gemeente TEYLINGEN

Verzenddatum	ons kenmerk	afdeling
21 december 2023	Z-23-347059	Ruimtelijke Ontwikkeling
Onderwerp	**uw kenmerk**	**behandeld door**
Bestuurlijke reactie rapport onderzoek verkeersveiligheid in Teylingen	**Bijlage**	G.J. Preenen – de Rooij **telefoon** 14 0252

2215 ZJ Voorhout
gemeente@teylingen.nl
www.teylingen.nl
T 14 0252

Bestuurscentrum
Raadhuisplein 1
Voorhout

Gemeentekantoor
Wilhelminalaan 25
Sassenheim

Geachte leden van de rekenkamer,

Met veel belangstelling hebben wij het rapport 'onderzoek verkeersveiligheid Teylingen' gelezen. Wij onderschrijven het belang van verkeersveiligheid. Niet voor niets is verkeersveiligheid het onderwerp waarmee wij het Mobiliteitsplan, dat begin dit jaar is vastgesteld, openen. Daarnaast is in de raadsvergadering van 14 december 2023 met het vaststellen van het Integraal Veiligheidsbeleid besloten dat verkeersveiligheid één van de vijf prioriteiten is. Door middel van deze brief geven wij graag onze reactie op de conclusies en aanbevelingen uit het rapport.

De doeltreffendheid van de sturing op de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid

Wij zijn blij met uw conclusie dat Teylingen in 2010 een goed onderbouwd plan heeft opgesteld. Het valt ons echter op dat de conclusies uit de bestuurlijke samenvatting niet altijd aansluiten op de nota van bevindingen. U geeft bijvoorbeeld aan dat er geen jaarplannen zijn gemaakt. Tot 2017 was dat echter wel het geval. De raad is door middel van een raadsbrief geïnformeerd over de evaluatie van het gemeentelijke vervoer- en verkeersplan, die in 2017 is uitgevoerd. In de nota van bevindingen wordt vermeld dat GVVP en uitvoeringsprogramma jaarlijks zijn bijgesteld en van een voortgangsrapportage voorzien. Tevens wordt in de nota vermeld dat de raad geïnformeerd is over de effecten van de maatregelen op de objectieve en ervaren verkeersveiligheidscijfers.

Na 2017 is er voor gekozen de beschikbare capaciteit voor verkeersveiligheid in te zetten voor het daadwerkelijk realiseren van maatregelen. Voor rapportages en plannen is sinds 2017 gebruik gemaakt van andere reguliere plannen en rapportages, zoals de diverse Planning en Control documenten.
Begin 2023 is een nieuw mobiliteitsplan in de raad vastgesteld waarin verkeersveiligheid een belangrijke plaats inneemt. Opgenomen is dat de raad

iedere twee jaar een ongevallen rapportage ontvangt. De eerste rapportage wordt op dit moment opgesteld.

Verkeersveiligheid was in de onderzochte periode weliswaar als prioriteit opgenomen in het integrale Veiligheidsbeleid, door bijvoorbeeld Corona kon er minder op bijvoorbeeld handhaving ingezet worden dan voorzien was. In het Integraal Veiligheidsbeleid 2024-2027 Teylingen dat vastgesteld is in de gemeenteraad van 14 december 2023, is Verkeersveiligheid opnieuw één van de prioriteiten. Dit beleid wordt jaarlijks geconcretiseerd in veiligheidsjaarplannen. Deze plannen worden ieder jaar geëvalueerd en ter kennisname aangeboden aan de raad.

De doeltreffendheid van de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid

We delen uw conclusie dat plaatsen die inwoners als onveilig ervaren, op basis van de cijfers over ongevallen niet altijd onveilig zijn. Desondanks vinden wij signalen van onze inwoners belangrijk en streven we ernaar deze signalen goed op te pakken.
De fietser is een belangrijke doelgroep in het mobiliteitsbeleid van Teylingen. In 2020 is daarom het Actieplan Fiets vastgesteld door de raad. Veilige fietsroutes blijven een belangrijk aandachtspunt voor het college.

De verschillen in aanpak, resultaten en cijfers tussen de drie gemeenten

U geeft aan dat een oorzakelijk verband tussen uitvoering van het beleid en de veiligheid in het verkeer met dit onderzoek niet is aan te tonen. Wij blijven ons inzetten om met behulp van het mobiliteits- en veiligheidsbeleid de verkeersveiligheid in Teylingen te verbeteren.

Hoe is in het nieuwe beleidsplan het resultaat van de afgelopen jaren verwerkt

Wij constateren met u dat drie van de vijf verbeterpunten zijn opgenomen in het nieuwe mobiliteitsplan. Op de twee verbeterpunten die niet zijn opgenomen komen we bij de aanbevelingen terug.

Uw aanbevelingen

Het college is van mening dat verkeersveiligheid een belangrijk onderwerp is dat onze aandacht blijvend nodig heeft. Daarbij kiezen wij ervoor de beschikbare capaciteit zoveel mogelijk in te zetten voor het daadwerkelijk nemen van maatregelen. Daarbij vinden we het uiteraard belangrijk de raad zorgvuldig te informeren.
In het mobiliteitsplan is opgenomen dat wij iedere twee jaar een ongevallenanalyse uitvoeren. De eerste analyse wordt op dit moment uitgevoerd. Uw suggestie om ook een analyse uit te voeren naar de meldingen en klachten nemen wij in de eerstvolgende analyse mee. De aanbeveling van de rekenkamer om te werken met jaarlijkse uitvoeringsprogramma’s en hierover jaarlijks te rapporteren kunnen wij vanwege de beschikbare capaciteit voor het mobiliteitsplan niet overnemen. Voor het Integraal Veiligheidsbeleid 2024-2027 zal wel gewerkt worden met jaarlijkse uitvoeringsprogramma’s.

Nogmaals willen wij u danken voor de uitvoerige rapportage over dit belangrijke onderwerp. Wij werken, samen met de raad, de komende jaren graag verder aan het verbeteren van de verkeersveiligheid in onze gemeente.

Met vriendelijke groet,
Het college van de gemeente Teylingen

[redacted]

ing. J.F.A. Tomassen
Gemeentesecretaris

[redacted]

drs. C.G.J. Breuer
burgemeester

Rekenkamer Teylingen **12-03-2024**

Nawoord rekenkamer

De rekenkamer constateert dat het college de conclusies grotendeels onderschrijft en een deel van de aanbevelingen zal overnemen. Daarnaast geeft het college aan dat de conclusies niet altijd bij de bevindingen aansluiten omdat tot 2017 de raad jaarlijks door middel van voortgangsrapportages is geïnformeerd.

In de nota van bevindingen is vermeld dat het college tot 2018 jaarlijks voortgangsrapportages naar de raad heeft gestuurd. Vanaf 2018 tot en met 2022 is dit niet meer gebeurd. Onze conclusies hebben betrekking op de onderzoeksperiode 2018 tot en met 2022. Daarmee sluiten de conclusies aan op de nota van bevindingen.

Het college wijkt af van de aanbeveling om te werken met jaarlijkse uitvoeringsprogramma's en jaarlijks aan de raad te rapporteren. De rekenkamer is van mening dat het werken met jaarlijkse uitvoeringsprogramma's en het jaarlijks rapporteren via de begrotingscyclus de kaderstellende en controlerende rol van de raad versterkt. De rekenkamer blijft bij haar aanbeveling.

Rekenkamer Teylingen
12-03-2024

Rapport onderzoek verkeersveiligheid in Teylingen

DEEL 1: BESTUURLIJKE SAMENVATTING



Hoe veilig is het verkeer in Teylingen?

I – Inleiding

Inwoners en raadsleden van Teylingen vinden de veiligheid in het verkeer belangrijk. Daarom besloot de rekenkamer (toen nog rekenkamercommissie) van Teylingen in juni 2022 dit te onderzoeken. Samen met de rekenkamercommissie van Lisse en Hillegom voerde na aanbesteding het bureau KokxDeVoogd dit onderzoek in 2023 uit. Het belang van verkeersveiligheid is evident omdat het elke inwoner raakt en de gemeente invloed op het beleid heeft. Het doel van dit onderzoek is na te gaan of Teylingen voor de inwoners een doelmatig en doeltreffend verkeersveiligheidsbeleid heeft.

Voor u ligt deel I van de rapportage, de bestuurlijke samenvatting van het onderzoek. Hierin leest u de uitkomsten van het onderzoek, de conclusies en de aanbevelingen aan de gemeenteraad. Deel II van het rapport bevat de achtergronden.

II – Aanpak

Om uit te zoeken of de gemeente Teylingen voor zijn inwoners een doelmatig en doeltreffend verkeersveiligheidsbeleid heeft stelde de rekenkamer tien vragen verdeeld over vier thema's[1]:

1. De doeltreffendheid van de sturing op de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid.
2. De doeltreffendheid van de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid.
3. De verschillen in aanpak, resultaten en cijfers tussen de drie gemeenten.
4. De mate waarin het resultaat van de afgelopen jaren in het nieuwe mobiliteitsplan is verwerkt.

De onderzoekers hebben de geldende beleidsdocumenten uit de meest recente raadsperiode 2018 tot en met 2022 geanalyseerd: gemeentelijk beleid, data van de Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid, gegevens van het CBS en het ministerie van I&W. Daarna zijn deze analyses aan de ambtenaren van HLTsamen voorgelegd. De uitkomsten van het onderzoek zijn beoordeeld door ze naast de doelen uit het beleid te leggen. En er is gekeken hoe hierover aan de raad is gerapporteerd en of deze informatie aansluit bij de doelen. Hierover hebben de onderzoekers met een deel van de raad gesproken.

De begroting was de norm voor financiële doelmatigheid, om de afhandeling van klachten te beoordelen zijn de normen van de Nationale Ombudsman gebruikt.

III – Uitkomsten van het onderzoek

In het onderzoek is aan de hand van de vragen in de 4 thema's nagegaan hoe doelmatig en doeltreffend het verkeersveiligheidsbeleid in de periode 2018 tot en met 2022 is geweest. De samengevatte antwoorden hierop zijn:

1 - De doeltreffendheid van de sturing op de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid

Is de raad bekend met de doelen van verkeersveiligheid en zijn hiermee kaders te stellen en te controleren?

Het gemeentelijk verkeer- en vervoersplan van Teylingen (2010) is gemaakt na een analyse van de ervaren verkeersveiligheid door de inwoners en de cijfers van veiligheid op verkeerssituaties in Sassenheim, Warmond en Voorhout. Teylingen nam in het plan voor 2010 tot 2020 de volgende doelen op voor verkeersveiligheid:

1. Minder gewonden in het verkeer in 2020 t.o.v. 2010
2. Minder dodelijke verkeersslachtoffers in dezelfde periode

Uit dit onderzoek blijkt dat de gemeente goed gestructureerde maatregelen per locatie bedacht om zo deze doelen te bereiken. Eerst met maatregelen om 30-km en 50-km wegen uniformer en herkenbaarder te maken. En daarna voorlichting en educatie te geven aan de inwoners, dit voert de regio Holland Rijnland voor Teylingen uit. Indien nodig wordt een veiligere inrichting van wegen gecombineerd groot onderhoud of herinrichting van wegen. Voor de in 2024 aanstaande

[1] In deel II worden thema's 'sporen' genoemd.

Omgevingswet stelde de gemeenteraad een mobiliteitsplan vast. Voor het opstellen van dit mobiliteitsplan evalueerde het college het gemeentelijk vervoer- en verkeersplan grondig, maar stuurde die evaluatie niet naar de raad.

De gemeente wilde de plannen in een jaarlijks uitvoeringsprogramma omzetten met daarin een overzicht van wat in dat jaar tegen welke kosten zou worden uitgevoerd. Hiermee had het college de raad jaarlijks willen informeren. De uitvoeringsplannen en de rapportage hierover zijn echter niet gemaakt. Daardoor sprak de raad de afgelopen 4 jaar vooral over incidenten in verkeersveiligheid.

In de begroting zijn geen financiële kaders voor verkeersveiligheid genoemd omdat maatregelen onderdeel van groot onderhoud zijn. Die systematiek is ongeschikt om de kosten van de uitvoering van veiligheidsmaatregelen zichtbaar te maken.

De raad vroeg wel om structurele aandacht, maar het college pakte dit niet op. Het college vindt namelijk dat uit de cijfers niet blijkt dat de verkeersveiligheid afneemt. En voor herinrichting van de infrastructuur is geen aparte rapportage nodig volgens het college, want dat ligt jaren van tevoren vast. Als laatste noemt het college het tekort aan handhaving als een probleem wanneer de onveiligheid door het gedrag van de weggebruikers komt. Deze drie redenen worden door het college genoemd om geen structurele rapportage over verkeersveiligheid te maken.

Welke objectieve meetgegevens gebruikt Teylingen om bij te sturen?

Bij het opstellen van de plannen en het mobiliteitsplan gebruikt Teylingen objectieve meetgegevens. Maar in de uitvoering gebruikt de gemeente die vervolgens niet. Als de raad hierover vragen stelt dan worden objectieve meetgegevens eventueel opgevraagd. De gemeente stuurde de uitvoeringsplannen niet bij met de jaarlijkse objectieve meetgegevens.

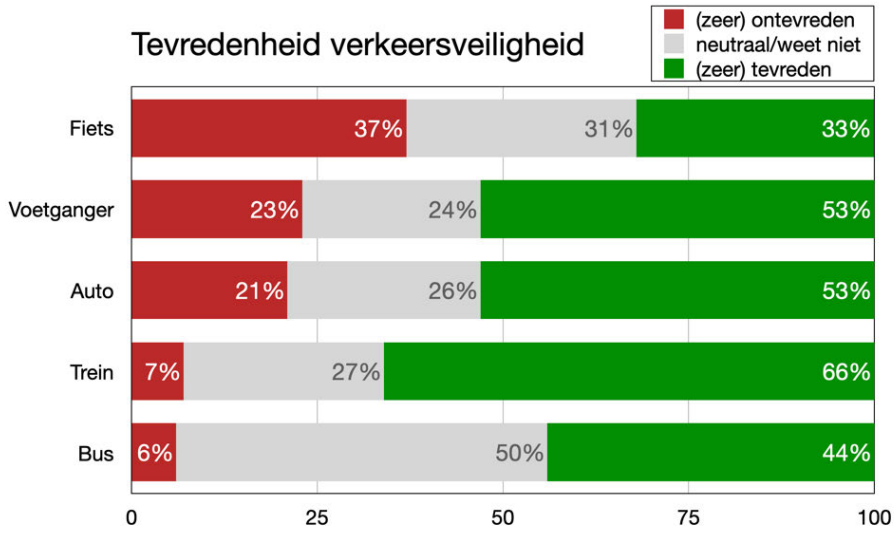
Conclusie: Teylingen maakte een goed onderbouwd plan met data uit objectieve metingen, heldere doelen en de intentie om in jaarplannen het beleid uit te voeren. Deze jaarplannen zijn echter niet gemaakt. Hierdoor viel de basis om jaarlijks aan de raad te rapporteren weg. De aandacht voor verkeersveiligheid bleef alleen beperkt tot incidenten. De raad kon hierdoor niet doeltreffend sturen, ondanks de vraag van de raad naar structurele informatie.

2 – DE DOELTREFFENDHEID VAN DE UITVOERING VAN HET VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID

Dit thema is beoordeeld op basis van de mening van inwoners van Teylingen over de verkeersveiligheid en de wijze waarop de signalen over verkeersveiligheid zijn afgehandeld.

Wat vinden inwoners van Teylingen van de verkeersveiligheid?

Inwoners vinden verkeersveiligheid belangrijker dan bereikbaarheid. Ook blijkt dat de inwoners tevreden zijn over de veiligheid van voetgangers en automobilisten. Maar in Teylingen is 37% van de inwoners daarentegen ontevreden over de veiligheid voor fietsers. In Hillegom is dat 27% en in Lisse 13%. Onveiligheid komt door auto's die te hard rijden, hinderlijk parkeren, te druk verkeer en onveilige kruispunten. Plekken die inwoners als onveilig aanwijzen, blijken uit objectieve cijfers niet altijd onveilig te zijn. De onveiligheid wordt dus wel ervaren maar ongelukken zijn daar niet of vrijwel niet geregistreerd.



Bron: Tevredenheid verkeersveiligheid voor verschillende doelgroepen Teylingen, DirectResearch 2020.

Wat doet de gemeente met signalen en klachten van inwoners?

Inwoners kunnen onveilige situaties bij de gemeente melden. Uit het onderzoek blijkt dat de interne procedure hiervoor goed werkt. Medewerkers kunnen intern snel escaleren als dat nodig is. Verbeteringen bij afhandeling van signalen blijken nog mogelijk door uniforme procesbeschrijvingen te maken en een afhandeltermijn in te stellen. Wat ontbreekt is een jaarlijkse analyse en evaluatie van alle meldingen. Hieruit kan worden geleerd, toekomstig beleid worden geformuleerd én de raad mee worden geïnformeerd.

Conclusie: Vanuit de optiek van de inwoners blijkt dat fietsers in Teylingen het vaakst en meer ontevreden zijn dan in de buurgemeenten. Plaatsen die inwoners als onveilig ervaren, blijken uit de cijfers niet altijd onveilig te zijn. De signalen van inwoners pakt de gemeente goed op. Een jaarlijkse analyse van de signalen wordt niet gemaakt. Een afgeronde conclusie over de doeltreffendheid van de uitvoering is met de beschikbare informatie niet mogelijk.

3 - DE VERSCHILLEN IN AANPAK, RESULTATEN EN CIJFERS TUSSEN DE DRIE GEMEENTEN

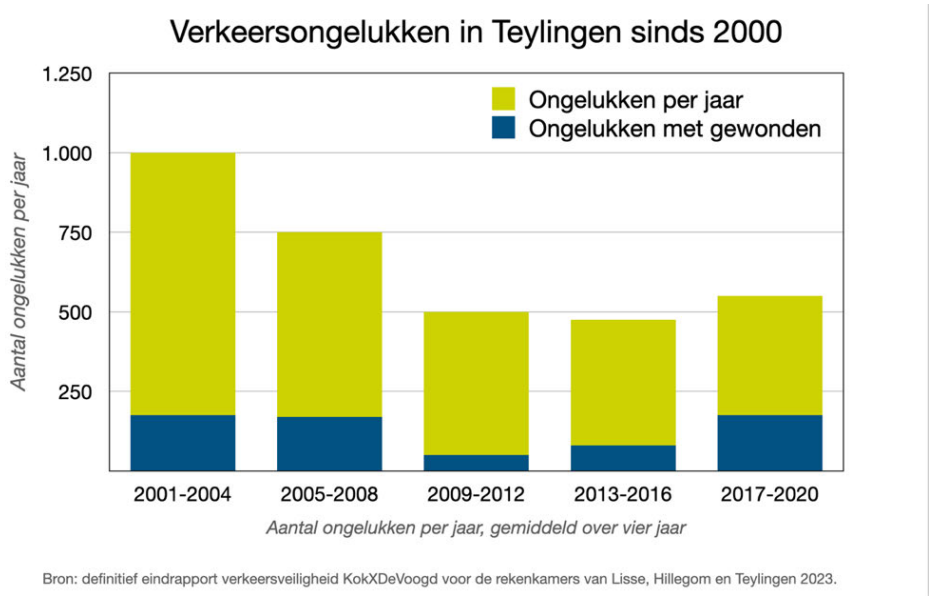
Wat zijn de verschillen van Teylingen met de buurgemeenten?

Naast Teylingen onderzocht het bureau ook de aanpak in Lisse en Hillegom. In het algemeen zijn er geen grote verschillen tussen de 3 gemeenten. Verder blijkt dat Teylingen van de 3 gemeenten vrij actief en concreet is: elke twee jaar parkeer- en verkeerstellingen, actief deelnemen in de regionale projectgroep verkeersveiligheid Holland Rijnland, door concrete beleidsmaatregelen te nemen en door scholen te stimuleren haal- en brengtijden in reglementen op te nemen. Teylingen blijft ook tot het einde van de planperiode actief met projecten, die deels uit de centrumvisie voortkomen. Kortom, Teylingen blijkt de actiefste van de drie in de plannen en het oppakken van incidenten.

Verschilt de verkeersveiligheid tussen de drie gemeenten en de rest van Nederland?

Een causaal verband tussen maatregelen en verkeersveiligheid blijkt in dit onderzoek niet vast te stellen. Dit blijkt ook uit het landelijke strategische plan verkeersveiligheid tussen ministeries, provincies en gemeenten. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de inrichting en het gebruik van de infrastructuur en dat is 1 van de factoren die de verkeersveiligheid bepalen, zo kan de gemeente de snelheid van auto's tot 30km beperken. Andere factoren zijn ontwikkeling van de bevolking, soort mobiliteit, soort voertuigen, traumazorg en gedrag. Dit zijn factoren die buiten het beleid van de gemeente vallen.

Uit de cijfers van de drie gemeenten blijkt dat in Teylingen de meeste ongelukken voorkomen. Als de cijfers worden gecorrigeerd voor het aantal inwoners en de materiële schades dan zijn er nauwelijks verschillen tussen de drie gemeenten te zien. Vergelijken we Teylingen, Lisse en Hillegom met ongeveer even grote gemeenten in Zuid-Holland of heel Nederland dan is de veiligheid gemiddeld tot beter. De cijfers voor Teylingen, zonder correctie voor aantal inwoners, zijn sinds 2000:



Bron: definitief eindrapport verkeersveiligheid KokXDeVoogd voor de rekenkamers van Lisse, Hillegom en Teylingen 2023.

Conclusie: Teylingen is in vergelijking met de buurgemeenten het meest actief op het beleid maar in elke gemeente zijn ongeveer evenveel ongelukken. Een oorzakelijk verband tussen uitvoering van het beleid en de veiligheid in het verkeer is met dit onderzoek niet aan te tonen. Het aantal oorzaken van onveiligheid en de overlap tussen gemeentelijk, provinciaal en landelijk beleid is daarvoor te groot.

4 - Hoe is in het nieuwe mobiliteitsplan het resultaat van de afgelopen jaren verwerkt

Welke verbeterpunten vanuit de afgelopen periode zijn in het huidige mobiliteitsplan opgenomen?
Teylingen heeft in 2021 een mobiliteitsplan gemaakt. Uit dit rekenkameronderzoek komen 5 verbeterpunten naar voren die daarin terug moeten komen:

a. Structurele aandacht voor verkeersveiligheid in de raad.
b. Plannen omzetten in jaarlijkse uitvoeringsplannen en daarover rapporteren aan de raad.
c. Gebruik de methodiek uit het landelijke strategische plan verkeersveiligheid.
d. Houd de gemeten en ervaren verkeersveiligheid van de inwoners elk jaar bij.
e. Analyseer jaarlijks de meldingen over veiligheid om van te leren voor de plannen.

Conclusie: Uit het onderzoek blijkt dat Teylingen 3 van deze verbeterpunten in het mobiliteitsplan heeft staan. In het plan staat wel dat een uitvoeringsplan wordt gemaakt maar onduidelijk is of dit jaarlijks of anderszins is. En een jaarlijkse analyse van de meldingen ontbreekt in dit plan.

IV – Samenvattende conclusie

Tussen 2000 en 2010 is het aantal verkeersongevallen in Teylingen gehalveerd. De reden hiervan was in dit onderzoek niet vast te stellen, mogelijk komt het door verbeteringen in de infrastructuur. Vanaf 2010 tot 2020 blijft het aantal ongelukken per jaar ongeveer gelijk, het stijgt licht. Tussen 2010 en 2020 is het aantal verkeersongevallen niet gedaald en daarmee is het doel uit het GVVP voor deze periode niet gehaald. Vanaf 2010 wijkt het jaarlijkse aantal ongelukken overigens niet af van vergelijkbare gemeenten in Zuid-Holland.

De gemeente Teylingen begon in 2010 voortvarend met een goed onderbouwd plan voor het verbeteren van de verkeersveiligheid maar zette het niet om in jaarplannen. Zo verviel de basis om de raad jaarlijks te informeren en werd verkeersveiligheid een onderwerp dat door incidenten of uit andere plannen werd geagendeerd.

Een verband tussen veiligheid en gemeentelijk beleid blijkt niet te leggen. Fietsers in Teylingen voelen zich het onveiligst, meer dan in buurgemeenten. Signalen van inwoners over onveiligheid pakt de gemeente goed op maar een jaarlijkse analyse ontbreekt.
In het mobiliteitsplan pakt de gemeente een aantal verbeterpunten op maar onduidelijk is of er nu wel jaarplannen komen. En de jaarlijkse analyse van signalen van inwoners blijft ontbreken.

In 2021 stelde de gemeente een ambitieus en veelomvattend mobiliteitsplan vast. Als dit mobiliteitsplan wordt omgezet in jaarlijkse uitvoeringsplannen en zichtbaar verwerkt wordt in de begroting dan kan de gemeenteraad daarmee zijn kaderstellende en controlerende rol uitvoeren.

V- Aanbevelingen

De rekenkamer komt tot de volgende aanbevelingen aan de raad:

1. Vraag het college het mobiliteitsplan uit te werken in een *jaarlijks* uitvoeringsprogramma en dit 1-op-1 op te nemen in de begroting. Vraag het college elk jaar te rapporteren over de realisatie van deze plannen en de gevolgen hiervan op te nemen in het uitvoeringsprogramma van het volgende jaar. En dit met de raad te bespreken.
2. Vraag het college jaarlijks de ervaren en gemeten verkeersveiligheid in deze rapportage op te nemen en te verwerken in de uitvoeringsprogramma's. Vraag het college hierin duidelijk aan te geven hoe de cijfers geduid moeten worden.
3. Vraag het college elk jaar de meldingen en klachten over verkeersveiligheid te analyseren en hieruit de leerpunten over te nemen in het jaarlijkse uitvoeringsprogramma.
4. Vraag het college eens per twee jaar de lijst met verkeersonveilige locaties te actualiseren en te analyseren en deze te koppelen aan de uitvoeringsplannen.
5. Vraag het college om over de stand van zaken van de uitvoering van deze aanbevelingen eind 2024 te rapporteren.