagender is.
- De doelen passen binnen de taken en verantwoordelijkheden die de gemeente als wegbeheerder heeft en zijn in die zin **a**cceptabel.
- De doelen zijn op zich **r**ealistisch, maar dit hangt sterk af van de mate waarin ze worden nagestreefd en het tijdsbestek dat ervoor staat. Beide laten ruimte voor interpretatie, zoals hierboven opgemerkt.
- De doelen zijn niet expliciet **t**ijdsgebonden. Het is onduidelijk of de doelen voor dat jaar (van de jaarrekening) gelden of voor een langere periode.

We merken ook op dat de doelen niet gerelateerd zijn aan risico-indicatoren uit de Aanpak SPV.

3.3.5 Vooruitblik: concept Omgevingsprogramma Mobiliteit (OPM)

De structuur van het concept-OPM (Gemeente Soest, 2025b) is overzichtelijk. De doelen zijn helder geformuleerd en duidelijk van elkaar te onderscheiden. Hoofddoelen zijn uitgesplitst in specifieke uitgangspunten. Het hoofddoel voor verkeersveiligheid is:

"Verbeteren van de (verkeers)veiligheid met de ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2040"

Dit doel is SMART geformuleerd en wordt verder aangescherpt door subthema's en uitgangspunten, die het doel specifieker en meetbaar maken. De subthema's met voorbeeld

en van uitgangspunten zijn opgenomen in Tabel 3.2. Die subthema's sluiten goed aan bij de risico's die in het SPV genoemd zijn.

Subthema	Voorbeelden van uitgangspunten (niet uitputtend)
Veilig oversteken	Voetgangers kunnen hoofdwegen binnen 400 meter veilig oversteken; hoofdwegen hebben een geloofwaardige inrichting passend bij de maximumsnelheid; en meer.
Veilige rotondes	Naderingssnelheid van auto's omlaag; plaatsen dynamische LED-verlichting op 50 km/u wegen bij voldoende ruimte.
Netwerkeisen fietsinfrastructuur	De functionele en recreatieve fietsnetwerken moeten minimaal met elkaar verbonden, direct, aantrekkelijk, comfortabel en verkeersveilig zijn.
Aandachtspunten bij fiets-infrastructuur	Stimuleren van het gebruik van speedpedelecs door deze, onder voorwaarden, op het fietspad te houden; kinderen moeten zich veilig van en naar school en de sportvereniging kunnen verplaatsen.
Hoofdwegen	Op hoofdwegen heeft doorstroming voorrang, zolang dit veilig en ruimtelijk kan.
Polderwegen	Polderwegen blijven zoals ze zijn, maar wel met toevoeging van verkeersplateaus op wegen met langzaam verkeer.

Tabel 3.2: Subthema's ten aanzien van verkeersveiligheid in het concept-OPM.

Uit de interviews komt naar voren ten aanzien van de doelen op verkeersveiligheid in het Omgevingsprogramma Mobiliteit:

- Het omgevingsprogramma mobiliteit is veel ambitieuzer dan de eerdere koers.
- In het omgevingsprogramma mobiliteit wordt veiligheid als belangrijk doel genoemd. Er is geen prioritering tussen doelen binnen het omgevingsprogramma (NB: voor acties binnen een doel is wel prioritering opgenomen), dus op basis daarvan is niet te stellen hoe het belang van het doel op verkeersveiligheid zich verhoudt tot andere doelen in het omgevingsprogramma. Veiligheid is vaak verweven met andere thema's, bijvoorbeeld inzetten op fietskwaliteit of oversteek is STOMP en veiligheid.
- Beleid van gemeente Soest is nul verkeersslachtoffers als ambitie, conform landelijk en provinciaal beleid. In de uitwerking van het beleid zijn op dit moment twee speerpunten: (1) van 50 naar 30 op grijze wegen; en (2) het STOMP-principe, dus meer nadruk op voetganger, fietsers en OV.

3.4 Voorgenomen maatregelen (deelvraag 4)

We gaan hier in op de voorgenomen verkeersveiligheidsmaatregelen volgens de beleidsstukken. Eerst beschrijven we maatregelen die zijn opgenomen in de GVVP-oplegnotitie uit 2017 (paragraaf 3.4.1) en de onderbouwing van de geplande maatregelen (paragraaf 3.4.2). Daarna geven we een overzicht van de budgetten voor verkeersveiligheid (paragraaf 3.4.3) en de kostenafwegingen (paragraaf 3.4.4). Vervolgens beschrijven we de rol van kennisontwikkeling en innovatie in het beleid en de maatregelen op verkeersveiligheid. Tot slot blikken we vooruit op de plannen die zijn opgenomen in het concept-OPM (paragraaf 3.4.6).

3.4.1 Maatregelen volgens de GVVP-oplegnotitie

In de GVVP-oplegnotitie (Gemeente Soest, 2017) zijn de doelen en maatregelen op het thema verkeersveiligheid bijgesteld naar aanleiding van de tussenevaluatie. De doelen zijn al benoemd in paragraaf 3.3.2. Om deze doelen te bereiken worden in de oplegnotitie de volgende concrete maatregelen genoemd:

- *Volgen ontwikkeling ongevalscijfers*
- *'Aanpak te hard rijden'* toepassen om te bepalen waar infrastructurele maatregelen nodig zijn.
- *Bewonersinitiatieven en bewustwordingsacties* op het gebied van verkeersveiligheid ondersteunen door middel van een financiële bijdrage.
- *Verkeerseducatie op scholen* met (structureel terugkerende) lespakketten en activiteiten ondersteunen door middel van een financiële bijdrage.
- *Wegen inrichten volgens Duurzaam Veilig* met de prioriteit bij beheer en onderhoud (werk-met-werk maken). Concrete projecten/wegen die genoemd worden, zijn:
  - Lange en Korte Brinkweg
  - Beetzlaan
  - Albert Cuyplaan
  - Wege Zandlaan
  - Dolderseweg
  - De Beaufortlaan (gedeelte)
  - Heezerspoor Westzijde
  - Soesterhoogt
  - Verlengde Paltzerweg (gedeelte)
  - Westelijke ontsluiting Soesterberg
  - Frits Koolhovenlaan
  - Kampweg
  - Veldmaarschalk Montgomeryweg
  - Banningstraat
  - Postweg
  - Kamerlingh Onneslaan
  - Oude Tempellaan

Daarnaast blijkt uit de tussenevaluatie dat de gemeente Soest ook voornemens was om in te zetten op handhaving door middel van:

- *overleg met de politie*;
- het *plaatsen van snelheidscamera's* in overleg met het OM (met onderbouwing vanuit de 'Aanpak te hard rijden');
- en de *inzet van boa's* voor specifieke onderdelen van verkeershandhaving (zoals parkeren).

Voor effectief verkeersveiligheidsbeleid wordt doorgaans geadviseerd om integraal in te zetten op de "drie E's": infrastructuur, verkeerseducatie en handhaving (Engels: Engineering,

Education & Enforcement). Met bovenstaande maatregelen zet de gemeente Soest in op het verbeteren van de verkeersveiligheid vanuit deze drie invalshoeken.

3.4.2 Onderbouwing van maatregelen, acties en activiteiten

De voorgenomen plannen zoals deze in de GVVP beleidsnota en het uitvoeringsprogramma zijn genoteerd (Gemeente Soest, 2008a, 2008b), zijn voorzien van een probleemanalyse. In de beleidsnota worden maatregelen onderbouwd op kwalitatieve wijze vanuit een visie en kwantitatief vanuit een analyse van verkeersongevallencijfers en scores per wegtype voor de huidige inrichting ten opzichte van de principes van Duurzaam Veilig.

Ook wordt in het uitvoeringsprogramma koppeling gelegd met de beleidskaders, voornamelijk het GVVP, maar ook regionale plannen zoals het VERDER-pakket. Volgens het uitvoeringsprogramma zijn de *beoordelingsaspecten bij maatregelen/acties* de omvang van het probleem, de uitvoeringsmogelijkheden en de fysieke capaciteit en kosten. De bijgestelde maatregelen in de GVVP-oplegnotitie volgen uit de bevindingen van de tussenevaluatie. In de tussenevaluatie en de oplegnotitie is de probleemanalyse uit het oorspronkelijke GVVP echter niet meer geactualiseerd.

Over de keuze voor en onderbouwing van maatregelen in de afgelopen jaren komen de volgende punten naar voren uit de interviews:

- Vragen komen langs in het portefeuille-overleg, eventueel in het college. In het portefeuille-overleg brengt de wethouder de visie en wensen van het college over en vraagt om ambtelijk advies.
- Dat ambtelijk advies komt weloverwogen vanuit de inhoud tot stand. Een voorbeeld is het ambtelijk advies rondom de aanleg van voetgangersoversteekplaatsen (zebrapaden) op 50 km/h-wegen (zie onderstaand kader).

Voorbeeld: ambtelijk advies over voetgangersoversteekplaats (VOP) op 50 km/h-wegen (bron: interviews)

VOP's zijn een regelmatig terugkerend onderwerp van gesprek tijdens de in portefeuille-overleggen tussen wethouder en ambtenaren. De mogelijkheden voor het verbeteren van de oversteekbaarheid van 50 km/h-wegen voor voetgangers worden per situatie overwogen. Daarbij nemen de ambtenaren de volgende punten in ogenschouw:

- Een zebrapad bij een VOP is in de basis een voorrangsmaatregel, geen veiligheidsmaatregel, volgens landelijke richtlijnen.
- In de praktijk zien de ambtenaren dat een middeneiland aanleggen vaak voldoende is om de oversteekbaarheid te verbeteren. Op basis van voetgangersstromen en autostromen wordt gekeken of een zebrapad bij een VOP met middeneiland wenselijk is.
- Alleen een zebrapad neerleggen zonder de juiste verlichting (en snelheidsremmende maatregelen) kan de verkeersonveiligheid doen toenemen. Zeker wanneer er relatief weinig voetgangers oversteken en automobilisten hen daardoor niet verwachten. De ambtenaren benadrukken daarom dat een VOP met zebrapad goed aangekleed moet zijn met verlichting en snelheidsremming om de verkeersveiligheid te waarborgen.

3.4.3 Budgetten voor verkeersveiligheid

Hieronder geven we een overzicht van de budgetten voor verkeersveiligheid. We maken daarbij onderscheid tussen structurele budgetten en eenmalige budgetten voor specifieke maatregelen.

Uit de interviews komen de volgende punten naar voren ten aanzien van de financiering van maatregelen:

- Er is in het verleden gebruik gemaakt van de subsidies vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) met name voor de 'Aanpak te hard rijden'.
- Op een gegeven moment was er erg weinig budget beschikbaar (tussenevaluatie GVVP). Bijvoorbeeld ook niet om aanvullende veiligheidsmaatregelen mee te nemen bij onderhoud. Dat is toen gerepareerd met een jaarlijks krediet van € 200.000 per jaar voor kleine maatregelen en om in te zetten als plus op onderhoud (zie 'structurele budgetten').

Structurele budgetten

In Tabel 3.4 zijn de budgetten opgenomen die de gemeente Soest structureel (jaarlijks) beschikbaar heeft voor verkeersveiligheid.

Jaarlijks krediet	Omschrijving	Budget, jaarlijks	Bron
Verkeersveiligheid en kleine verkeerskundige aanpassingen	Structureel krediet dat geoormerkt is voor verkeersveiligheid. 'Aanpak te hard rijden' valt ook onder dit budget: € 25.000 voor snelheidsremmende maatregelen op erftoegangswegen.	€ 57.595	Overzicht budgetten en kredieten cluster Mobiliteit
Eigen projecten	Structureel krediet dat om het jaar als volgt wordt ingezet: - ene jaar voor uitvoering van koppelkansen bij groot onderhoud, bijvoorbeeld voor het betalen van een verkeersdrempel die niet in het onderhoudsbudget van de weg zit; - andere jaar voor maatregelen volgend uit het GVVP. Het krediet is geoormerkt voor reconstructies van wegen. In de praktijk voor het grootste deel ten behoeve van verkeersveiligheid.	€ 200.000	Overzicht budgetten en kredieten cluster Mobiliteit
Fietsbeleid	Structureel krediet voor maatregelen ten behoeve van fietsgebruik en fietsveiligheid, zoals fietspaden obstakelvrij maken, een fietsverlichtingscampagne en de lopen of fietsen naar school campagne 'High Five'.	€ 55.346	Overzicht budgetten en kredieten cluster Mobiliteit

Tabel 3.3: Structurele, jaarlijks terugkerende budgetten die worden ingezet voor verkeersveiligheid.

In de oplegnotitie van het GVVP (Gemeente Soest, 2017) worden ook structurele budgetten genoemd voor ondersteuning van buurtacties (jaarlijks € 1.500) en van verkeerseducatie op scholen (jaarlijks € 2.000). We nemen aan dat deze budgetten inmiddels deel uitmaken van de budgetten in Tabel 3.3.

Maatregelen en eenmalige budgetten

Het maatregelenpakket van het GVVP is aangescherpt in 2017, ten gevolge van de conclusies die in de tussenevaluatie zijn getrokken (Gemeente Soest, 2017). De maatregelen uit de oplegnotitie zijn opgenomen in Tabel 3.4. Deze lijst aan maatregelen is aangevuld met maatregelen die zijn benoemd in het 'Overzicht budgetten en kredieten cluster Mobiliteit' dat de ambtelijke organisatie voor dit rekenkameronderzoek heeft aangeleverd.

Maatregel	Omschrijving	Budget	Bron
Uitvoering 'Aanpak te hard rijden'	Infrastructurele maatregelen op locaties waar hard wordt gereden o.b.v. analyse (en snelheidsdisplays)	€ 100.000	Oplegnotitie GVVP
Herinrichting Lange en Korte Brinkweg	Grootschalige reconstructie van de weg.	€ 1.000.000	Oplegnotitie GVVP
Herinrichting Beetzlaan	Herinrichtingsproject	€ 200.000	Oplegnotitie GVVP
Herinrichting Albert Cuyplaan	Herinrichtingsproject	€ 200.000	Oplegnotitie GVVP
Herinrichting wegen buiten bebouwde kom (60 km/h-zones)	Herinrichtingsproject	€ 200.000	Oplegnotitie GVVP
Herinrichting Insingerstraat	Herinrichtingsproject	€ 200.000	Oplegnotitie GVVP
Onderzoek en uitvoering voor verbetering oversteekplaatsen	3 prioriteitslocaties: Beukenlaan, Vrijheidsweg, Birkstraat	€ 200.000	Oplegnotitie GVVP
Veiligheid fietsers en dynamische LED-verlichting op rotondes	Verleggen van fietspaden om snelheid van fietsers te verlagen en dynamische LED-verlichting om attentie van automobilisten te verhogen.	€ 309.475	Overzicht budgetten en kredieten cluster Mobiliteit
Onbewaakte spoorwegovergangen	Beveiligen of opheffen van de Gouden Ploeg en twee andere onbewaakte spoorwegovergangen.	€ 200.000	Overzicht budgetten en kredieten cluster Mobiliteit

Tabel 3.4: Voorgenomen verkeersveiligheidsmaatregelen volgens oplegnotitie van het GVVP en het overzicht budgetten en kredieten cluster Mobiliteit.

Naast de maatregelen en budgetten uit die in bovenstaande tabellen staan, worden in de gemeente Soest ook fietspaden aangelegd en/of verbeterd waarvoor budgetten beschikbaar zijn. Ook bij deze projecten speelt een verkeersveilige (her)inrichting een rol, blijkt uit de interviews.

3.4.4 Kostenafweging

De oorspronkelijke kostenafweging is gemaakt in het GVVP uitvoeringsprogramma (Gemeente Soest, 2008b). In de tussenevaluatie is gebleken dat gaandeweg financiële beperkingen de kostenafweging hebben beïnvloed. Het beleid werd sinds omstreeks 2014 reactiever. Dit wil zeggen dat voornamelijk maatregelen getroffen worden naar aanleiding van incidenten. Een voorbeeld (uit 2014/2015) die in de tussenevaluatie wordt benoemd:

"*Bijvoorbeeld bij de Dorresteinweg, waarbij het ging om achterstand in het onderhoud van de weg (scheurvorming en gaten in het asfalt). Waarna in het verlengde van die discussie de Wiekslоterweg is opgepakt middels planvorming en subsidieverzoek. Daarnaast zijn er afgelopen jaar (2015) tijdelijke maatregelen getroffen op de Dalweg om het zicht te verbeteren bij oversteekplaatsen, na een ongeluk met een overstekende fietser.*"
(Gemeente Soest, 2015, p. 15)

In de GVVP-oplegnotitie naar aanleiding van het GVVP is, gegeven de financiële realiteit van toen, bewust een nieuwe kostenafweging gemaakt (zie ook paragraaf 3.3.2).

Ook in de afgelopen jaren was de koers, door beperkt budget en beperkte capaciteit voor uitvoering in de basis 'werk met werk maken', blijkt uit de interviews. In de meer recente jaren kon daar steeds meer van afgeweken worden door het structureel krediet om in te zetten 'als plus op onderhoud voor veiligere inrichting' en andere verkeersveiligheidsprojecten (zie paragraaf 3.4.2).

3.4.5 Kennisontwikkeling en innovatie

In de onderzoeksperiode 2019 t/m 2024 zijn er enkele voorbeeld van experimenten en pilots met nieuwe verkeersveiligheidsmaatregelen in Soest, namelijk:

- *'Aanpak te hard rijden'*: voor Soest een nieuwe aanpak. Een aanpak die voortgekomen is uit een raadsinitiatief. De 'Aanpak te hard rijden' is een stap vooruit in het proactief verkeersveiligheidsbeleid dat de Aanpak SPV propageert. Er wordt proactief onderzocht: is de inrichting ongeloofwaardig, maar is herinrichting/onderhoud voorlopig niet gepland? Geven de gereden snelheden wel aanleiding tot maatregelen? In die gevallen kunnen maatregelen vanuit de 'Aanpak te hard rijden' worden gefinancierd.
- *Aanpak rotondes*: er wordt geëxperimenteerd met LED-verlichting bij rotondes om de veiligheid van fietsers te verbeteren. Er zijn ook een aantal onderzoeken uitgevoerd om inzichten te verkrijgen op het gebied van fietsveiligheid bij rotondes.
- *Design thinking*: in het kader van verkeersveiligheid voor kwetsbare deelnemers, is middels een design thinking project samen met basisschool De Buut nagedacht over maatregelen. Kinderen mochten ook meedenken en -tekenen.

In de raadssessie is de stelling voorgelegd: *"Het beleid in Soest speelt in op de ontwikkelingen en trends op het gebied van verkeersveiligheid."*

De opmerkingen ten aanzien van deze stelling laten zich in de volgende punten samenvatten:

- Soest is onvoldoende adaptief als het gaat om de opkomst van snellere fietsen, want er wordt onvoldoende werk gemaakt van het verbreden van fietspaden.

- Een ontwikkeling ten aanzien van verkeersveiligheid is de achteruitlopende mentaliteit van verkeersdeelnemers. Met beleid kan daar weinig tot geen invloed op worden uitgeoefend.
- Soest doet soms mee met innovaties die inspelen op nieuwe ontwikkelingen, maar dat wordt vaak niet groot uitgemeten. Een voorbeeld is de pilot 'speed pedelecs op fietspaden' waar Soest aan deelneemt.
- De LED-verlichting bij rotondes is een mooi voorbeeld van hoe Soest soms voorop loopt. Het is een goede pilot die ook is overgenomen door buurgemeenten.
- Er is hoop dat in de komende jaren beter wordt meegegaan met trends. Anderzijds zijn er zorgen over of dat wenselijk is. Zo worden kanttekeningen geplaatst bij de verkeersveiligheidseffecten en kosten van de maatregel van 50 naar 30 km/uur binnen de bebouwde kom.

3.4.6 Vooruitblik: concept Omgevingsprogramma Mobiliteit (OPM)

In het concept-OPM (Gemeente Soest, 2025b) zijn concrete acties opgenomen in een "geprioriteerd en geordend actieoverzicht per doel" (deel C van het OPM). De samenhang tussen de acties in deel C is niet zozeer expliciet, maar blijkt wel uit de prioritering in het actieoverzicht en meer algemeen uit de visie die geschetst wordt in de context (paragraaf 2.3) van het OPM: de noodzaak van betere infrastructuur in combinatie met snelheidsbeperkende maatregelen en gedragsbeïnvloeding.

In deel B van het OPM wordt voor zes subthema's onder verkeersveiligheid (zoals veilig oversteken, veilige rotondes, etc.) een korte probleemanalyse geschetst. Ook worden per subthema beleidsuitgangspunten genoemd die soms als maatregel geformuleerd zijn (deel B van het OPM). Zie ook paragraaf 3.3.5 voor de zes subthema's met voorbeelden van uitgangspunten.

De maatregelen die in het concept-OPM genoemd staan, worden niet onderbouwd met een risicoanalyse zoals de Aanpak SPV die voorstelt. Ook wordt niet benoemd of een dergelijke analyse gepland is.

Het concept-OPM geeft aan dat maatregelen en acties worden afgewogen middels de P&C-cyclus. Daar wordt een integrale afweging gemaakt voor de inzet van mensen en middelen. Middels data wordt de voortgang van acties en doelen gemonitord. Er worden concrete criteria benoemd in het concept-OPM: oplossend vermogen, draagvlak, haalbaarheid, uitvoerbaarheid, kosten en planning.

Kennisontwikkeling en innovatie worden niet expliciet genoemd in het kader van verkeersveiligheid. Wel is er aandacht voor innovatie en technologische ontwikkeling op andere thema's binnen mobiliteit. Zo wordt er in het concept-OPM gesproken over digitalisering middels slimme verkeerslichten en het inzetten van data om verkeersstromen te monitoren en reguleren.

Uit de interviews komt naar voren ten aanzien van de voorgenomen maatregelen in het Omgevingsprogramma Mobiliteit:

- Educatie, campagnes en gedragsmaatregelen zullen structureel worden opgepakt in en naar aanleiding van het omgevingsprogramma mobiliteit. In het omgevingsprogramma

mobiliteit is er meer aandacht voor educatie en gedragsmaatregelen. Vooral in relatie tot fietsstimulering. Dit volgt uit een eerder gehouden rekenkamercommissie-onderzoek over het fietsbeleid van de gemeente. Verkeersveiligheid kan daarop meeliften. Provincie jaagt fietsstimulering aan.

- Twee beleidsspeerpunten zijn 'van 50 naar 30 op grijze wegen' en het 'STOMP-principe: meer nadruk op voetganger, fietsers en OV'. Beide speerpunten worden over het algemeen gedragen door de raad. In de uitwerking naar concrete maatregelen, blijkt het toch uitdagend om vast te houden aan deze speerpunten.
- Ambtelijk is er geen lijst met meer urgente veiligheidsknelpunten/de wegen en kruispunten met de grootste risico's. Wel is er een kaart met structuurknelpunten (hoeveelheid verkeer klopt niet bij de functie en inrichting van de weg) en capaciteitsknelpunten (er is meer verkeer dan de weg gezien zijn functie aankan) voor hoofdwegen. De structuurknelpunten worden in het omgevingsprogramma benoemd (aan het eind van deel B).
- Het OPM is heel ambitieus, maar er zijn geen voldoende middelen voor alle ambities en daarom zullen er keuzes gemaakt moeten worden.
- De raad is meegenomen met de visie, het ruimtelijk afwegingskader en de startnotitie mobiliteit. De raad is daarin niet zo concreet geweest. Nu aan college om het uit te werken. Als er geld nodig is, komt de raad opnieuw aan zet. Dat is de belangrijkste uitdaging voor de ambities voor de komende jaren. Als de raad besluit minder geld beschikbaar te stellen, zijn er nieuwe keuzes nodig.
- Begin 2025 komt het college met de aangekondigde Perspectiefnota 2026-2029. Daarin komen prioriteiten te staan over hoe de middelen ingezet gaan worden. Door de bezuinigingen vanuit het Rijk zal die perspectiefnota in het teken staan van temporiseren.

3.5 Feitelijk ingezette maatregelen (deelvraag 5)

We gaan hier in op de feitelijk ingezette verkeersveiligheidsmaatregelen in de periode van 2019 t/m 2024. Eerst schetsen we kort het algemene beeld ten aanzien van capaciteit en uitvoering (paragraaf 3.5.1). Ten tweede geven we een overzicht van de uitgevoerde maatregelen, acties en activiteiten (paragraaf 3.5.2). Ten derde beschrijven we in welke mate het feitelijke beleid aansluit op het voorgenomen beleid (paragraaf 3.5.3). Ten vierde beschrijven we de prioriteiten en volgorde van uitvoering van maatregelen. De uitvoering van maatregelen uit het OPM is nog niet begonnen. Daarom hebben we bij deze deelvraag geen vooruitblik in het licht van het concept-OPM opgenomen.

3.5.1 Algemeen

Het team Mobiliteit bij de gemeente Soest is in de afgelopen jaren uitgegroeid tot een team van vijf leden. Dit team is verantwoordelijk voor het gehele domein mobiliteit. Verkeersveiligheid is hier onderdeel van en zit verwezen in de verschillende opgaven en projecten binnen mobiliteit, blijkt uit de interviews. Maatregelen worden dan ook gedaan vanuit verschillende budgetten. Hierdoor is het uit documenten moeilijker te herleiden welke budgetten specifiek van toepassing zijn voor verkeersveiligheidsactiviteiten.

3.5.2 Overzicht van uitgevoerde maatregelen, acties en activiteiten

De gemeente Soest werkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid vanuit infrastructuur, educatie en campagnes en handhaving. Bij infrastructuur ligt de focus op veiligheid voor fietsers en voetgangers. Bij educatie en campagnes ligt de focus op basisschoolomgevingen. Een beknopt overzicht per aspect volgt hieronder.

Infrastructuur

- Veiligheid fietsers op rotondes
- Verbeteren voetgangersoversteekbaarheid hoofdwegen (en spoorwegovergangen)
- ‘Aanpak te hard rijden’ (snelheidsremmende maatregelen)
- Herinrichting van wegen (deels vanuit fietsbeleid)
- Onderhoud van wegen op peil

Educatie, campagnes en gedragsmaatregelen

- Voorlichting en verkeerseducatie bij basisscholen voor een veilige schoolomgeving (i.c.m. kleine verkeersmaatregelen)
- Lopen en fietsen naar school stimuleren (‘High Five’)
- ‘Wij gaan weer naar school’-campagne
- Fietsverlichtingscampagne
- ‘Aanpak te hard rijden’ (snelheidsdisplays ter bewustwording)

NB: Uit de interviews blijkt dat er de afgelopen jaren geen structureel programma voor educatie, campagnes en gedragsmaatregelen was. Er werd vooral gereageerd op initiatieven van inwoners en scholen. Ook wordt er soms aangesloten op andere projecten. De werkzaamheden bij Soest-Zuid zijn daar een voorbeeld van: nu wegen dicht zijn voor gemotoriseerd verkeer, wordt daarop aangesloten met een campagne om meer te gaan fietsen naar school. De wethouder benadrukte in het interview dat bewustwording over

verkeersveilig gedrag belangrijk wordt geacht. Daarover gaat hij ook zelf in gesprek met inwoners. Bijvoorbeeld met jongeren over snelle fietsen en met ouders over parkeren dicht bij een school.

Handhaving

- Regelmatig overleg 'werkgroep verkeer' – gemeente, boa's, politie en veiligheidsregio – over onder andere verkeersveiligheid
- Jaarlijks indienen van onderbouwde aanvraag bij het OM voor het plaatsen van flexibele en vaste flitsers

Met bovenstaande maatregelen zet de gemeente Soest in op het verbeteren van de verkeersveiligheid vanuit infrastructuur, educatie en campagnes en handhaving. Bij infrastructuur ligt de focus op veiligheid voor fietsers en voetgangers. Bij educatie en campagnes ligt de focus op basisschoolomgevingen. De beleidsambtenaren gaven in het interview aan dat ze proberen maatregelen voor meer verblijfskwaliteit, verbeteren van lopen en fietsen en verkeersveiligheid samen op te laten gaan.

Een gedetailleerd overzicht van uitgevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen is opgenomen in Bijlage 1.

3.5.3 Uitvoering conform beleid en onderbouwing van afwijkingen

De feitelijk ingezette maatregelen sluiten aan op het voorgenomen beleid (zie paragraaf 3.4.1). Verschillende wegen zijn tijdens onderhoudswerkzaamheden heringericht. De 'Aanpak te hard rijden' is consistent toegepast in de afgelopen jaren. Initiatieven van verschillende basisscholen zijn ondersteund. Op het gebied van handhaving is er regelmatig overleg met de Politie en worden consequent aanvragen voor (flex)flitsers ingediend bij het OM.

De jaarstukken vermelden afwijkingen en doorschuivingen van budgetten, kosten en projecten. Een deel van deze afwijkingen wordt ook beknopt toegelicht, zoals:

- De snelheidsdisplays zijn een jaar later uitgevoerd dan gepland (in 2021), hierover was geen toelichting gegeven in de jaarstukken van 2020.
- Uitloop van de maatregelen voor onbewaakte spoorwegovergang door te veel uiteenlopende belangen (2020)
- Verschuiving herinrichting oversteeklocaties door beperkte beschikbare ruimte en om in aanmerking te komen voor subsidie (2023)
- 60 km zones bij Paltzerweg werkzaamheden sinds 2021, waarbij het elk jaar een jaar opschuift. Er mist een update over de werkzaamheden (zie bijv. jaarstuk 2022, p. 217).

Grote financiële afwijkingen (>100 k€) worden consistent toegelicht in de jaarstukken.

3.5.4 Prioritering in de uitvoering van maatregelen

Uit de interviews komen de volgende punten naar voren ten aanzien van de prioritering van maatregelen:

- De prioriteiten worden bepaald in de jaarplanning. Verreweg de meeste projecten zijn integrale opgaves waar verkeersveiligheid in wordt meegenomen, bijvoorbeeld onderhoudsprojecten of nieuwe ontwikkelingen. Het aantal projecten dat echt puur op veiligheid is gericht is relatief beperkt.

- Ambtelijk is er geen lijst met meer urgente veiligheidsknelpunten/de wegen en kruispunten met de grootste risico's. Wel is er een kaart met structuurknelpunten (hoeveelheid verkeer klopt niet bij de functie en inrichting van de weg) en capaciteitsknelpunten (er is meer verkeer dan de weg gezien zijn functie aankan) voor hoofdwegen.
- De keuzes over welke projecten moeten worden opgepakt, komen vanuit het college (bestuurlijke prioriteit, voorbeeld: 'aanpak rotondes') en op basis van de planning van anderen (onderhoud, ontwikkeling). Daar is ambtelijk van onder af weinig sturing op. De laatste tijd is er wel meer aandacht en ruimte om zelf maatregelen te initiëren en niet te wachten op onderhoud.
- De risicogestuurde aanpak wordt niet echt gevolgd. Ongevallen, snelheden op basis van VIASTAT worden gebruikt (VIASTAT is de ingang om breder te kijken dan alleen ongevallen). Er werd tot heden geen gebruik gemaakt van het MOVE-dashboard (VeiligheidNL) of een provinciale risicoanalyse of risicomodel, maar gemeente Soest is bezig hiertoe toegang te verkrijgen. Voor de gemeentelijke 'Aanpak te hard rijden' is de data gebruikt om prioriteiten te stellen en om te checken of er effecten zijn. Dit lijkt effectief.
- Er is in het verleden gebruik gemaakt van de subsidies vanuit het SPV met name voor de 'Aanpak te hard rijden'. Binnenkort gaat de gemeente Soest ook weer nieuwe aanvragen doen voor die SPV-gelden.

3.6 Inzicht in objectieve en subjectieve verkeersveiligheid in Soest (deelvraag 6)

We gaan hier in op de gegevens die de gemeente Soest gebruikt om inzicht te krijgen in de staat en de ontwikkeling van de verkeersveiligheid. Eerst beschrijven we welke gegevens de gemeente gebruikt en reflecteren we op de kwaliteit van die gegevens (paragraaf 3.6.1). Vervolgens beschrijven we in welke mate de gebruikte gegevens aansluiten op de risico-indicatoren uit het SPV en de doelen van het beleid van Soest (paragraaf 3.6.2). Tot slot blikken we vooruit op de verkeersveiligheidsgegevens die volgens het concept-OPM in de komende jaren gebruikt zullen worden (paragraaf 3.6.3).

3.6.1 Gegevens die de gemeente Soest raadpleegt

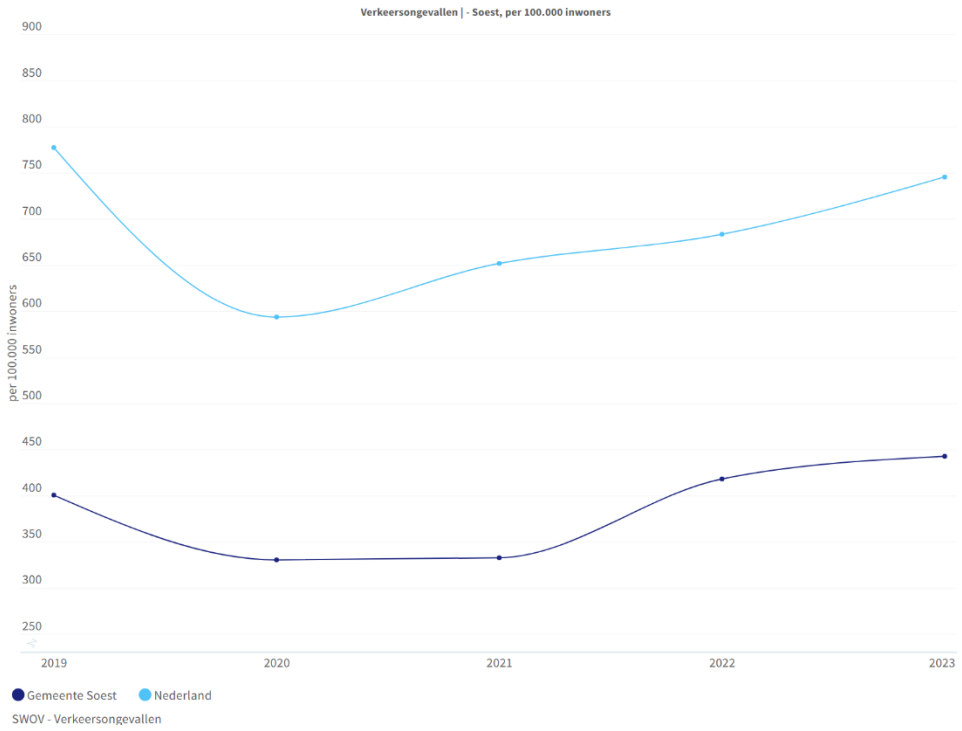
Objectieve gegevens: verkeersongevallen en gereden snelheden

De beleidsambtenaren van de gemeente Soest gaven in het interview aan VIASTAT als voornaamste bron te gebruiken voor inzicht in de verkeersongevallen en gereden snelheden. VIASTAT is een online dashboard gebaseerd op de STAR-database die ongevallengegevens van de politie en verzekeraars (ongevallen met uitsluitend materiële schade) bevat. Ook bevat het dashboard indicatoren van gereden snelheden per wegvak.

De gemeente Soest is zich bewust van de beperkingen van ongevallendata. In de oplegnotitie van het GVVP uit 2017 is aangegeven dat de ontwikkeling van ongevalscijfers wordt gevolgd, maar dat er niet gestuurd kan worden op de ongevalscijfers van destijds. In de concept jaarstukken van 2024 wordt wel weer de ontwikkeling van het aantal verkeersongevallen in Soest per 100.000 inwoners gepresenteerd (Figuur 3.2) met de opmerking:

"Een belangrijke indicator is het aantal verkeersongevallen per jaar per 100.000 inwoners. Helaas duurt het lang voordat deze gegevens per gemeente beschikbaar zijn. In onderstaande grafiek staan de laatst beschikbare gegevens uit de periode 2019-2023. De gemeente Soest is vergeleken met het landelijk gemiddelde relatief veilig. Ons doel is desondanks het aantal verkeersongevallen te verlagen naar 0 verkeersslachtoffers in 2050 volgens het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)." (Gemeente Soest, 2025a)

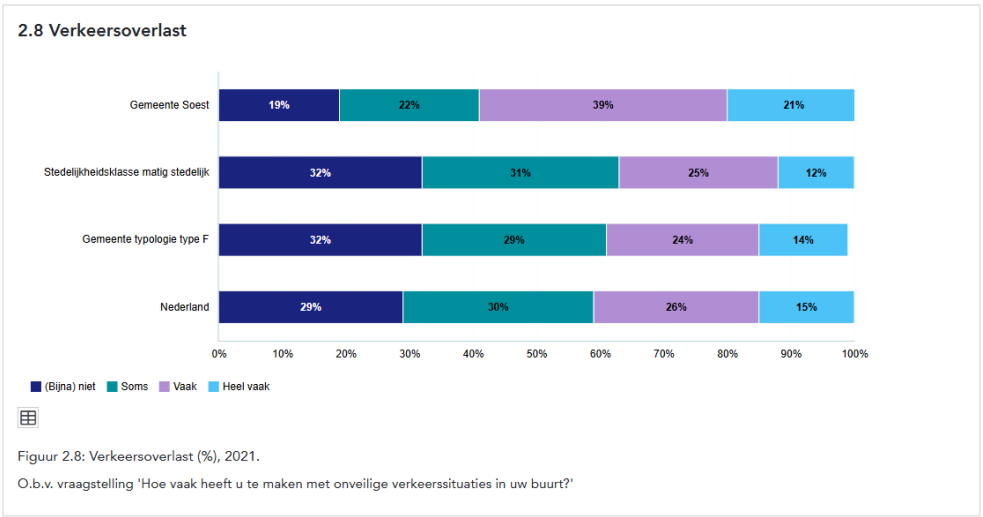
De gemeente Soest heeft tot heden geen toegang tot andere databronnen over verkeersongevallen zoals het MOVE-dashboard van VeiligheidNL dat op basis van de registratie door ambulancediensten meer inzicht geeft in met name fietsongevallen zonder betrokkenheid van motorvoertuigen. Ook maakt de gemeente Soest geen gebruik van een geografisch model met verkeersveiligheidsrisico-indicatoren (denk aan: in welke mate de weginrichting afwijkt van ontwerprichtlijnen en snelheidsoverschrijdingen per wegvak), zoals sommige provincies en gemeenten gebruiken.



Figuur 3.2: Aantal verkeersongevallen per 100.000 inwoners in de gemeente Soest en in heel Nederland. Bron: waarstaatjegemeente.nl

Subjectieve gegevens: ervaren verkeersveiligheid

Volgens de beleidsambtenaren heeft de gemeente Soest geen indicator om de subjectieve verkeersveiligheid te meten. In de tussenevaluatie van het GVVP is destijds aangegeven dat de ontwikkeling in het gevoel van verkeersonveiligheid wordt gemeten met de tweejaarlijkse burgerpeiling “Waar staat je gemeente?” vanuit de VNG. Op de website van “Waar staat je gemeente” is alleen de burgerpeiling uit 2021 terug te vinden, met daarin één vraag over verkeersveiligheidsbeleving (Figuur 3.3). Op basis van deze ene meting kan geen ontwikkeling worden gevolgd.



Figuur 3.3. Vraag uit Burgerpeiling 2021 over de beleving van verkeersveiligheid. Bron: waarstaatjegemeente.nl

Door peilingen op straat in 2023 in het kader van de ontwikkeling van het concept-OPM zijn er wel kwalitatieve gegevens over de ervaren verkeersveiligheid beschikbaar die we verderop in paragraaf 3.7.4. beschrijven.

Kwaliteit van de verkeersongevallenregistratie

De gemeente Soest heeft weinig invloed op de kwaliteit van de verkeersongevallenregistratie. De kwaliteit van de verkeersongevallenregistratie door de politie is vanaf 2018 meer betrouwbaar dan voorheen. Dat komt omdat de politie sindsdien, mede in het kader van het STAR-initiatief, de kwaliteit en kwantiteit van ongevallengegevens aanzienlijk verbeterde. Daardoor is van steeds meer geregistreerde ongevallen de exacte locatie bekend. Bovendien is er sinds 2018 meer personeelscapaciteit bij de afdeling van Rijkswaterstaat beschikbaar gekomen die handmatige controles en nabewerkingen op de ongevallendata uitvoert (Rijkswaterstaat – CIV, 2022).

Ondanks deze verbeterslag geeft de verkeersongevallenregistratie van de politie nog steeds een beperkt beeld. De politie komt namelijk niet bij elk verkeersongeval ter plaatse. Met name ongevallen zonder betrokkenheid van gemotoriseerde voertuigen, komen worden daardoor vaak niet geregistreerd door de politie. Daardoor is naar schatting slechts 10% van de slachtoffers van dergelijke ongevallen (met name fietsers) – zelfs wanneer er ernstig letsel is – opgenomen in het landelijke bestand geregistreerde ongevallen Nederland (BRON) (Aarts et al., 2024).

Om een completer beeld van verkeersongevallen te verkrijgen worden ook data verzameld over verkeersgewonden uit de zorg via verschillende bronnen (Aarts et al., 2024): registraties van ziekenhuizen, spoedeisende hulpafdelingen en ambulancediensten. Gemeenten zijn vooral de ambulancediensten relevant, omdat deze ook informatie over de locatie van het ongeval leveren. Deze databron is de afgelopen jaren stapsgewijs ontwikkeld door VeiligheidNL in samenwerking met regionale ambulancediensten. Momenteel is het gros van deze diensten aangesloten. In de praktijk is de ontsluiting van de data naar gemeenten nog beperkt. Beperkingen in het delen van de data spelen hier een grote rol in.

Ondanks de kanttekeningen die er te plaatsen zijn bij de verkeersongevallenregistratie, bieden verkeersongevallenstatistieken over de afgelopen 5 jaar wel inzichten en handvatten voor beleid. De gemeente Soest lijkt daar weinig zicht op te hebben. Zo is er bijvoorbeeld ambtelijk geen lijst met de locaties met de meeste verkeersongevallen en de kenmerken van die ongevallen (denk aan afloop, ernst, betrokken partijen) (zoals benoemd in paragraaf 3.5.4).

3.6.2 Aansluiting op risico-indicatoren en doelen

We concludeerden eerder dat de verkeersveiligheidsdoelen in de jaarrekeningen in theorie meetbaar zijn (zie paragraaf 3.3.4). Er zijn echter geen indicatoren opgesteld om de doelen te meten. In de praktijk wordt voortgang op de doelen dan ook niet consistent gemeten en gerapporteerd. In het interview geven de beleidsambtenaren aan dat er sinds 2017 middels de ‘Aanpak te hard rijden’, snelheidsdata wordt aangehouden als risico-indicator. Locaties waar een trend is van te hard rijden, worden onder de loep genomen. Daarnaast geven ze aan dat meldingen van inwoners worden gebruikt als risico-indicatoren.

Aansluiting op risico-indicatoren

Het SPV onderscheid 5 hoofdrisico-indicatoren:

1. Veilige infrastructuur
2. Veilige snelheid
3. Veilige verkeersdeelnemers
4. Veilige voertuigen
5. Hoogwaardige traumazorg

Onder deze 5 indicatoren hangen nog meer specifieke risico-indicatoren die in de Aanpak SPV deels zijn uitgewerkt. Denk daarbij aan de weginrichting van wegen in verhouding tot richtlijnen die daarvoor gelden vanuit veiligheid voor 'veilige infrastructuur'. Of de mate van voorkomen van rijden onder invloed, het afgeleid zijn tijdens het rijden en het rijden zonder gordel voor 'veilige verkeersdeelnemers'.

De gemeente Soest gebruikt zoals gezegd risico-indicatoren voor 'veilige snelheid'. Voor 'veilige infrastructuur' en 'veilige verkeersdeelnemers' zijn in de afgelopen jaren geen specifieke indicatoren ingezet om ontwikkelingen te monitoren. Van de indicator 'veilige voertuigen' kan gesteld worden dat deze voornamelijk beïnvloed kan worden door nationaal en Europees beleid en daarmee grotendeels buiten de invloedssfeer van een gemeente ligt. De indicator 'hoogwaardige traumazorg' gaat over aanrijtijden van nood- en hulpdiensten en de kwaliteit van zorg in geval van een verkeersongeval. Hier kan een gemeente op inspelen door rekening te houden met de doorstroming van nood- en hulpdiensten bij het beheren en aanpassen van hun wegennet. Dit gebeurt ook in Soest.

Aansluiting op doelen

In Tabel 3.7 geven we een overzicht van hoe de gebruikte gegevens voor inzicht in verkeersveiligheid aansluiten op de drie doelen van de afgelopen jaren uit de GVVP-oplegnotitie uit 2017 (paragraaf 3.3.2). Daaruit concluderen we dat de gebruikte gegevens om ontwikkelingen op verkeersveiligheid te volgen slechts beperkt aansluiten op de doelen.

Doelen	Gebruikte gegevens en indicatoren
Verkeersonveiligheid aanpakken met de 'Aanpak te hard rijden'	Gereden snelheden als risico-indicator
Subjectieve verkeersonveiligheid verminderen	Geen structurele gegevens/metingen. Meldingen van inwoners (ad hoc).
Weginrichting volgens Duurzaam Veilig door werk-met-werk maken	Geen concrete indicatoren voor 'veilige infrastructuur'.

Tabel 3.5: Aansluiting doelen op gebruikte gegevens voor inzicht in de verkeersveiligheid.

In de jaarrekeningen komen ook de doelen "Objectief minder ongevallen" en "Veilige wegen waar iedereen toegang tot heeft" en "Verkeersveiligheid voor kwetsbare deelnemers" terug. Zoals benoemd in paragraaf 3.6.1. is er geen overzicht van objectieve gegevens over het aantal verkeersongevallen en de betrokken deelnemers. Daarmee is de aansluiting op deze drie doelen ook matig.

3.6.3 Vooruitblik: concept Omgevingsprogramma Mobiliteit (OPM)

In het concept-OPM (Gemeente Soest, 2025b) is nagedacht over indicatoren om de voortgang op de doelen te meten:

- Aantal verkeersongevallen uitgesplitst naar: soort weggebruiker, snelheidslimiet en locatie. Kanttekening: de onvolledige registratiegraad zorgt voor een minder betrouwbaar beeld.
- Het aantal en soort verkeersovertredingen: om in kaart te brengen welke overtredingen er worden gemaakt.
- Score voor Soest als 'fietsstad', bepaald door inwoners.

De ongevallenindicator heeft een duidelijke relatie met het hoofddoel in het OPM ten aanzien van verkeersveiligheid; het verbeteren van de (verkeers)veiligheid met de ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2040. Het OPM kent daarnaast 6 subdoelen (thema's) op verkeersveiligheid (zie paragraaf 3.3.2). Hoe deze zich verhouden tot de indicatoren voor monitoring is niet expliciet gemaakt in het OPM. Waarschijnlijk zijn de bovengenoemde drie indicatoren niet toereikend om voortgang op deze subdoelen inzichtelijk te maken.

De beleidsambtenaren van de gemeente Soest gaven in het interview aan dat de lijst aan indicatoren in het OPM een eerste lijst is en dat het monitoringsplan in 2025 verder wordt uitgewerkt. De concept jaarstukken van 2024 bevestigen dit: *"Onderdeel van het omgevingsprogramma mobiliteit is het maken van een monitoringsprogramma. Hieruit komen nieuwe indicatoren. Deze nemen we op na vaststelling van het omgevingsprogramma."* (Gemeente Soest, 2025a).

3.7 Doeltreffendheid en doelmatigheid (deelvraag 7)

We gaan hier in op de mate waarin het verkeersveiligheidsbeleid doeltreffend en doelmatig is. Eerst beschrijven we op welke wijze de effectiviteit van maatregelen en het beleid wordt gemonitord en geëvalueerd (paragraaf 3.7.1). Daarna beschouwen we op verschillende manieren de doeltreffendheid van het beleid. We kijken daarbij naar of ingezette maatregelen bewezen effectief zijn (paragraaf 3.7.2), hoe de ontwikkeling is in geregistreerde verkeersongevallen (paragraaf 3.7.3), hoe inwoners de verkeersveiligheid ervaren volgens straatinterviews uit 2023 in het kader van het OPM (paragraaf 3.7.4) en hoe raadssleden reageerden op de stelling over doeltreffendheid van het beleid (paragraaf 3.7.5). Tot slot beschouwen we ook de doelmatigheid van het beleid aan de hand van de verhouding tussen de effecten en de kosten van getroffen maatregelen (paragraaf 3.7.6).

De uitvoering van maatregelen uit het OPM is nog niet begonnen. Over de doeltreffendheid en doelmatigheid kunnen dus geen uitspraken gedaan worden. Daarom hebben we bij deze deelvraag geen vooruitblik in het licht van het concept-OPM opgenomen.

3.7.1 Monitoring en evaluatie

De jaarstukken geven geen inzicht in welke mate de gestelde doelen zijn bereikt. Ook bevatten ze geen informatie over de effectiviteit van de ingezette maatregelen.

Maatregelen worden niet consequent gemonitord en geëvalueerd. Uit de interviews blijkt dat er door ambtenaren wel checks worden uitgevoerd om te kijken of maatregelen effectief zijn. Zo wordt bijvoorbeeld in het online dasboard VIASTAT gekeken of gereden snelheden zijn afgenomen na het plaatsen van snelheidsremmende maatregelen zoals drempels.

De gemeente heeft verschillende vormen van verkeerseducatie en -campagnes ondersteund in de onderzoeksperiode 2019 t/m 2024 (zie paragraaf 3.5.2). De gemeente heeft weinig inzicht in de respons op deze activiteiten, zoals hoeveel deelnemers bereikt zijn.

De pilot met dynamische LED-knipperlichten bij rotondes is wel geëvalueerd: er zijn verschillende onderzoeken en effectstudies naar de rotondes uitgevoerd in opdracht van de gemeente Soest. De conclusies en aanbevelingen uit die onderzoeken zijn ook toegepast om de verkeersveiligheid te verbeteren. Zo blijkt uit het “Weekbericht Aanpak verkeersveiligheid rotondes Soest” van 7 november 2023 aan de gemeenteraad (Gemeente Soest, 2023d) dat bijvoorbeeld de aansluitingen van fietspaden op rotondes worden aangepast om de naderingssnelheid van fietsers te verlagen en ervoor te zorgen dat ze eerder gedetecteerd worden door het dynamische LED-systeem.

3.7.2 Herleidbaarheid van bijdrage aan verkeersveiligheidsdoelen

De mate van doeltreffendheid van het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Soest is lastig vast te stellen en blijkt niet expliciet uit de voor dit onderzoek ontvangen documentatie. Aantonen in welke mate verkeersveiligheidsmaatregelen bijdragen aan de gestelde verkeersveiligheidsdoelen is sowieso een ingewikkelde opgave. Effecten van maatregelen zijn niet los van elkaar te zien en verkeersveiligheid wordt beïnvloed door demografische ontwikkelingen (bevolkingsgroei; vergrijzing; etc.), mobiliteitstrends

(afgelegde afstand per vervoerwijze per leeftijdsgroep; opkomst van snellere fietsen en grotere personenauto's; etc.) en maatschappelijke ontwikkelingen die hun uitwerking hebben in gedragingen op straat (afleiding door de smartphone; alcohol en drugsgebruik; vermoeidheid; etc.).

Voor dit onderzoek zijn de getroffenen maatregelen in de afgelopen 5 jaar (zie paragraaf 3.5.2) niet stuk voor stuk onder de loep genomen. Wel kunnen we in meer algemene zin reflecteren op de mate waarin het waarschijnlijk is dat de maatregelen positief bijdragen aan de verkeersveiligheid aan de hand van de effectiviteitswijzer van SWOV & CROW (2024). De effectiviteitswijzer geeft van veel voorkomende verkeersveiligheidsmaatregelen aan in welke mate hun effecten in de praktijk bewezen zijn.

De gemeente Soest zet in op het herinrichten en onderhouden van wegen. Infrastructurele ingrepen zijn voor een groot deel bewezen effectief, zo blijkt uit de effectiviteitswijzer. Alleen het verbeteren van het wegdek is 'waarschijnlijk effectief' volgens de effectiviteitswijzer.

Concreet zet de gemeente Soest ook in op het verbeteren van de oversteekbaarheid voor voetgangers en het aanleggen van verkeersdrempels met de 'Aanpak te hard rijden'. Beide zijn effectieve maatregelen volgens de effectiviteitswijzer. Ook het inrichten van veilige schoolroutes en -zones, een focuspunt van Soest, is 'deels effectief' volgens de effectiviteitswijzer.

De aanpak veilige rotondes, specifiek door de inzet van dynamische LED-verlichting, is een ander speerpunt van Soest. De effectiviteitswijzer zegt hier niets over deze specifieke maatregel, maar de maatregel is in 2021 in opdracht van de gemeente Soest geëvalueerd (Goudappel, 2021). Volgens de onderzoekers was het systeem destijds onvoldoende om te komen tot een verkeersveilige situatie. Voorwaarde om te komen tot een veilig systeem was volgens hen om ook snellere fietsers tijdig te detecteren. Daartoe deden de onderzoekers enkele aanbevelingen die de gemeente Soest ter harte heeft genomen in latere aanpassingen van de rotondes met het LED-systeem (zie het voorbeeld in de vorige paragraaf). Daarmee zou het systeem nu wel effectief kunnen bijdragen aan verbeterde verkeersveiligheid, al zal dat moeten blijken uit onderzoek van de huidige situatie.

Tot slot heeft de gemeente Soest ook verschillende vormen van verkeerseducatie en -campagnes ondersteund. Volgens de effectiviteitswijzer zijn voorlichtingscampagnes 'waarschijnlijk effectief'.

3.7.3 Ontwikkeling in geregistreerde verkeersongevallen

Tijdens het interview gaven de beleidsambtenaren aan dat het ten opzichte van andere gemeenten relatief goed gaat met de verkeersveiligheid in Soest, afgemeten aan het aantal verkeersslachtoffers. De verkeersveiligheidscijfers voor Soest bewegen mee met de tendens in de rest van het land, maar blijven wel relatief laag.

Om meer inzicht te krijgen in de doeltreffendheid van het beleid hebben we zelf de ongevallenstatistieken uit VIASTAT (politieregistratie) over de afgelopen jaren geanalyseerd in Bijlage 2. Uit die analyse concluderen we dat zoals de beleidsambtenaren in het interviews al stelden het relatief goed gaat met de verkeersveiligheid in Soest, afgemeten aan het

aantal verkeersslachtoffers en afgezet tegen andere gemeenten in de provincie Utrecht. Dat betekent niet dat de verkeersveiligheidsdoelen van Soest bereikt zijn of dat het aantal verkeersongevallen duidelijk verminderd. Integendeel, het aantal verkeersslachtoffers in Soest laat een licht stijgende tot stagnerende trend te zien die past in een patroon dat we ook zien op regionale en landelijk schaal. Dit duidt op ontwikkelingen die de verkeersveiligheid beïnvloeden die in heel Nederland, zo ook in Soest, spelen. Op basis van de ontwikkeling in de cijfers over verkeersslachtoffers per vervoerwijze kunnen we stellen dat het doel om de verkeersveiligheid te verbeteren voor kwetsbare verkeersdeelnemers nog een grote uitdaging is voor Soest en de verkeerde kant op beweegt momenteel. Ook dit past in een landelijk patroon waarin we zien dat het aantal slachtoffers onder fietsers, voetgangers en scootmobielgebruikers toeneemt.

3.7.4 Staat van ervaren verkeersveiligheid door inwoners

Tijdens het interview gaven de beleidsambtenaren aan dat het aantal klachten over verkeersonveiligheid lijkt te zijn afgenomen, al is hier geen kwantitatief overzicht van.

In 2023 zijn in opdracht van de gemeente Soest straatinterviews gehouden over “Hoe moet uw dorp eruitzien?” (Onderzoeksbureau Opiniepeilers, 2023). Verkeersveiligheid is daarin ook aan de orde gekomen. Zodoende schetst dat onderzoek een beeld van de staat van de ervaren verkeersveiligheid door inwoners van Soest in 2023. Respondenten in het onderzoek gaven aan dat (Onderzoeksbureau Opiniepeilers, 2023):

- het verkeer overal in Soest te druk is, en het lijkt erger te worden.
- verkeer te hard rijdt in wijken en op doorgaande wegen.
- een aantal rotondes onoverzichtelijk en daarmee onveilig voelen. Vaak gaat het hierbij om de veiligheid voor fietsers in relatie tot de voorrangssituatie.
- ze onveiligheid ervaren op specifieke verkeerslocaties. Hierbij gaat het om drukke en/of onoverzichtelijke kruispunten, maar ook T-splitsingen, en zijn het vooral voor fietsers die met de knelpunten te maken hebben.
- fietspaden te smal zijn. Daarnaast zijn er snelheidsverschillen op de paden door de opkomst van nieuwe soorten fietsen, met name e-bikes.
- er veel autodrukte ontstaat bij scholen als ouders hun kinderen wegbrengen en ophalen.

Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat de staat van de verkeersveiligheid in Soest in 2023 te wensen overliet. Door het ontbreken van een soortgelijke eerdere meting kan er geen uitspraak gedaan worden over de mate waarin beleving van de subjectieve verkeersveiligheid onder inwoners is verbeterd – zoals Soest zich ten doel heeft gesteld.

3.7.5 Stelling over doeltreffendheid van het beleid

In de raadssessie is de stelling voorgelegd: “Het verkeersveiligheidsbeleid in Soest werpt zijn vruchten af.”

De opmerkingen van raadsleden ten aanzien van deze stelling laten zich in de volgende punten samenvatten:

- Er wordt verwezen naar de Burgerpeiling uit 2021 van ‘Waar staat je gemeente?’. Daaruit blijkt dat 21% van de respondenten heeft 'heel vaak' te maken heeft met onveilige

verkeerssituaties in hun buurt (zie Figuur 3.3 in paragraaf 3.6.1). Dit toont volgens een raadslid aan dat het niet goed gaat met de verkeersveiligheid in Soest.

- Het feit dat de actiegroep Veilige Dalweg nog steeds actief is, maakt duidelijk dat er nog steeds verkeersveiligheidsproblemen zijn (ondanks de flexflitser die er geplaatst is). NB: Door de werkzaamheden in Soest Zuid is de Dalweg veel drukker geworden, wat ook meespeelt.
- Ervaren verkeersonveiligheid heeft een effect op het gedrag van inwoners. Als voorbeeld worden ouders genoemd die hun kinderen niet meer op de fiets naar school brengen, omdat het te onveilig voelt.
- Zonder voldoende betrouwbare cijfers over een langere periode kunnen er geen objectieve uitspraken gedaan worden over of het al dan niet veiliger is geworden in het verkeer. Bovendien is het belangrijk om ook beter zicht te krijgen op de oorzaken van ongevallen.
- De LED-verlichting bij rotondes wordt gezien als een 'vrucht van het verkeersveiligheidsbeleid', ook al is het een dure maatregel die niet overal is toe te passen.
- De verwachting is dat veiligere weginrichting vanuit het STOMP-principe zijn vruchten gaat afwerpen. Daarin worden stappen gezet, bijvoorbeeld met de herinrichting van Soest Zuid, die al veel veiliger oogt.

3.7.6 Doelmatigheid: verhouding tussen effecten en kosten

In paragrafen 4.4.3 en 4.5.2 zijn overzichten gegeven van de budgetten voor verkeersveiligheidsmaatregelen. De mate waarin het maatregelen effectief zijn, is moeilijk aan te tonen en hebben we in dit onderzoek op hoofdlijnen geanalyseerd aan de hand van de effectiviteitswijzer (paragraaf 3.7.2).

In de afgelopen jaren zijn de meeste kosten gemaakt worden voor onderhoudsprojecten en de herinrichting van wegen. Deze maatregelen worden ook als effectief beschouwd.

Voor het verbeteren van de oversteekbaarheid van hoofdwegen is een eenmalig krediet van 200 k€ gebudgetteerd. Het verbeteren van de oversteekbaarheid voor voetgangers wordt als een effectieve verkeersveiligheidsmaatregel gezien.

Aan de pilot LED-verlichting bij rotondes is de afgelopen jaren ongeveer 100 k€ besteedt. Deze maatregel is in potentie effectief na de aanpassingen die uitgevoerd zijn naar aanleiding van de aanbevelingen uit het evaluatieonderzoek.

In het kader van de 'Aanpak te hard rijden' is in de afgelopen jaren doorgaans ongeveer 50 k€ uitgegeven (bedragen zijn niet voor ieder jaar duidelijk herleidbaar) aan het aanleggen van verkeersdrempels. Verkeerdrempels zijn bewezen effectief.

De gemeente Soest ook verschillende vormen van verkeerseducatie en -campagnes financieel ondersteund. Het gaat dan om kleine bedrage van jaarlijks ongeveer € 1.500 voor de ondersteuning van buurtacties en € 2.000 voor verkeerseducatie op scholen. Volgens de effectiviteitswijzer zijn voorlichtingscampagnes 'waarschijnlijk effectief'.

Tot slot is er ook ingezet op verkeershandhaving, concreet door de aanvraag en inzet van (flex)flitsers. Hiervoor is ambtelijke capaciteit en geen aanvullend budget gebruikt. Flitsers zijn een effectieve maatregel om de snelheid terug te dringen, maar vaak wel alleen op het moment dat de flitsers er staan. Na verplaatsing wordt vaak waargenomen dat het effect weer snel afneemt.

Al met al concluderen we dat op hoofdlijnen de verhouding tussen de effecten en de kosten van de getroffen maatregelen goed is te verantwoorden.

4. Conclusies

De centrale vraag van dit onderzoek is:

Hoe doeltreffend en doelmatig is het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Soest in de periode 2019 t/m 2024?

In dit hoofdstuk werken we toe naar de beantwoording van de centrale vraag in paragraaf 4.8. In paragrafen 4.1 t/m 4.7 formuleren we eerst oordelen op de onderliggende normen per deelvraag.

4.1 Totstandkoming van het beleid (deelvraag 1)

Paragraaf 3.1 beschrijft het antwoord op de deelvraag:

Hoe is het beleid (impliciet en expliciet) van de gemeente om de verkeersveiligheid te verbeteren gevormd?

Op basis van die beschrijving formuleren we hier een oordeel op de onderliggende normen (1a-d) van deze deelvraag:

Norm 1a:	**Het verkeersveiligheidsbeleid is gebaseerd op een integrale en richtinggevende visie op de samenleving en het belang van verkeersveiligheid daarin.**
Beoordeling:	✓ Voldoende
Toelichting:	In het GVVP is een visie op verkeersveiligheid gegeven die integraal kijkt naar het samenspel tussen de mens, het voertuig en de weg. De koppeling met andere thema's binnen mobiliteit – bereikbaarheid en leefbaarheid – en overige beleidsdomeinen is echter beperkt. Uit de coalitieakkoorden en de interviews komt naar voren dat het belang van verkeersveiligheid voor leefbaarheid wordt erkend. Er wordt belang gehecht aan een veilige plek voor fietsers en voetgangers, met name op routes naar scholen en sportvoorzieningen.
Vooruitblik:	In het concept-OPM wordt verkeersveiligheid in een breder perspectief gezien en worden concrete koppelingen gelegd met andere beleidsdoelen en -thema's.

Norm 1b:	**Het beleid sluit aan op landelijke en provinciale kaders ten aanzien van verkeersveiligheidsbeleid (risicogestuurde aanpak).**
Beoordeling:	× Onvoldoende
Toelichting:	De risicogestuurde Aanpak SPV die sinds 2018 landelijk en ook vanuit de provincie wordt gepromoot, is maar beperkt gevolgd. In de beleidsstukken wordt niet expliciet naar het SPV verwezen en er is geen risicoanalyse uitgevoerd. De speerpunten van het beleid in Soest sluiten we wel aan op de beleidsthema's van de Aanpak SPV. Ook is de 'Aanpak hard rijden' een voorbeeld van een risicogestuurde werkwijze.
Vooruitblik:	In het concept-OPM wordt de risicogestuurde aanpak van het SPV expliciet benoemd. Hoe hier concreet invulling aan wordt gegeven, wordt niet zozeer expliciet gemaakt. De subthema's onder het hoofddoel op verkeersveiligheid sluiten wel goed aan op de risico's uit het SPV.

Norm 1c:	**Het beleid is tot stand gekomen in samenspraak met interne en externe belanghebbenden.**
Beoordeling:	✓ Voldoende
Toelichting:	Uit de coalitieakkoorden van 2018-2022 en 2022-2026 blijkt dat er veel belang gehecht wordt aan participatie. Inwoners en stakeholders zijn via participatietrajecten in de periode 2019-2023 betrokken geweest bij de totstandkoming van beleid. Alhoewel deze trajecten geïnitieerd waren in het kader van de omgevingsprogramma's, heeft de opgehaalde input ook al mede richting gegeven aan het recente beleid. Verder blijkt uit de interviews dat de gemeente ruimte biedt voor burgerinitiatieven en regelmatig contact heeft met inwoners en stakeholders over verkeersveiligheid. De raad is op hoofdlijnen betrokken bij de totstandkoming van het beleid. Daarentegen is het voor raadsleden om een compleet beeld te krijgen van de inhoud van het beleid en voelen zij zich niet altijd goed meegenomen in wijzigingen in het beleid.
Vooruitblik:	Aan de opstelling van het concept-OPM ging een uitvoerig participatietraject onder inwoners en stakeholders vooraf. De raad is meegenomen in de totstandkoming van het concept-OPM met de visie, het afwegingskader en de startnotitie mobiliteit.

Norm 1d:	**Kennisontwikkeling en innovatie wordt toegepast om het verkeersveiligheidsbeleid te versterken.**
Beoordeling:	✓ Voldoende
Toelichting:	In de visie van het GVVP komt innovatie en kennisontwikkeling niet terug. De kaders lijken destijds vastgesteld te zijn, zonder dat men duidt op de mogelijkheid tot nieuwe methodes of ontwikkelingen. In het coalitieakkoord 2018-2022 worden innovatie en kennisontwikkeling worden niet benoemd in het kader van mobiliteit of verkeersveiligheid. In het coalitieakkoord 2022-2026 worden de dynamische LED-waarschuwingsverlichting bij rotondes genoemd als innovatie. Deze is ook tot uitvoering gebracht. Het is voor een middelgrote gemeente een logische keuze om voor kennisontwikkeling te kijken naar landelijke initiatieven en niet zelf het wiel uit te vinden.
Vooruitblik:	Kennisontwikkeling en innovatie worden meegenomen in het concept-OPM, zowel in het kader van duurzaamheid als digitalisering en participatie, maar worden niet expliciet benoemd ten aanzien van verkeersveiligheid.

4.2 Toepassing PDCA-cyclus (deelvraag 2)

Paragraaf 3.2 beschrijft het antwoord op de deelvraag::

In hoeverre wordt de PDCA-cyclus (plan-do-check-act-cyclus) toegepast in het verkeersveiligheidsbeleid?

Op basis van die beschrijving formuleren we hier een oordeel op de onderliggende normen (2a-c) van deze deelvraag:

Norm 2a:	**De raad wordt adequaat, tijdig en toereikend geïnformeerd over de voorgenomen plannen en de voortgang in het verkeersveiligheidsbeleid (‘plan’ en ‘do’)**
Beoordeling:	✓ Voldoende
Toelichting:	De raad wordt op hoofdlijnen geïnformeerd en heeft op verschillende momenten kunnen meepraten en meestemmen over de richting van het beleid. In de jaarstukken wordt consequent gerapporteerd over de voortgang van het verkeersveiligheidsbeleid. Ook wordt de raad via weekberichten geïnformeerd over een collegevoorstel of actuele ontwikkeling rondom mobiliteitskwesties en -projecten, waaronder verkeersveiligheid. Raadsleden geven echter aan dat de informatievoorziening ook te wensen overlaat. Zij geven aan dat het lastig is om een completer beeld te krijgen van wat het beleid precies inhoud. Zij wensen geïnformeerd te worden wanneer plannen worden gewijzigd en wanneer er plannen in uitvoering worden gebracht die niet aansluiten op geformuleerd beleid.
Vooruitblik:	In het concept-OPM is nadrukkelijk aandacht voor de PDCA-cyclus. Er staat echter niet expliciet beschreven wanneer en hoe de raad geïnformeerd zal worden over de plannen en de voortgang van het OPM.

Norm 2b:	**Tijdens de uitvoering wordt bewaakt of de voorgenomen maatregelen conform de plannen worden uitgevoerd (‘do’)**
Beoordeling:	✓ Voldoende
Toelichting:	In de periode 2019 t/m 2024 geven de jaarverslagen een beeld van de bewaking van het beleid. De jaarstukken vermelden afwijkingen en doorschuivingen van budgetten, kosten en projecten. Bij een deel van deze afwijkingen worden de afwegingen ook beknopt benoemd. Toch schetst dit geen compleet beeld, omdat het beleid dat is voorgenomen, maar nog niet is opgenomen in de begroting, ook niet terugkeert in de jaarverslagen.
Vooruitblik:	In het concept-OPM is nadrukkelijk aandacht voor de PDCA-cyclus.

Norm 2c:	**Er is sprake van evaluatie, terugkoppeling en (eventuele) bijstelling in de aanpak van het verkeersveiligheidsbeleid en/of de uitvoering daarvan (‘check’ en ‘act’)**
Beoordeling:	✓ Voldoende
Toelichting:	Idem aan toelichting bij de norm 2b.
Vooruitblik:	In het concept-OPM is nadrukkelijk aandacht voor de PDCA-cyclus.

4.3 Doelen van het beleid (deelvraag 3)

Paragraaf 3.3 beschrijft het antwoord op de deelvraag:

Welke doelen wil de gemeente bereiken met het verkeersveiligheidsbeleid, hoe zijn deze doelen onderbouwd en zijn deze doelen ook SMART geformuleerd

Op basis van die beschrijving formuleren we hier een oordeel op de onderliggende normen (3a-d) van deze deelvraag:

Norm 3a:	**De gemeente heeft beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid geformuleerd**
Beoordeling:	✓ Voldoende
Toelichting:	De jaarrekeningen bevatten 6 concrete doelstellingen op het thema verkeersveiligheid. Ook in de GVVP zijn doelen op verkeersveiligheid opgenomen naar aanleiding van de tussenevaluatie zijn bijgesteld.
Vooruitblik:	Het concept-OPM kent 1 hoofddoel voor verkeersveiligheid met daaronder 6 subdoelen.

Norm 3b:	**De doelen zijn vertaald naar (sub)doelen op de risico-indicatoren van het verkeerssysteem ('Safety Performance Indicators')**
Beoordeling:	× Onvoldoende
Toelichting:	De doelstellingen in de periode 2019 t/m 2024 zijn niet expliciet gerelateerd aan risico-indicatoren uit de Aanpak SPV.
Vooruitblik:	De Aanpak SPV wordt genoemd in het concept-OPM. De doelen en subthema's in het concept-OPM sluiten goed aan op de risico's van het SPV, al wordt dit in het document niet zozeer expliciet gemaakt.

Norm 3c:	**De doelen zijn specifiek, meetbaar en tijdgebonden geformuleerd**
Beoordeling:	× Onvoldoende
Toelichting:	De doelen zijn meetbaar, hetzij met praktische uitdagingen. De doelen zijn niet zeer specifiek geformuleerd en laten zo ruimte over voor interpretatie. Ook zijn de doelen niet expliciet tijdsgebonden. Het is onduidelijk of de doelen voor dat jaar (van de jaarrekening) gelden of voor een langere periode.
Vooruitblik:	Het hoofddoel op verkeersveiligheid in het concept-OPM is SMART geformuleerd. Het hoofddoel wordt verder aangescherpt door subthema's en uitgangspunten, die het doel specifieker en meetbaar maken.

Norm 3d:	**De doelen zijn realistisch/haalbaar en sluiten aan op de taken, verantwoordelijkheden en invloedssfeer van de gemeente ('acceptabel')**
Beoordeling:	✓ Voldoende
Toelichting:	De doelen passen binnen de taken en verantwoordelijkheden die de gemeente als wegbeheerder heeft en zijn in die zin acceptabel. De doelen zijn op zich realistisch, maar dit hangt sterk af van de mate waarin ze worden nagestreefd en het tijdsbestek dat ervoor staat. Beide laten ruimte voor interpretatie.
Vooruitblik:	De doelen in het concept-OPM passen ook goed binnen de taken en verantwoordelijkheden van de gemeente en zijn realistisch. De ambitie die binnen het hoofddoel is geformuleerd – streven naar 0 verkeersslachtoffers – kan als onrealistisch worden gezien, maar is daarom ook een streven en geen doel op zich.

4.4 Voorgenomen maatregelen (deelvraag 4)

Paragraaf 3.4 beschrijft het antwoord op de deelvraag:

Welke maatregelen en uit te voeren acties/activiteiten worden in het beleid genoemd en hoe is die keuze onderbouwd

Op basis van die beschrijving formuleren we hier een oordeel op de onderliggende normen (4a-e) van deze deelvraag:

Norm 4a:	**Maatregelen volgen uit de doelen en zijn voorzien van een passende probleemanalyse**
Beoordeling:	✓ Voldoende
Toelichting:	De maatregelen die in de oplegnotitie van het GVVP in 2017 waren voorgenomen, sluiten aan op de doelen die bijgesteld waren naar aanleiding van de tussenevaluatie. De probleemanalyse die aan de maatregelen ten grondslag ligt, is terug te vinden in de beleidsnota en het uitvoeringsprogramma van het GVVP uit 2008 en daarmee niet meer actueel.
Vooruitblik:	Het concept-OPM bevat een overzicht van acties onder het hoofddoel op verkeersveiligheid. Daarnaast worden er voor subthema's onder verkeersveiligheid korte probleemanalyses gegeven.

Norm 4b:	**De maatregelen zijn gebaseerd op een onderbouwde prioritering van risicogroepen en risicolocaties (aan de hand van ongevallen, subjectieve knelpunten en/of risico-indicatoren)**
Beoordeling:	× Onvoldoende
Toelichting:	Er is geen risicoanalyse uitgevoerd als startpunt voor het formuleren van een uitvoeringsagenda, zoals de Aanpak SPV dat voorstelt. Wel is er binnen de maatregel 'Aanpak te hard rijden' sprake van het bepalen van prioriteiten (waar infrastructurele maatregelen nodig zijn) op basis van gereden snelheden als risico-indicator.
Vooruitblik:	Het concept-OPM verwijst naar de risicogestuurde Aanpak SPV. De maatregelen die in het concept-OPM genoemd staan, worden echter niet onderbouwd met een risicoanalyse zoals de Aanpak SPV die voorstel. Ook wordt niet benoemd of een dergelijke analyse gepland is. Het concept-OPM bevat wel een lijst aan structuurknelpunten (hoeveelheid verkeer klopt niet bij de functie en inrichting van de weg) en capaciteitsknelpunten (er is meer verkeer dan de weg gezien zijn functie aankan) voor hoofdwegen.

Norm 4c:	**Maatregelen zijn gebaseerd op een afweging tussen kosten en te verwachten resultaten**
Beoordeling:	✓ Voldoende
Toelichting:	De in de oplegnotitie van 2017 voorgenomen maatregelen voor de daaropvolgende periode zijn gebaseerd op een herleidbare kostenafweging.
Vooruitblik:	Het concept-OPM geeft aan dat maatregelen en acties zullen worden afgewogen middels de P&C-cyclus. Daar wordt een integrale afweging gemaakt voor de inzet van mensen en middelen. Middels data wordt de voortgang van acties en doelen gemonitord. Er worden concrete criteria benoemd: oplossend vermogen, draagvlak, haalbaarheid, uitvoerbaarheid, kosten en planning.

Norm 4d:	De maatregelen vormen samen een coherent geheel
Beoordeling:	✓ Voldoende
Toelichting:	Voor effectief verkeersveiligheidsbeleid wordt doorgaans geadviseerd om integraal in te zetten op de drie E's: infrastructuur, verkeerseducatie en handhaving (Engels: Engineering, Education & Enforcement). De voorgenomen maatregelen zetten in op al deze drie vlakken en vormen in die zin een coherent geheel. In de stukken waarin het voorgenomen beleid staat (met name de oplegnotie van 2017) wordt echter niet expliciet gemaakt hoe de maatregelen met elkaar samenhangen en elkaar versterken als een coherent geheel.
Vooruitblik:	In het concept-OPM zijn concrete acties opgenomen in een geprioriteerd en geordend actieoverzicht per doel. De samenhang tussen die acties is niet zozeer expliciet, maar blijkt wel uit de prioritering in het actieoverzicht en meer algemeen uit de visie die geschetst wordt in de context van het OPM.

Norm 4e:	Kennisontwikkeling en innovatie wordt toegepast in keuze voor maatregelen en de uitwerking van maatregelen
Beoordeling:	✓ Voldoende
Toelichting:	De gemeente Soest heeft in de afgelopen jaren geëxperimenteerd met nieuwe aanpakken, namelijk de 'Aanpak te hard rijden', de Aanpak rotondes (LED-verlichting) en een Design thinking project op een basisschool.
Vooruitblik:	In het concept-OPM worden kennisontwikkeling en innovatie niet expliciet genoemd in het kader van verkeersveiligheid. Wel is er aandacht voor innovatie en technologische ontwikkeling op andere thema's binnen mobiliteit.

4.5 Feitelijk ingezette maatregelen (deelvraag 5)

Paragraaf 3.5 beschrijft het antwoord op de deelvraag:

Welke maatregelen en uit te voeren acties/activiteiten worden feitelijk ingezet (voor welk budget) en hoe is die keuze onderbouwd?

Op basis van die beschrijving formuleren we hier een oordeel op de onderliggende normen (5a-c) van deze deelvraag:

Norm 5a:	**De gemeente heeft een overzicht van alle maatregelen, acties en interventies die worden uitgevoerd in het kader van het verkeersveiligheidsbeleid en de kosten van die maatregelen**
Beoordeling:	✓ Voldoende
Toelichting:	Op basis van de jaarstukken is duidelijk welke maatregelen zijn uitgevoerd ten behoeve van de verkeersveiligheid. Ook de kosten van die maatregelen zijn grotendeels op te maken uit de jaarstukken. Met name voor kleinere maatregelen is het niet altijd duidelijk welke kosten er gemaakt zijn of dat er geen kosten gemaakt zijn, maar ambtelijke capaciteit is ingezet.
Vooruitblik:	N.v.t. omdat het OPM nog niet in de uitvoerende fase is.

Norm 5b:	**De feitelijk ingezette maatregelen volgen in de basis uit het beleid (consistentie) en eventuele afwijkingen worden gedegen onderbouwd**
Beoordeling:	✓ Voldoende
Toelichting:	De feitelijk ingezette maatregelen sluiten aan op het voorgenomen beleid. De jaarstukken vermelden afwijkingen en doorschuivingen van budgetten, kosten en projecten. Een deel van deze afwijkingen wordt ook beknopt toegelicht, in ieder geval de grote financiële afwijkingen (>100 k€).
Vooruitblik:	N.v.t. omdat het OPM nog niet in de uitvoerende fase is.

Norm 5c:	**Uitvoering van maatregelen volgt uit een logische en onderbouwde prioritering (aan de hand van risicolocaties en risicogroepen)**
Beoordeling:	✓ Voldoende
Toelichting:	De risicogestuurde aanpak wordt niet echt gevolgd, met uitzondering van de 'Aanpak te hard rijden'. De volgorde van uitvoering van maatregelen wordt met name bepaald door waar het college prioriteit aan geeft (voorbeeld: 'aanpak rotondes') en door de planning van onderhoud en beheer. Dat laatste is een logisch gevolg van de keuze om vooral werk-met-werk te maken. Ook wordt er ingespeeld op initiatieven van bewoners en scholen.
Vooruitblik:	N.v.t. omdat het OPM nog niet in de uitvoerende fase is.

4.6 Inzicht in objectieve en subjectieve verkeersveiligheid in Soest (deelvraag 6)

Paragraaf 3.6 beschrijft het antwoord op de deelvraag:

In welke mate heeft de gemeente inzicht in de staat en ontwikkeling van de verkeersveiligheid in Soest op basis van objectieve (zoals data over ongevallen en snelheden) en subjectieve (ervaringen van inwoners) gegevens?

Op basis van die beschrijving formuleren we hier een oordeel op de onderliggende normen (6a-c) van deze deelvraag:

Norm 6a:	**De gemeente heeft een overzicht van de verkeersongevallen, gereden snelheden en subjectieve gegevens over verkeersveiligheid (ervaringen van inwoners) in Soest**
Beoordeling:	✓ Voldoende
Toelichting:	De gemeente maakt gebruik van een dashboard dat inzicht geeft in verkeersongevallen en gereden snelheden. De gereden snelheden worden gebruikt in de 'Aanpak te hard rijden'. Data over verkeersongevallen worden maar beperkt gebruikt. Zo is er bijvoorbeeld ambtelijk geen lijst met de locaties met de meeste verkeersongevallen en de kenmerken van die ongevallen, terwijl deze wel samengesteld kan worden op basis van de beschikbare databronnen. Er is geen indicator om de subjectieve verkeersveiligheid te meten. Wel zijn er kwalitatieve gegevens over de ervaren verkeersveiligheid uit een straatenquête in 2023.
Vooruitblik:	Na vaststelling van het OPM wordt een monitoringsprogramma met indicatoren opgenomen.

Norm 6b:	**Het is duidelijk hoe de gebruikte gegevens samenhangen met risico-indicatoren ('Safety Performance Indicators') en de gestelde doelen**
Beoordeling:	× Onvoldoende
Toelichting:	De gebruikte gegevens over verkeersveiligheid sluiten beperkt aan op de risico-indicatoren uit het SPV en de in Soest gestelde doelen op verkeersveiligheid. Uitzondering hierop is hoe gereden snelheden worden gebruik in de 'Aanpak te hard rijden' worden: dit sluit goed aan op de risico-indicatoren uit het SPV en de gestelde doelen.
Vooruitblik:	Na vaststelling van het OPM wordt een monitoringsprogramma met indicatoren opgenomen.

Norm 6c:	**De gegevens zijn van voldoende kwaliteit en detail (qua kenmerken, tijdspanne en resolutie in ruimte en tijd) om een betrouwbaar beeld te geven van de staat en ontwikkeling van de verkeersveiligheid in Soest**
Beoordeling:	× Onvoldoende
Toelichting:	De gemeente Soest heeft weinig invloed op de kwaliteit van de verkeersongevallenregistratie. Ondanks de kanttekeningen die er te plaatsen zijn bij de verkeersongevallenregistratie, bieden verkeersongevallenstatistieken over de afgelopen 5 jaar wel inzichten en handvatten voor beleid. De gemeente Soest lijkt daar weinig gebruik van te maken.
Vooruitblik:	Na vaststelling van het OPM wordt een monitoringsprogramma met indicatoren opgenomen.

4.7 Doeltreffendheid en doelmatigheid (deelvraag 7)

Paragraaf 3.7 beschrijft het antwoord op de deelvraag:

In hoeverre dragen de getroffen maatregelen en uitgevoerde acties en activiteiten aantoonbaar bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid in Soest en hoe is de verhouding tussen effecten en gemaakte kosten?

Op basis van die beschrijving formuleren we hier een oordeel op de onderliggende normen (7a-d) van deze deelvraag:

Norm 7a:	**De gemeente heeft inzicht in de respons (bijvoorbeeld aantal deelnemers, bereik campagne) op uitgevoerde acties en activiteiten**
Beoordeling:	× Onvoldoende
Toelichting:	Maatregelen worden niet consequent gemonitord en geëvalueerd. De gemeente heeft weinig inzicht in de respons op verkeerseducatie- en campagneactiviteiten, zoals hoeveel deelnemers bereikt zijn.
Vooruitblik:	Na vaststelling van het OPM wordt een monitoringsprogramma met indicatoren opgenomen.

Norm 7b:	**De effecten van uitgevoerde maatregelen, acties en activiteiten worden gemonitord (voor- en na-onderzoek) of anderzijds gedegen (feitelijk) onderbouwd**
Beoordeling:	✓ Voldoende
Toelichting:	Maatregelen worden niet consequent gemonitord en geëvalueerd. Ambtenaren voeren wel zelf checks uit om na te gaan of maatregelen het beoogde effect sorteren. Voor de dynamische LED-verlichting bij rotondes is dit wel een evaluatieonderzoek uitgevoerd.
Vooruitblik:	Na vaststelling van het OPM wordt een monitoringsprogramma met indicatoren opgenomen.

Norm 7c:	**De maatregelen dragen herleidbaar (via de risicofactoren waar ze op gericht zijn) bij aan het bereiken van de vastgestelde doelen ten aanzien van verkeersveiligheid**
Beoordeling:	✓ Voldoende
Toelichting:	Zoals eerder vastgesteld, zijn voor de gemeente Soest niet systematisch risicofactoren in het verkeerssysteem in kaart gebracht om daar vervolgens maatregelen op te richten. Uit een beschouwing van de maatregelen die in de afgelopen jaren zijn ingezet, stellen we vast dat dit hoofdzakelijk bewezen effectieve maatregelen zijn die daarmee herleidbaar bijdragen aan de verkeersveiligheidsdoelen.
Vooruitblik:	N.v.t. omdat het OPM nog niet in de uitvoerende fase is.

Norm 7d:	**De verhouding tussen effecten en kosten van de getroffen maatregelen is goed te verantwoorden wanneer afgezet tegen verwachte (globale) effecten en kosten van alternatieve maatregelen**
Beoordeling:	✓ Voldoende
Toelichting:	We hebben gekeken naar welke kosten er in de afgelopen jaren gemaakt zijn voor verschillende verkeersveiligheidsmaatregel en in welke mate verwacht mag worden dat deze maatregelen bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daaruit concluderen we dat op hoofdlijnen de verhouding tussen de effecten en de kosten van de getroffen maatregelen goed is te verantwoorden.
Vooruitblik:	N.v.t. omdat het OPM nog niet in de uitvoerende fase is.

4.8 Beantwoording van de centrale vraag

Tabel 4.1 geeft het overzicht van de beoordeling op de normen per deelvraag die toegelicht zijn in paragrafen 4.1 t/m 4.7.

Norm		Beoordeling
1. Hoe is het beleid (impliciet en expliciet) van de gemeente om de verkeersveiligheid te verbeteren gevormd?		
1.a.	Het verkeersveiligheidsbeleid is gebaseerd op een integrale en richtinggevende visie op de samenleving en het belang van verkeersveiligheid daarin.	✓
1.b.	Het beleid sluit aan op landelijke en provinciale kaders ten aanzien van verkeersveiligheidsbeleid (risicogestuurde aanpak).	✗
1.c.	Het beleid is tot stand gekomen in samenspraak met interne en externe belanghebbenden.	✓
1.d.	Kennisontwikkeling en innovatie wordt toegepast om het verkeersveiligheidsbeleid te versterken.	✓
2. In hoeverre wordt de PDCA-cyclus (plan-do-check-act-cyclus) toegepast in het verkeersveiligheidsbeleid?		
2.a.	De raad wordt adequaat, tijdig en toereikend geïnformeerd over de voorgenomen plannen en de voortgang in het verkeersveiligheidsbeleid ('plan' en 'do').	✓
2.b.	Tijdens de uitvoering wordt bewaakt of de voorgenomen maatregelen conform de plannen worden uitgevoerd ('do').	✓
2.c.	Er is sprake van evaluatie, terugkoppeling en (eventuele) bijstelling in de aanpak van het verkeersveiligheidsbeleid en/of de uitvoering daarvan ('check' en 'act').	✓
3. Welke doelen wil de gemeente bereiken met het verkeersveiligheidsbeleid, hoe zijn deze doelen onderbouwd en zijn deze doelen ook SMART geformuleerd?		
3.a.	De gemeente heeft beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid geformuleerd.	✓
3.b.	De doelen zijn vertaald naar (sub)doelen op de risico-indicatoren van het verkeerssysteem ('Safety Performance Indicators').	✗
3.c.	De doelen zijn specifiek, meetbaar en tijdgebonden geformuleerd.	✗
3.d.	De doelen zijn realistisch/haalbaar en sluiten aan op de taken, verantwoordelijkheden en invloedssfeer van de gemeente ('acceptabel').	✓
4. Welke maatregelen en uit te voeren acties/activiteiten worden in het beleid genoemd en hoe is die keuze onderbouwd?		
4.a.	Maatregelen volgen uit de doelen en zijn voorzien van een passende probleemanalyse.	✓
4.b.	De maatregelen zijn gebaseerd op een onderbouwde prioritering van risicogroepen en risicolocaties (aan de hand van ongevallen, subjectieve knelpunten en/of risico-indicatoren).	✗
4.c.	Maatregelen zijn gebaseerd op een afweging tussen kosten en te verwachten resultaten.	✓
4.d.	De maatregelen vormen samen een coherent geheel.	✓
4.e.	Kennisontwikkeling en innovatie wordt toegepast in keuze voor maatregelen en de uitwerking van maatregelen.	✓
5. Welke maatregelen en uit te voeren acties/activiteiten worden feitelijk ingezet (voor welk budget) en hoe is die keuze onderbouwd?		
5.a.	De gemeente heeft een overzicht van alle maatregelen, acties en interventies die worden uitgevoerd in het kader van het verkeersveiligheidsbeleid en de kosten van die maatregelen.	✓
5.b.	De feitelijk ingezette maatregelen volgen in de basis uit het beleid (consistentie) en eventuele afwijkingen worden gedegen onderbouwd.	✓
5.c.	Uitvoering van maatregelen volgt uit een logische en onderbouwde prioritering (aan de hand van risicolocaties en risicogroepen).	✓

Norm		Beoordeling
6. In welke mate heeft de gemeente inzicht in de staat en ontwikkeling van de verkeersveiligheid in Soest op basis van objectieve (zoals data over ongevallen en snelheden) en subjectieve (ervaringen van inwoners) gegevens?		
6.a.	De gemeente heeft een overzicht van de verkeersongevallen, gereden snelheden en subjectieve gegevens over verkeersveiligheid (ervaringen van inwoners) in Soest	✓
6.b.	Het is duidelijk hoe deze gegevens samenhangen met risico-indicatoren ('Safety Performance Indicators') en de gestelde doelen.	✗
6.c.	De gegevens zijn van voldoende kwaliteit en detail (qua kenmerken, tijdspanne en resolutie in ruimte en tijd) om een betrouwbaar beeld te geven van de staat en ontwikkeling van de verkeersveiligheid in Soest.	✗
7. In hoeverre dragen de getroffen maatregelen en uitgevoerde acties en activiteiten aantoonbaar bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid in Soest en hoe is de verhouding tussen effecten en gemaakte kosten?		
7.a.	De gemeente heeft inzicht in de respons (bijvoorbeeld aantal deelnemers, bereik campagne) op uitgevoerde acties en activiteiten.	✗
7.b.	De effecten van uitgevoerde maatregelen, acties en activiteiten worden gemonitord (voor- en na-onderzoek) of anderzijds gedegen (feitelijk) onderbouwd.	✓
7.c.	De maatregelen dragen herleidbaar (via de risicofactoren waar ze op gericht zijn) bij aan het bereiken van de vastgestelde doelen ten aanzien van verkeersveiligheid.	✓
7.d.	De verhouding tussen effecten en kosten van de getroffen maatregelen is goed te verantwoorden wanneer afgezet tegen verwachte (globale) effecten en kosten van alternatieve maatregelen.	✓

Tabel 4.1: Overzicht van beoordeling op de normen.

De beoordelingen per deelvraag vatten we als volgt samen:

1. Totstandkoming van het beleid (deelvraag 1)

De visie van het beleid en de wijze waarop het in samenspraak tot stand is gekomen is voldoende. Zo is er de afgelopen jaren uitvoerige participatie geweest met inwoners en belanghebbenden. De toepassing van de risicogestuurde aanpak volgens het SPV in de periode 2019 t/m 2024 is onvoldoende. In de beleidsstukken wordt niet expliciet naar het SPV verwezen en er is geen risicoanalyse uitgevoerd. Het concept-OPM zet een heldere visie op verkeersveiligheid neer en sluit met verschillende subthema's goed aan op de risico's uit het SPV. Participatie speelde een grote rol in de totstandkoming van het concept-OPM.

2. Toepassing PDCA-cyclus (deelvraag 2)

De raad wordt op hoofdlijnen geïnformeerd en via weekberichten op de hoogte gehouden van relevante ontwikkelingen. Raadsleden zien echter ook verbetermogelijkheden (zie aanbevelingen). De bewaking van de uitvoering, evaluatie en bijstelling van plannen is voldoende. De jaarverslagen geven daar een voldoende beeld van.

3. Doelen van het beleid (deelvraag 3)

De gemeente heeft verschillende beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid die deels SMART geformuleerd zijn. De doelen zijn overwegend realistisch en acceptabel. Daarentegen zijn de doelen onvoldoende specifiek, meetbaar en tijdgebonden geformuleerd en zijn ze niet expliciet gerelateerd aan risico-indicatoren uit de Aanpak SPV. In het concept-

OPM zijn de doelen SMART geformuleerd en sluiten deze aan bij de risico's uit het SPV, al wordt dat laatste niet zozeer expliciet gemaakt.

4. Voorgenomen maatregelen (deelvraag 4)

Maatregelen sluiten voldoende aan op de doelen vormen een coherent geheel. De probleemanalyse die aan de maatregelen ten grondslag ligt, komt uit het GVVP uit 2008 en is daarmee niet meer actueel. De kostenafweging en de toepassing van kennisontwikkeling en innovatie is voldoende. Maatregelen volgen niet uit een risicoanalyse (Aanpak SPV). Binnen de 'Aanpak te hard rijden' worden wel risicogestuurd prioriteiten bepaald.

5. Feitelijk ingezette maatregelen (deelvraag 5)

De gemeente heeft een voldoende compleet overzicht van welke maatregelen er ingezet zijn en welke kosten daarmee gepaard gingen. De maatregelen sluiten ook voldoende aan op het beleid en afwijkingen worden voldoende onderbouwd. De volgorde van uitvoering van maatregelen wordt met name bepaald door waar het college prioriteit aan geeft en door de planning van onderhoud en beheer (een gevolg van de keuze om vooral werk-met-werk te maken).

6. Inzicht in objectieve en subjectieve verkeersveiligheid in Soest (deelvraag 6)

Er wordt beperkt gebruikt gemaakt van data over geregistreerde verkeersongevallen die ondanks tekortkomingen – waar de gemeente weinig tot geen invloed op heeft – wel degelijk inzichten en handvatten voor beleid kunnen bieden. Met uitzondering van data over gereden snelheden, worden er geen gegevens gebruikt die goed aansluiten op de risico-indicatoren uit het SPV. Ook geven de gebruikte gegevens onvoldoende inzicht in de voortgang ten aanzien van de beleidsdoelen van Soest. In het kader van het OPM wordt er gewerkt aan een monitoringplan, waarmee als het goed is in de toekomst de voortgang op doelen in het concept-OPM kan worden gevolgd.

7. Doeltreffendheid en doelmatigheid (deelvraag 7)

De monitoring en evaluatie van maatregelen is voldoende, maar biedt ruimte voor verbetering. Maatregelen worden niet consequent gemonitord en geëvalueerd. Ambtenaren voeren wel vaker zelf checks uit om na te gaan of maatregelen het beoogde effect sorteren. Positieve uitzondering is de pilot met LED-verlichting op rotondes die is geëvalueerd. Uit onze beschouwing van de uitgevoerde maatregelen, concluderen we dat hoofdzakelijk bewezen effectieve maatregelen zijn ingezet die daarmee voldoende herleidbaar bijdragen aan de verkeersveiligheidsdoelen. Ook concluderen we dat op hoofdlijnen de verhouding tussen de effecten en de kosten van de getroffen maatregelen voldoende is te verantwoorden.

Centrale onderzoeksvraag

Op basis van bovenstaande conclusies beantwoorden we de centrale onderzoeksvraag. Over het algemeen is het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Soest in de periode 2019 t/m 2024 voldoende doeltreffend en doelmatig geweest.

Er zijn enkele tekortkomingen geconstateerd. Met name het ontbreken van een systematisch toegepaste risicogestuurde aanpak valt op. Ook constateren we dat de in het verleden

gestelde doelen niet voldoende SMART zijn geformuleerd en dat de gemeente (mede daardoor) maar beperkt inzicht heeft in de voortgang op de beleidsdoelen.

In positieve zin vallen ook aantal zaken op. De pilot met LED-verlichting bij rotondes is een goed voorbeeld van hoe de gemeente Soest durft te experimenteren met nieuwe verkeersveiligheidsmaatregelen en deze ook onderzoekt, evalueert en op basis daarvan bijstelt. Ook is Soest goed op weg met het betrekken van inwoners en stakeholders bij de totstandkoming van het beleid door middel van participatietrajecten.

De beschikbare ambtenarencapaciteit en budgetten vormen mede een verklarende factor voor de geconstateerde tekortkomingen in het verkeersveiligheidsbeleid. In Soest werken vijf vaste beleidsambtenaren die zich bezighouden met het mobiliteitsbeleid in de volle breedte. De budgetten voor verkeersveiligheid zijn beperkt en deels geoormerkt voor specifieke maatregelen (bijvoorbeeld wegreconstructies). We zien bij meer gemeenten dat de risicogestuurde aanpak en inzicht in de effecten van beleid te wensen overlaten, doordat ambtenaren druk zijn met (andere) dagelijkse uitvoerende bezigheden.

5. Aanbevelingen

Het onderzoek heeft geleid tot een aantal aanbevelingen voor het college en de raad rondom vier onderwerpen:

- risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid;
- monitoring en evaluatie;
- informatievoorziening aan de raad;
- kennisontwikkeling en innovatie.

We lichten de aanbevelingen hieronder toe per onderwerp.

Risicogestuurde aanpak omarmen op een pragmatische wijze

We raden het college aan om meer risicogestuurd aan verkeersveiligheid te werken middels de volgende concrete aanbevelingen:

- Breng met een risicoanalyse gestructureerd in kaart welke risico's er zijn in het verkeerssysteem van de gemeente Soest. Daarmee wordt een actuele probleemanalyse verkregen. Vanuit kosteneffectiviteit is het aan te bevelen om aan te sluiten bij een regionale risicoanalyse vanuit de provincie of met buurgemeenten.
- Maak bij een dergelijke risicoanalyse pragmatisch gebruik van de input die al vergaard is in de participatietrajecten van de afgelopen jaren (zoals een heatmap van locaties die als onveilig worden ervaren). Vul dit verder aan met actuele analyses van data over ongevallen, gereden snelheden en de huidige weginrichting in relatie tot richtlijnen voor een veilige inrichting. De verkeersongevallenstatistieken zijn vanaf 2018 weer meer betrouwbaar dan in de jaren daarvoor. Maak daar gebruik van in de stap naar meer risicogestuurd werken. Ongevallenstatistieken bieden ondanks resterende beperkingen ook inzichten in de verkeersveiligheidsrisico's die aanwezig zijn in Soest.
- Een risicoanalyse met verschillende risico-indicatoren helpt om beleid te richten op de voornaamste risico's. Door beleidsdoelen te relateren aan risico-indicatoren van de aanpak SPV wordt inzichtelijk gemaakt hoe het beleid streeft naar (proactieve) inperking van verkeersveiligheidsrisico's. Geef ook aan hoe de voorgenomen verkeersveiligheidsmaatregelen ingrijpen op de in kaart gebrachte risico's in het verkeerssysteem. Deze aanbevelingen helpen om expliciet te maken hoe de geplande maatregelen met elkaar samenhangen en elkaar versterken als een coherent geheel. Zowel in het verleden als in het concept-OPM is de samenhang tussen maatregelen voornamelijk impliciet, waardoor mogelijk koppelkansen over het hoofd worden gezien.

Voor de raad hebben we geen specifieke aanbevelingen ten aanzien van de risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid.

Inzicht in de voortgang van beleid: monitoring en evaluatie

We raden het college aan om consistent het verkeersveiligheidsbeleid te monitoren en te evalueren middels de volgende concrete aanbevelingen:

- De gemeente Soest is voornemens om in het kader van het OPM een monitoringsplan met concrete indicatoren op te stellen om de voortgang op de beleidsdoelen inzichtelijk te maken. Wij bevelen dat ook ten zeerste aan.
- Een risicoanalyse zoals benoemd onder de eerdere aanbeveling kan een krachtig middel zijn om de voortgang op beleidsdoelen te monitoren. Wanneer de risicoanalyse om de paar jaar wordt geactualiseerd, kan inzichtelijk worden gemaakt hoe de ontwikkeling is op verschillende risico-indicatoren (die idealiter gerelateerd zijn aan de beleidsdoelen). We raden daarom ook aan om in het monitoringsplan voor het OPM expliciet de aansluiting te zoeken bij de risico-indicatoren van de Aanpak SPV.
- Het monitoren van de effectiviteit van verkeersveiligheidsbeleid is een uitdagende opgave, omdat verkeersveiligheid wordt beïnvloed door demografische ontwikkelingen, mobiliteitstrends en maatschappelijke ontwikkelingen die hun uitwerking hebben in gedragingen op straat. We raden daarom aan om in het opstellen van een monitoringsplan te zoeken naar een realistisch niveau waarop de effectiviteit van beleid kan worden aangetoond. Bijvoorbeeld met een indicatoren als “op welk aandeel van de wegen zijn verbeterde oversteekvoorzieningen aangelegd?” of “welk aandeel van de fietspadlengte is verbreed?”.

We raden de raad aan om:

- bij de behandeling van de jaarstukken scherp te zijn op het consistent rapporteren over de voortgang op verkeersveiligheidsdoelen aan de hand van indicatoren;
- en er rekening mee te houden dat het evalueren van maatregelen in eerste instantie om investeringen vraagt, maar dat die zich uiteindelijk kunnen uitbetalen in kosteneffectiever beleid.

Informatievoorziening aan de raad

Uit het onderzoek blijkt dat de raad op hoofdlijnen wordt geïnformeerd over het verkeerveiligheidsbeleid en via weekberichten op de hoogte wordt gehouden van relevante ontwikkelingen. Ook komt naar voren dat de raad meer actief betrokken wenst te worden in discussies over de invulling van het verkeersveiligheidsbeleid (zoals op het thema van 50 naar 30 km/uur). In dit kader:

- raden we de raad aan om proactief naar meer betrokkenheid te vragen ten aanzien van discussies en plannen die zij belangrijk achten en;
- raden we het college aan om de raad desgevraagd frequenter bij te praten gedurende de ontwikkeling van beleid en de raad daarbij de mogelijk te geven om input en feedback te leveren op de plannen.

Uit het onderzoek blijkt ook dat niet altijd duidelijk is hoe het verkeersveiligheidsbeleid (op termijn) uitwerkt in waarneembare resultaten en wijzigingen in het straatbeeld. In dit kader:

- raden we het college aan om expliciet te maken hoe het beleid vertaald zal worden naar wijzigingen in het straatbeeld. Het concept-OPM biedt hier al goede voorbeelden van met concrete uitgangspunten zoals “voetgangers kunnen hoofdwegen binnen 400

meter veilig oversteken" en "polderwegen blijven zoals ze zijn, maar wel met toevoeging van verkeersplateaus op wegen met langzaam verkeer".
- raden we de raad aan om in de fase waarin beleidsplannen worden gemaakt scherp te zijn op de voorziene uitwerkingen van het beleid op het straatbeeld.

Kennisontwikkeling en innovatie

We raden het college aan om na te denken over hoe kennisontwikkeling en innovatie op het gebied van verkeersveiligheid het beleid voor de aankomende jaren kan versterken en welke acties daarvoor nodig zijn. Zo kan er wellicht in de toekomst meer inzicht in fietsveiligheid ontstaan door nieuwe databronnen zoals de regionale ambulancediensten. Ook kunnen nieuwe maatregelen (denk bijvoorbeeld aan pilots met een andere plaats op de weg voor snelle, zware fietsen) mogelijk de verkeersveiligheid verbeteren. De gemeente Soest hoeft hierin niet zelf het wiel uit te vinden, maar kan aansluiten bij landelijke en regionale initiatieven om databronnen te ontwikkelen en te experimenteren met maatregelen. Dit doet de gemeente Soest al, bijvoorbeeld bij de ontheffing 'speedpedelecs op het fietspad'. We raden het college aan om open te (blijven) staan voor deelname aan pilots om verkeersveiligheidsmaatregelen effectiever te maken of om nieuwe maatregelen te testen. Het is belangrijk is om pilots ook te evalueren om er lering uit te trekken, zoals dat ook voor de pilot met LED-verlichting bij rotondes van toegevoegde waarde is gebleken. Ook voor de evaluatie van maatregelen geldt dat Soest hierin kan samenwerken in regionaal of landelijk verband.

We raden de raad aan om zich positief op te stellen ten aanzien van kennisontwikkeling en innovatie op het gebied van verkeersveiligheid. Het verkennen van nieuwe databronnen en het uitvoeren en evalueren van pilots vraagt initieel om investeringen. Wanneer dat leidt tot betere beslisinformatie voor het inzetten van maatregelen en meer effectieve ingrepen, dan verdienen die investeringen zich terug in kosteneffectiever beleid.

Bronnen

Aarts, L.T., Bos, N.M., Nijman, S.T.M., Kusemann, E.J.Z. & de Jongh, M.A.C., 2024. *Gewonden in het wegverkeer: Wat verschillende databronnen ons leren over deze groep verkeersslachtoffers*, NVVC-paper 2024 - ID34.

Gemeente Soest, 2008a. *Gemeentelijk Vervoers- en Verkeersplan (GVVP): Beleidsnota*.

Gemeente Soest, 2008b. *Gemeentelijk Vervoers- en Verkeersplan (GVVP): Uitvoeringsprogramma*.

Gemeente Soest, 2015. *Gemeentelijk Vervoers- en Verkeersplan (GVVP): Tussenevaluatie*.

Gemeente Soest, 2017. *Gemeentelijk Vervoers- en Verkeersplan (GVVP): Oplegnotitie*.

Gemeente Soest, 2018. *Coalitieakkoord Duurzaam en daadkrachtig (2018-2022).*

Gemeente Soest, 2020. *Jaarstukken 2019*.

Gemeente Soest, 2021a. *Jaarstukken 2020*.

Gemeente Soest, 2021b. *Verkeersmaatregelen omgeving De Buut.* Interne memo.

Gemeente Soest, 2022a. *Coalitieakkoord Bouwen aan de toekomst, samen aan de slag (2022-2026).*

Gemeente Soest, 2022b. *Jaarstukken 2021*.

Gemeente Soest, 2023a. *Communicatie- en participatieplan Omgevingsprogramma's.*

Gemeente Soest, 2023b. *Jaarstukken 2022*.

Gemeente Soest, 2023c. *Stap voor stap ver komen, Omgevingsvisie Soest en Soesterberg*.

Gemeente Soest, 2023d. *Weekbericht Aanpak verkeersveiligheid rotondes Soest (n.a.v. besluit college 31 oktober 2023).* Memo.

Gemeente Soest, 2023e. *Weekbericht flexflitser Dalweg (rondvraag college 7 maart 2023).* Memo.

Gemeente Soest, 2024. *Jaarstukken 2023*.

Gemeente Soest, 2025a. *Concept Jaarstukken 2024*.

Gemeente Soest, 2025b. *Omgevingsprogramma Mobiliteit*, concept, 13 maart 2025.

Goudappel, 2021. *Verkeersveiligheid vier rotondes Soest*, 008356.20210401.04.

Provincie Utrecht, 2019. *Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2019–2023*,

Onderzoeksbureau Opiniepijlers, 2023. *Hoe moet uw dorp eruit zien? Participatie inwoners over omgevingsprogramma's: Straatinterviews over de toekomst van Soest en Soesterberg. Hoe passen alle wensen in de beperkte ruimte die er is?*

Rijkswaterstaat – CIV, 2022. *Handleiding product Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland (BRON)*, versie 1.9.

SPV partners, 2018. *Veilig van deur tot deur. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid*, december 2018.

STAR, 2020. *BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage Gemeente Soest*, Periode 2015 t/m 2019.

STAR, 2025a. *BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage Gemeente Soest*, Periode 2020 t/m 2024.

STAR, 2025b. *BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage Nederland*, Periode 2020 t/m 2024.

STAR, 2025c. *BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage Provincie Utrecht*, Periode 2020 t/m 2024.

SWOV, 2019. *Duurzaam Veilig Wegverkeer*. SWOV-factsheet, maart 2019. SWOV, Den Haag.

SWOV, 2020. *De Staat van de verkeersveiligheid 2019*. SWOV, Den Haag.

SWOV, 2021. *De Staat van de verkeersveiligheid 2020*. SWOV, Den Haag.

SWOV, 2022. *De Staat van de verkeersveiligheid 2021*. SWOV, Den Haag.

SWOV, 2023. *De Staat van de verkeersveiligheid 2022*. SWOV, Den Haag.

SWOV, 2024. *De Staat van de verkeersveiligheid 2023*. SWOV, Den Haag.

SWOV & CROW, 2023. *Monitor Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030; Stand oktober 2023*. KN SPV 2023-11. Kennisnetwerk SPV, Utrecht.

SWOV & CROW, 2024. *Effectiviteitswijzer*. KN SPV 2024-4. Kennisnetwerk SPV, Utrecht.

Bijlage 1 Maatregelen

Informatie over uitgevoerde maatregelen en acties zijn terug te vinden in de jaarstukken van 2019 t/m 2024[1]. Tabel B1 geeft een overzicht. Het budget en de uitgave per maatregel zijn alleen ingevuld wanneer deze goed te herleiden zijn uit de jaarstukken. Het overzicht op basis van de jaarstukken geeft vooral een beeld van de uitvoering van infrastructurele maatregelen. We hebben ook los daarvan informatie ontvangen over verkeerseducatie en -campagnes in de afgelopen jaren: zie Tabel B2 onder Tabel B1.

Jaar	Uitvoering	Budget (bedrag x € 1.000)	Uitgave (bedrag x € 1.000)
2019			
	Voorbereiding pilot met LED op rotonde Koningsweg-Dalweg > vervolg in 2020	100	14
	Overleg met ProRail over sluiten van twee onbewaakte particuliere spoorwegovergangen		
	Schetsontwerp oversteekbaarheid hoofdwegen > zie vervolg in 2022	200	9
	Kleine verkeerskundige aanpassingen n.a.v. wensen en verzoeken vanuit bewoners		30
	Risicogestuurde aanpak (hard rijden) met snelheidsinformatiedisplays		
	Plan herinrichting Korte en Lange Brinkweg > vervolg in 2020 e.v.	1.000	21
	Herinrichting Albert Cuyplaan > afwikkeling in 2020	290	91
2020			
	Voortzetting overleg over onbewaakte spoorwegovergangen		
	8 drempels geplaatst in 30km gebieden n.a.v. meldingen ('Aanpak te hard rijden')	50 (subsidie Provincie)	
	Pilot ledverlichting Koningsweg-Dalweg en onderzoek naar verkeersveiligheid op 4 rotondes > evaluatie van pilot in 2021	100	90
	Integrale onderhoudsprojecten (De Schans; Dokter Rupertlaaan-Dokter Schoonenbeeklaan-Dokter Voslaan; Aagje Dekenlaan-Hartmanlaan-Staringlaan)	1.596	1.114
	Herinrichting Korte en Lange Brinkweg	1.000	40
2021			
	Voortzetting GVVP door afwezigheid nieuwe omgevingsvisie		
	Werken aan nieuwe omgevingsvisie		
	Voortzetting overleg over onbewaakte spoorwegovergangen		
	Evaluatie veiligheid rotondes + ontwerp en maatregelenpakket > aanpassingen n.a.v. evaluaties in 2022	100	91

[1] Op het moment van schrijven hebben de jaarstukken van 2024 nog de status 'concept'.

Jaar	Uitvoering	Budget (bedrag x € 1.000)	Uitgave (bedrag x € 1.000)
	Verkeers- en waterhuishoudingsmaatregelen Korte en Lange Brinkweg > planning verlengd, budget meegenomen	1.000	122
	Onderhoud wegen	1.991	1.089
	Risicogestuurde aanpak hard rijden, kleine maatregelen (met snelheidsdisplays)		
	Verkenning veiligere schoolomgeving (Design Thinking-project basisschool de Buut)		
2022			
	9 drempels in woonwijken ('Aanpak te hard rijden')	75 (subsidie Rijk)	
	Aanvraag 11 flitspalen, resultaat één vaste plek aan de Vredehofstraat en één mobiele plek aan de Dalweg		
	Ontwerpen verbeterde oversteekbaarheid wegen uitgewerkt voor de Birkstraat, Beukenlaan en Vrijheidsweg > vervolg in 2023	200	17
	Extra ontwerpen voor veilige rotondes		
	Voortzetting overleg over onbewaakte spoorwegovergangen		
	Integrale onderhoudsprojecten (Buys Ballotlaan-Generaal Winkelmanstraat; Anna Paulownalaan; Willem de Zwijgerlaan)	1.784	1.288
	Herinrichting Korte en Lange Brinkweg	1.000	183
	Stimuleringscampagnes aandacht fietsverlichting		
	Opstellen wegbeheerplan		
2023			
	Ontwerpen van veiligere rotondes zijn vastgesteld		
	4 mogelijke voetgangersoversteekplaatsen geanalyseerd bij hoofdwegen (Vrijheidsweg, Birkstraat, Beukenlaan en Torenstraat) > vervolg in 2024	200	23
	Overeenkomst met ProRail over beveiliging van onbewaakte spoorwegovergang		
	Herinrichting Korte en Lange Brinkweg	1.000	205
	Integrale onderhoudsprojecten (Rubenslaan, Ruysdaellaan, Hobbemalaan en Vermeerlaan)		
	Borden met max. en adviessnelheid geplaatst op de Peter van den Bremerweg		
	3 verkeersdrempels aangelegd vanuit 'Aanpak te hard rijden': 2 op de Dorresteinweg en 1 op de Zandlaan		
	Vaste flitspaal aan Vredehofstraat geplaatst; flexflitser 2x langs Dalweg gestaan; nieuwe aanvragen voor flitsers ingediend		
2024			
	LED-knipperlichten op de nieuwe rotonde Koningsweg-Pimpelmees		
	Ondersteuning traject Veilige Schoolomgeving (basisschool De Startbaan)		
	Verbetering markering voet- en fietspad op de Van Weedestraat		
	Voorbereiding veiliger inrichten van fietspaden bij fietspaaltjes		

Jaar	Uitvoering	Budget (bedrag x € 1.000)	Uitgave (bedrag x € 1.000)
	Flexflitser langs de Dalweg in de buurt van de fietstunnel (2 periodes)		
	Aanleg 1 verkeersdrempel op de Nachtegaalweg ('Aanpak te hard rijden')		
	Herinrichting Korte en Lange Brinkweg	1.000	208
	Onderhoud in het kader van infrastructuur schoon, heel en veilig houden (Walraven van Hallhof; Sint Willibrordusstraat, Oude Utrechtseweg en omgeving; schoolomgeving basisschool de Werveling; Nassauplantsoen)		
	Basisschool De Werveling: opknapbeurt van schoolzone met nieuw gekleurde juliepalen en High5-campagne voor fietsstimulering		
	Basisschool Ludgerusschool: High5-campagne voor fietsstimulering		

Tabel B1: Uitgevoerde maatregelen volgens de jaarstukken van 2019 t/m 2024.

Projectnaam	Toelichting
Basisschool De Buut	Middels design thinking samen met de kinderen gekeken hoe de onveilige/onoverzichtelijke situatie in de schoolomgeving kan worden verholpen. Ideeën van winnaars uitgevoerd in kleine maatregelen.
Ludgerusschool	Themaweek verkeersveiligheid. Parkeerverboden en extra parkeerplaatsen voor bakfietsen. Voorlichting over veilig lopen en fietsen naar school, bumpcheck door fietsenmaker.
Basisschool De Startbaan	Met VVN een veilige schoolomgeving traject gestart. Verkeersveiligheid middels acties om verkeersgedrag van ouders en kinderen te verbeteren.
High Five	Beloningssysteem op scholen om fietsen/lopen naar school aan te moedigen.
Verlichtingscampagne	Campagne van de Politie en/of Fietsersbond. Terugkerend.
Wij gaan weer naar school	Met diverse attentiematerialen worden automobilisten op de schoolroute bewust gemaakt van de toenemende drukte na de zomervakantie.
Rolstoeltraining	Training voor mindervaliden
Teksten op wegdek	Er zijn waarschuwingsteksten "fietsverlichting aan" geplaatst op het wegdek.

Tabel B2: Uitgevoerde activiteiten op het gebied van verkeerseducatie en -campagnes.

Bijlage 2 Analyse ongevallen

Om meer inzicht te krijgen in de doeltreffendheid van het beleid analyseren we de ongevallenstatistieken uit VIASTAT (politieregistratie) over de afgelopen jaren. We analyseren de verkeersslachtoffers in Soest

- in vergelijking met andere gemeenten (zie B.2.1);
- over de jaren heen (zie B.2.2)
- naar vervoerwijze (zie B.2.3).

B.2.1 Verkeersslachtoffers in Soest in vergelijking met andere gemeenten

Soest rankt 10 uit 26 gemeenten in de provincie (rank 1 = beste) ten aanzien van de som van het aantal verkeersgewonden en -doden op gemeentelijke wegen per 100.000 inwoners (Tabel B3 op de volgende pagina). Gemeenten die beter scoren zijn veelal kleinere gemeenten dan Soest. De uitzonderingen zijn de gemeenten Houten en Vijfherenlanden: gemeenten met een vergelijkbaar of groter inwoneraantal dan Soest die beter scoren. De gemeente Houten staat bekend om haar fietsinfrastructuur die in hoge mate ‘ontvlochten’ is met het autonetwerk, dat wil zeggen: fietsers kunnen ver fietsen zonder auto’s op dezelfde weg of op kruispunten tegen te komen.

Naam	Inwoners	Verkeersgewonden en -doden per 100.000 inwoners	Rank (van laag naar hoog aantal slachtoffer per 100.000 inwonders
Gemeente Vijfheerenlanden	61.669	45	1
Gemeente Woudenberg	14.637	49	2
Gemeente Baarn	25.065	50	3
Gemeente Bunnik	16.108	55	4
Gemeente Montfoort	13.868	55	5
Gemeente Renswoude	5.753	56	6
Gemeente Leusden	31.681	60	7
Gemeente Rhenen	20.235	60	8
Gemeente Houten	50.847	68	9
Gemeente Soest	**47.682**	**68**	**10**
Gemeente Bunschoten	22.619	69	11
Gemeente Stichtse Vecht	65.878	74	12
Gemeente Zeist	66.641	75	13
Gemeente Wijk bij Duurstede	23.945	76	14
Gemeente IJsselstein	33.421	78	15
Gemeente Lopik	14.724	80	16
Gemeente Utrechtse Heuvelrug	50.550	80	17
Gemeente Eemnes	9.755	82	18
Gemeente Nieuwegein	65.971	82	19
Gemeente Oudewater	10.223	86	20
Gemeente Amersfoort	161.852	87	21
Gemeente Veenendaal	69.440	88	22
Gemeente De Bilt	43.718	91	23
Gemeente De Ronde Venen	45.813	97	24
Gemeente Woerden	53.724	107	25
Gemeente Utrecht	374.238	118	26

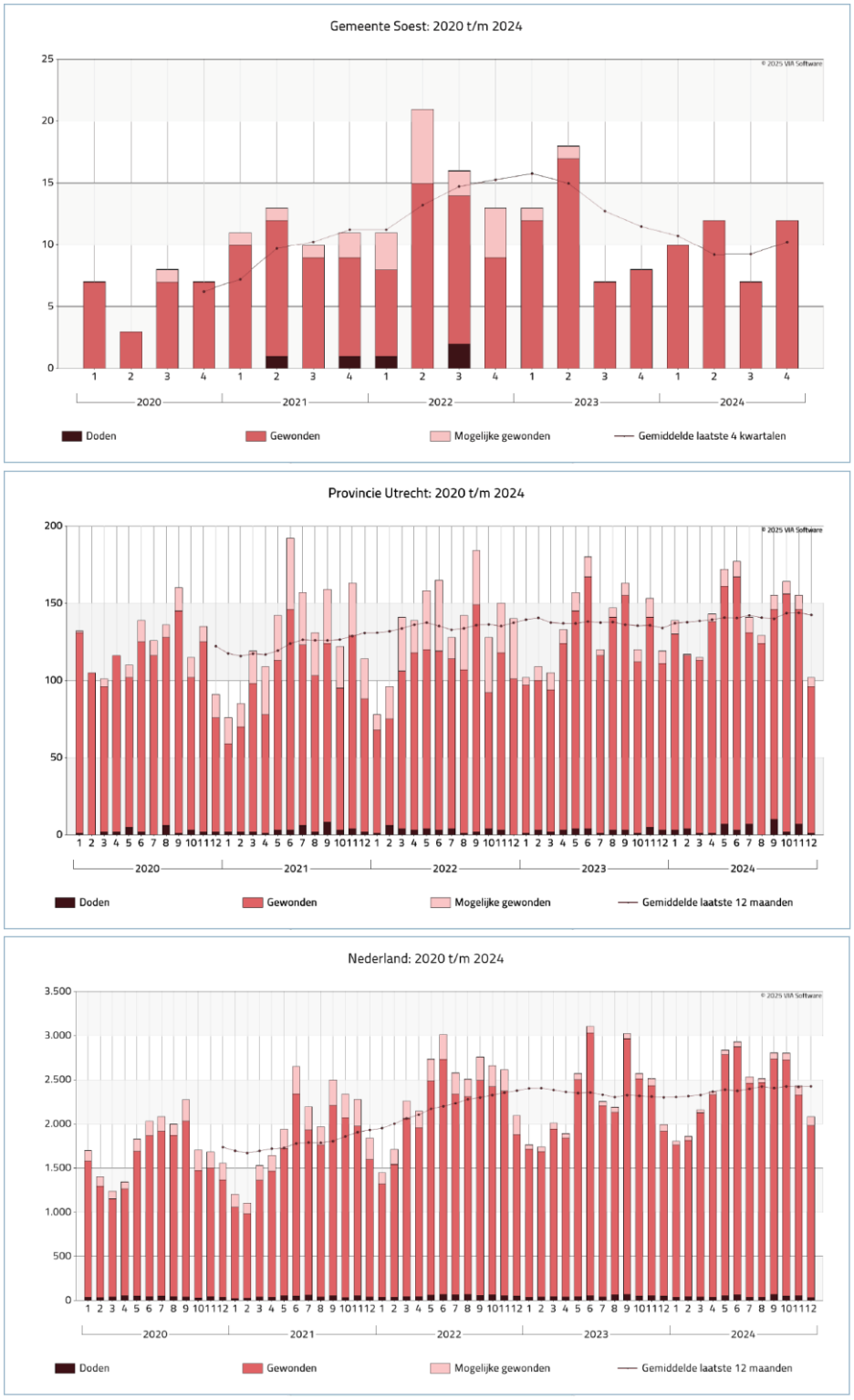
Tabel B3: Verkeersgewonden en -doden per 100.000 inwoners per gemeente in de provincie Utrecht. Periode: Jaargemiddelde 2020 t/m 2024. Selectie: alleen wegen in beheer van de gemeente (ongevallen op rijkswegen en provinciale wegen worden zo buiten de vergelijking gehouden). Bron: VIASTAT Analyse & Benchmark (geraadpleegd op 13 mei 2025).

B.2.2 Verkeersslachtoffers in Soest over de jaren heen

De trend in het aantal verkeersslachtoffers in de provincie Utrecht en in heel Nederland is licht stijgend tot stagnerend (Figuur B1 op de volgende pagina). In Soest is ook een licht stijgende tot stagnerende trend te zien (Figuur B1). Die trend is wel wat grilliger in Soest ten opzichte van de trends in de provincie Utrecht en in heel Nederland. Dat is ook te verwachten, omdat het geaggregeerde beeld over de provincie of heel Nederland om veel grotere aantallen gaat in absolute zin en op grotere aantallen middelen fluctuaties meer uit.

De ontwikkelingen in Soest dienen te worden bezien in het licht van de landelijke ontwikkelingen. De landelijke ontwikkelingen en staat van verkeersveiligheid worden jaarlijks gemonitord en gerapporteerd door het SWOV in de rapportenreeks “Staat van de verkeersveiligheid” (SWOV, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024). Sinds 2013 is er sprake van een stijgende trend in het aantal verkeersslachtoffers, vooral onder kwetsbare groepen zoals fietsers, ouderen en scootmobielgebruikers. De meeste dodelijke ongevallen gebeuren op erftoegangswegen en binnen de bebouwde kom, waar langzaam verkeer zich mengt met gemotoriseerd verkeer. Ondanks tijdelijke dalingen in 2020 en 2021 door de coronapandemie, is de langjarige trend ongunstig, met name voor fietsers: zij vormen inmiddels het grootste deel van de ernstig gewonden, vaak door enkelvoudige ongevallen. In 2022 werd een opvallende piek in het aantal verkeersdoden gemeten; in 2023 lagen de cijfers iets lager, maar nog steeds hoger dan in de meeste jaren daarvoor (SWOV, 2024).

(Figuur B1 op de volgende pagina, tekst gaat verder na de figuur)

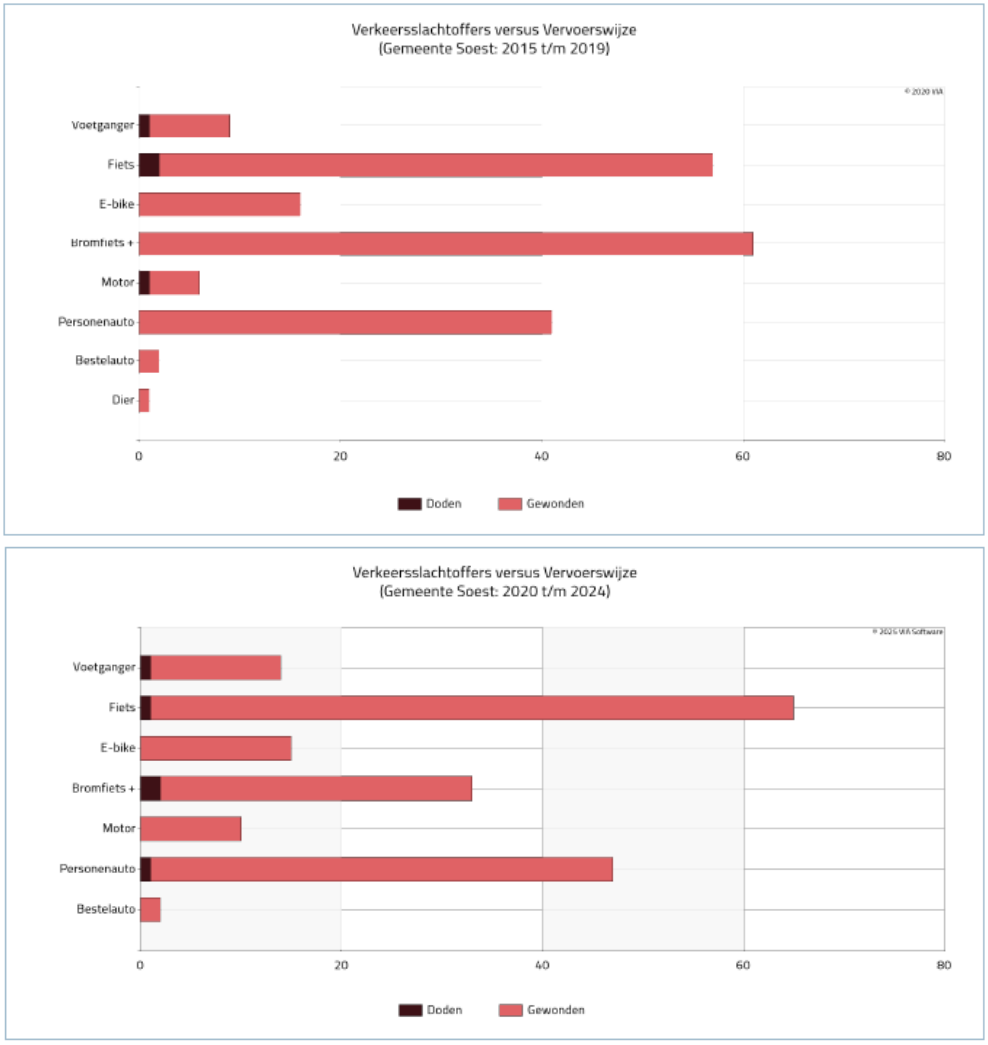


Figuur B1. Ontwikkeling in verkeersslachtoffers in gemeente Soest (boven), provincie Utrecht (midden) en Nederland (onder). Periode: 2020 t/m 2024. Bron: STAR (2025a, 205b, 2025c). NB: in deze grafieken zijn ook slachtoffers van ongevallen op rijkswegen en provinciale wegen binnen de gemeentegrenzen van Soest opgenomen.

B.2.3 Verkeersslachtoffers in Soest naar vervoerwijze

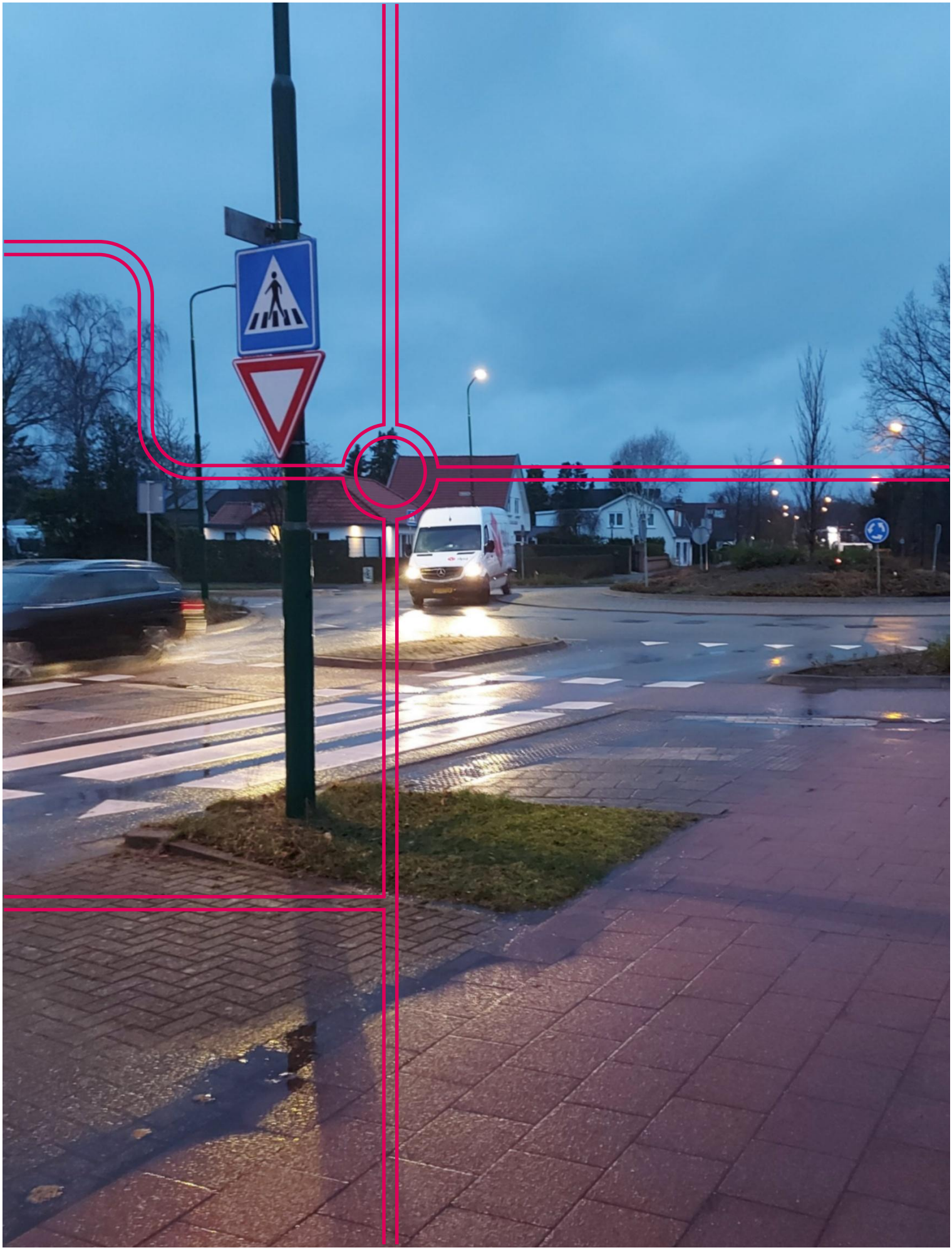
Wanneer we de verkeersslachtoffers in Soest naar vervoerwijze vergelijken tussen de periodes 2015-2019 en 2020-2024 (Figuur B2) valt op dat het aantal verkeersslachtoffers onder:

- voetgangers is *toegenomen* van net onder de 10 naar rond de 15;
- fietsers is *toegenomen* van net onder naar net boven de 60;
- fietsers op e-bikes rond de 15 is *gebleven*;
- berijders van bromfiets-achtigen (hieronder valt ook de snorfiets en de brommobiel) bijna is *gehalveerd* van meer dan 60 naar iets meer dan 30;
- Personenauto-inzittenden is *toegenomen* van 40 naar bijna 50.



Figuur B2: Verkeersslachtoffers in gemeente Soest naar vervoerwijze in de periode 2015 t/m 2019 (boven) en de periode 2020 t/m 2024 (onder) Bron: STAR (2020, 2025a). NB: in deze grafieken zijn ook slachtoffers van ongevallen op rijkswegen en provinciale wegen binnen de gemeentegrenzen van Soest opgenomen.

Op basis van deze trends kunnen we stellen dat het doel om de verkeersveiligheid te verbeteren voor kwetsbare verkeersdeelnemers nog een grote uitdaging is en de verkeerde kant op beweegt momenteel. De daling van het aantal verkeersslachtoffers onder berijders van bromfiets-achtigen is opvallend en heeft waarschijnlijk te maken met de landelijke helmplicht voor snorfietsers sinds 1 januari 2023.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32