



REKENKAMERCOMMISSIE

Onderzoek
Verkeersveiligheidsprojecten

Onderzoek Verkeersveiligheidsprojecten

Inhoudsopgave

0.	Samenvatting	3
1.	Inleiding	3
2.	Opdracht onderzoek	3
	2.1. Aanleiding	3
	2.2. Onderzoeksvraag	3
	2.3. Begrippen.....	4
	2.4. Afbakening onderzoek	4
3.	Onderzoeksopzet.....	5
	3.1. Normenkader	5
	3.2. Oriënterend gesprek.....	5
	3.3. Selectie verkeersveiligheidsprojecten	5
	3.4. Dossieronderzoek.....	5
	3.5. Interviews.....	6
	3.6. Conceptrapport	6
4.	Beleid, organisatie en middelen.....	6
	4.1. Het GVVP	6
	4.2. Duurzaam en veilig.....	7
	4.3. Uitvoeringsprogramma	7
	4.4. Organisatie en procedures	7
	4.4.1. Inspraak en overleg	8
	4.5. Middelen	8
5.	Verkeersveiligheidsprojecten	8
6.	Bevindingen	9
7.	Conclusies en aanbevelingen	12
	7.1. Conclusies	12
	7.2. Aanbevelingen	13
8.	Reactie Burgemeester en wethouders van Ede	14
9.	Nawoord Rekenkamercommissie	14
10.	Bijlage	15

0. Samenvatting

De Rekenkamercommissie heeft geconcludeerd dat het verkeersveiligheidsbeleid in algemene zin doelmatig en doeltreffend wordt uitgevoerd. Er is continuïteit in de inhoud van het beleid. De uitvoering vindt plaats binnen de door de gemeenteraad gestelde kaders.

De doeltreffendheid kan worden versterkt door de beleidsdoelen strakker in SMART-termen te formuleren en systematisch aandacht te besteden aan de evaluatie en effectmeting van beleid. De controle op de uitvoering en de verantwoordingsinformatie aan de raad kan daarop worden afgestemd.

De planvoorbereiding van verkeersveiligheidsprojecten duurt lang en overschrijdt vaak de planning. Dit wordt veroorzaakt door de gekozen interactieve overlegvorm met burgers. De intensieve communicatie met burgers beïnvloedt de besluitvorming en uiteindelijke keuze voor de gekozen oplossing van een verkeersveiligheidsprobleem. Door tegengestelde belangen wordt gezocht naar een compromisoplossing. Voorgesteld wordt om een meer doelmatige en efficiënte gedragslijn te ontwikkelen voor overleg en inspraak met burgers.

Doordat projectevaluaties niet standaard plaatsvinden is niet herleidbaar of de beoogde projectdoelen gericht op verbetering van de verkeersveiligheid worden behaald.

Bij de verdere ontwikkeling van verkeersbeleid moet hieraan aandacht worden besteed. Daarbij moet het onderscheid tussen objectieve en subjectieve verkeersveiligheid worden betrokken.

1. Inleiding

De Rekenkamercommissie voert onderzoek uit naar de doelmatigheid, doeltreffendheid en rechtmatigheid van het gevoerde beleid. Doel daarvan is de gemeenteraad een handvat te bieden bij het uitvoeren van zijn controlerende taak. De Rekenkamercommissie wil antwoord krijgen op vragen zoals: zijn de doelen van het gemeentelijke beleid bereikt? Zijn de voorbereiding en uitvoering van het beleid efficiënt verlopen? Welke aanbevelingen zijn nodig om de doeltreffendheid van het beleid te vergroten?.

Als onderwerp voor doelmatigheid- en doeltreffendheidonderzoek heeft de commissie besloten om een onderzoek in te stellen naar verkeersveiligheidsprojecten.

2. Opdracht onderzoek

2.1. Aanleiding

Verkeersveiligheid is één van de onderwerpen die de gemeenteraad in 2002 heeft aangedragen als onderzoeksonderwerp voor de toenmalige Commissie Financiële Beheerszaken. De bestuurlijke en maatschappelijke betrokkenheid bij dit onderwerp is groot. Aan verkeersveiligheid wordt door burgers en de politiek groot belang gehecht. Het realiseren van projecten die tot een verbetering van verkeersveiligheid leiden, zijn vaak kostbaar, duren lang en vergen een intensieve communicatie tussen alle betrokkenen. Er moet een afweging van belangen plaatsvinden tussen weggebruikers, bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden. Soms kan er sprake zijn van een intrinsieke spanning tussen de verschillende verkeersdoelen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

Dit spanningsveld, in combinatie met de maatschappelijke en bestuurlijke relevantie, heeft de Rekenkamercommissie doen besluiten een onderzoek in te stellen naar de uitvoering van verkeersveiligheidsprojecten binnen de gemeente Ede.

2.2. Onderzoeksvraag

De Rekenkamercommissie heeft in het kader van het onderzoek de volgende onderzoeksvraag geformuleerd:

- *Is er sprake van een doelmatige en doeltreffende realisatie van verkeersveiligheidsprojecten?*

Het onderzoek richt zich op de vraagstelling: worden de beleidsdoelen gerealiseerd, worden deze doelen behaald door het gevoerde beleid en is het beleid doelmatig. Hierbij worden de volgende aspecten onderscheiden: 1. de middelen (personeel, materieel, geld) → 2. de activiteiten (productieproces) → 3. de prestaties (producten en diensten) → 4. de effecten.

Het onderzoek moet onder andere antwoord geven op de vraag of de gerealiseerde verkeersprojecten hebben geleid tot een verbetering van de verkeersveiligheid.

De volgende deelvragen worden gesteld:

- hoe verloopt het proces van totstandkoming van verkeersveiligheidsprojecten
- in hoeverre is dat proces doelmatig en doeltreffend
- hoe verhoudt de realisatie van de projecten zich tot het beoogde doel
- hoe verloopt de communicatie met burgers bij verkeersprojecten en welke rol spelen bewoners in het besluitvormingsproces

2.3. Begrippen

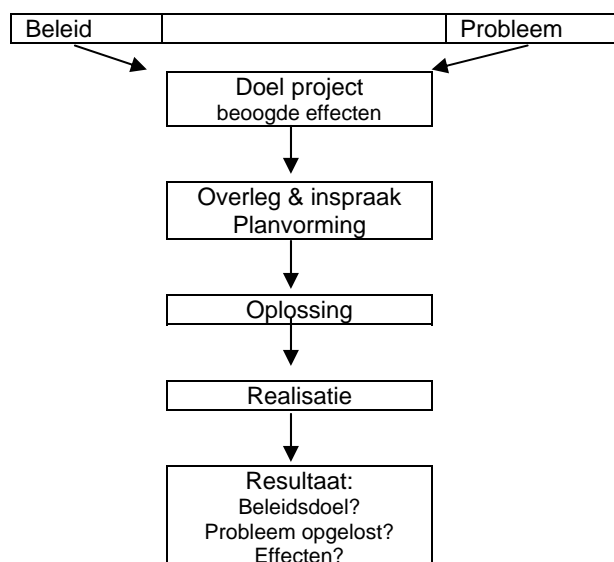
In dit rapport worden de volgende begrippen gebruikt:

- *Doelmatigheid*: hieronder wordt verstaan de verhouding tussen de gerealiseerde beleidsdoelen en de middelen die daarvoor zijn ingezet. Met andere woorden is de uitvoering van beleid efficiënt verlopen.
- *Doeltreffendheid*: hieronder wordt verstaan de mate waarin de beoogde effecten van het beleid daadwerkelijk zijn bereikt.
- *Verkeersveiligheidsproject*: hieronder wordt verstaan infrastructurele werkzaamheden die tot doel hebben de verkeersveiligheid te verbeteren. Onder deze projecten vallen niet de reguliere beheerswerkzaamheden aan wegen, het onderhoud en de aanleg van nieuwe wegen, goederenvervoer en parkeerbeleid.
- *SMART-geformuleerde doelen*: specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden geformuleerde (beleids)doelstellingen.

2.4. Afbakening onderzoek

Bij de uitwerking van de onderzoeksopdracht is de vraagstelling toegespitst op de besluitvorming waarmee de keuze voor de uiteindelijke oplossing van het verkeers(veiligheids)probleem tot stand komt. In hoeverre is de gekozen oplossing beïnvloed door overleg en inspraak. Hoe is de rol en inbreng van de bewoners en hoe verhoudt de uitkomst van dit overleg zich tot het vooraf gestelde doel. Daarbij is gekeken naar de realisatie van de getroffen maatregelen en de beoogde effecten. Het onderzoek heeft betrekking op de periode 2000-2005 met een accent op de laatste 3 jaren.

Schematisch is dat als volgt weer te geven:



3. Onderzoeksopzet

3.1. Normenkader

In het onderzoek worden normen gehanteerd waaraan de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid is getoetst. De volgende normen zijn geformuleerd:

- de geldende wet- en regelgeving op het gebied van verkeersveiligheid
- beleidsdocumenten waarin het gemeentelijke beleid is vastgelegd
- het convenant Duurzaam Veilig en de bijbehorende richtlijnen
- toetsbare en uitvoerbare beleidsdoelstellingen
- afspraken over bevoegdheden en verantwoordelijkheden
- afspraken over sturing, planning en control.

Onder een toetsbare doelstelling wordt verstaan meetbaar geformuleerde doelen. Doelstellingen zijn uitvoerbaar als ze zijn onderbouwd en uitgewerkt in operationele activiteiten.

Toetsing aan het normenkader vindt plaats aan de hand van een aantal aspecten.

Voor wat betreft de *doelmatigheid* gaat het om planning, sturing en control, overleg en inspraak en de inzet van de middelen.

Bij *doeltreffendheid* is meer specifiek gekeken naar de doelstellingen, de realisatie en de effecten en de gekozen oplossing.

3.2. Oriënterend gesprek

Een oriënterend gesprek met de Directie van de sector ROB vormde de start van het onderzoek. Hierbij is de onderzoeksopdracht besproken. Tevens is informatie uitgewisseld over de werkwijze en de procedures het uitvoeren van verkeersprojecten. Op grond van dit overleg is een selectie gemaakt van verkeersprojecten die de Rekenkamercommissie wilde onderzoeken.

De projectenlijst bleek te omvangrijk. Daarom zijn de projecten gecategoriseerd in actualiteit en soort (leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid). Daaruit zijn de verkeersveiligheidsprojecten geselecteerd.

3.3. Selectie verkeersveiligheidsprojecten

Uit de lijst met gecategoriseerde projecten zijn 10 projecten gekozen. Van een aantal hiervan bleek voor het onderzoek onvoldoende geschikte informatie beschikbaar te zijn. Uiteindelijk zijn 6 projecten geselecteerd. Om spreiding in het soort project te verkrijgen is een keuze gemaakt voor:

1. het inrichten van 30 km/h-zones in wijken,
2. maatregelen gericht op het oplossen van onveilige verkeerssituaties.

Er is een verdeling gemaakt in recent en minder recent (tot 5 jaar geleden) uitgevoerde projecten. Tevens is gekeken naar spreiding in locaties:

*Ede: project 858.191: verkeersmaatregel Hakselseweg
 project 858.176: 30 km/h-zone Componistenwijk
 project 858.137: 30 km/h-zone Schaapsweg

*Lunteren: project 858.424: 30 km/h-zone Wormshoefwijk

*Otterlo: project 858.802: verkeersmaatregel Arnhemseweg/Koeweg

*Bennekom: project 858.305: 30 km/h-zone Bennekom-oost

3.4. Dossieronderzoek

Op basis van bovengenoemde selectie is een dossieronderzoek uitgevoerd. De dossiers die zich bevinden bij de afdeling Documentaire Informatie zijn daarbij geraadpleegd. Daarnaast zijn bij de sector ROB aanvullende stukken opgevraagd, zoals werkdossiers van de betrokken projectleiders.

De volgende vragenlijst is opgesteld:

- Wat was de aanleiding tot het project ?
- Welk doel is vooraf gesteld ?
- Voldoet het uitgevoerde project aan het gestelde doel ?
- Zijn de procedures vastgelegd ?
- Wat zijn de doorslaggevende factoren in de besluitvorming m.b.t. de gekozen oplossing?
- Wat is de doorlooptijd van het project ?

Deze vragen zijn schriftelijk door de sector ROB beantwoord en nadien mondeling in de interviewgesprekken toegelicht.

3.5. Interviews

Met de betrokken projectleiders zijn interviews gehouden. Daarbij is ingegaan op de voorbereiding en totstandkoming van de projecten en de gevolgde procedures. Meer in detail is ingezoomd op het overleg met bewoners en belanghebbenden. De wijze van communicatie is besproken en de uitkomst ervan voor de planvorming en de oplossing voor het verkeersvraagstuk.

Nadien heeft een interviewgesprek met de verantwoordelijke verkeerswethouder plaatsgehad. Gesprekspunten waren de hoofdlijnen van het verkeersveiligheidsbeleid, de gemeentelijke maatregelen en initiatieven om de veiligheid te verbeteren.

Er zijn gespreksverslagen gemaakt. Deze zijn ter goedkeuring aan de geïnterviewden voorgelegd en vastgesteld na verwerking van eventuele opmerkingen.

3.6. Conceptrapport

In overeenstemming met het onderzoeksprotocol is het concept eindrapport voor een technische reactie voorgelegd aan de sector ROB. Hierbij is gelegenheid geboden het rapport op feitelijke onjuistheden te controleren. Gebleken onjuistheden zijn verwerkt. De conceptconclusies van het onderzoek zijn mondeling aan het afdelingshoofd Ontwikkeling van ROB toegelicht.

4. Beleid, organisatie en middelen

4.1. Het GVVP

Het gemeentelijke beleidsdoel voor verkeer en vervoer is als volgt geformuleerd:

'het in stand houden en verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid binnen de gemeente Ede voor zover gerelateerd aan verkeer en vervoer'.

Het gaat om een combinatie van een goed en veilig wegnet voor auto, langzaam verkeer en openbaar vervoer, een verkeersveilige en door verkeer zo min mogelijk gehinderde leefomgeving en een goede communicatie over verkeersplannen en – maatregelen.

De hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente liggen vast in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP). Dit plan is in het voorjaar van 2005 door de raad vastgesteld. Het geeft de visie weer op het gemeentelijke beleid voor de periode tot 2015. Op basis van het GVVP zijn/worden onderdelen van beleid uitgewerkt in deelnota's, waaronder de Nota verkeersveiligheid. Voordien werd vanuit het 'Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid en fiets' gewerkt. Daarin werd de uitvoering en de planning van projecten toegelicht en een vooruitblik gegeven op nieuwe projecten.

Speerpunten van het verkeersveiligheidsbeleid voor de komende jaren zijn verkeerseducatie en voorlichting aan risicovolle verkeersdeelnemers, handhaving en een gerichte aanpak van knelpunten. De komende jaren vindt een accentverschuiving plaats bij de aanpak van onveiligheid in het verkeer. De aandacht wordt verlegd van het inrichten van verblijfsgebieden naar een gerichte benadering van doelgroepen. Doelbereik maakt dan plaats voor doelgroepenbereik. Informatie over beleidsprioriteiten en concrete beleidsvoornemens worden vermeld in de programmabegroting.

4.2. Duurzaam en veilig

Onderdeel van het verkeersbeleid is de uitvoering van het convenant Duurzaam en Veilig dat gemeenten met rijk en provincies hebben gesloten. In dat kader zijn diverse snelheidsremmende maatregelen getroffen die zich richten op het terugdringen van verkeersongevallen en het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Daarop zijn landelijke richtlijnen van toepassing die zijn vertaald naar de plaatselijke situatie. De verkeersmaatregelen die zijn getroffen betreffen vooral de inrichting van 30 km/h zones binnen de bebouwde kom en 60 km/h zones daarbuiten.

4.3. Uitvoeringsprogramma

Op basis van het GVVP wordt jaarlijks het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer (UVV) vastgesteld. Daarin staan de verkeersprojecten vermeld die worden uitgevoerd. Het programma komt tot stand op basis van een groslijst. Hieruit wordt een selectie gemaakt. De gemeenteraad bepaalt welke projecten in het jaarprogramma worden opgenomen. De keuze voor de projecten is gebaseerd op de in het GVVP geformuleerde uitgangspunten en prioriteiten evenals de samenhang met andere projecten en werkzaamheden.

De mogelijkheid om voor een verkeersproject subsidie te krijgen bepaalt mede de keuze van de projecten die in het UVV worden opgenomen. Integrale en volledige uitvoering van het UVV is afhankelijk van het verkrijgen van subsidies.

De raad stelt per jaar een totaalkrediet vast voor de uitvoering van het UVV. Aan dit budget liggen globale projectramingen ten grondslag. In de afgelopen jaren is het college door de raad gemandateerd om binnen het totaalbudget de noodzakelijke kredieten per project beschikbaar te stellen. In het verleden kon een onvoorziene overschrijding intern worden verrekend. Tegenwoordig is dat niet meer toegestaan. Budgetafwijkingen moeten binnen de kaders van het door de raad beschikbaar gestelde krediet door het college worden geaccordeerd.

Het UVV wordt periodiek geëvalueerd. Het UVV 2006 bestaat uit eerder vastgestelde projecten waarvan de uitvoering doorloopt in 2006 en nieuwe projecten voor 2006 en 2007.

4.4. Organisatie en procedures

Er bestaat een heldere organisatiestructuur voor verkeersveiligheidsbeleid met een duidelijke taak- en bevoegdhedenverdeling.

De raad stuurt het beleid op hoofdlijnen aan en controleert de uitvoering ervan. Het college werkt het beleid uit in concrete beleidsinitiatieven en -maatregelen. De ambtelijke dienst (de sector ROB) voert het beleid uit.

Vanuit het GVVP, het UVV en/of vanuit het signaleren van een actuele verkeerssituatie, wordt op, voorstel van het college, een verkeersprobleem door de raad als project aangemerkt. Daarbij stelt de raad dan tevens het budget beschikbaar.

De ambtelijke uitvoering vindt plaats aan de hand van de spelregels 'projectmatig werken' die de sector ROB hanteert. De sector wijst een projectleider aan die van het begin tot het einde verantwoordelijk is voor het correcte verloop van het project. Rapportage over de projectrealisatie vindt plaats bij programmarekening en de jaarlijkse vaststelling van het UVV.

De spelregels voor projectmatig werken worden op alle sectorale beleidsvelden binnen ROB toegepast, waaronder ook op verkeersprojecten. Er zijn geen afzonderlijke procesbeschrijvingen voor de specifieke vakdisciplines opgesteld. Wel zijn er wettelijke voorschriften ten aanzien van verkeersbesluiten en richtlijnen waaraan de realisatie van een verkeersproject moet voldoen. Een actuele beschrijving van de administratieve organisatie (AO) is niet voorhanden.

De projectleiders voeren periodiek overleg met het hoofd Ontwikkeling van de sector ROB. Daarnaast vindt driewekelijks overleg plaats met de verkeerswethouder over de voortgang van verkeersprojecten.

Voor kleinere verkeerskwesties geldt een andere procedure. Deze worden niet als projecten aangemerkt. Bespreking ervan vindt plaats in de Werkgroep verkeerszaken. Deze werkgroep is het platform voor overleg en informatie-uitwisseling. Meer routinematige zaken worden besproken in het intern werkoverleg binnen ROB.

4.4.1. INSPRAAK EN OVERLEG

De standaard overlegprocedure is dat in de regel twee bijeenkomsten georganiseerd worden. In de eerste bijeenkomst vindt een inventarisatie plaats van problemen en oorzaken, worden doelen bepaald en oplossingen in kaart gebracht. Op basis daarvan stelt de gemeente een voorlopig plan op met verkeersmaatregelen. Dit plan wordt tijdens de tweede bijeenkomst gepresenteerd. Een ieder heeft dan gelegenheid daarop te reageren. De maatregelen waarover overeenstemming bestaat worden getoetst op technische uitvoerbaarheid en goedkeuring door Politie, Brandweer en eventueel busmaatschappij en provincie. De uitkomst daarvan geeft soms aanleiding tot een bijstelling van het plan. Het overlegproces met de bewoners wordt afgerond met een inloopbijeenkomst. Doel daarvan is informatieoverdracht over het uitvoeringsplan. Ook zijn dan nog kleine wijzigingen mogelijk. Aansluitend wordt het plan vastgesteld en een concept verkeersbesluit genomen. Daarop is de openbare voorbereidingsprocedure van de Algemene Wet bestuursrecht van toepassing. Belanghebbenden kunnen een zienswijze over het conceptbesluit indienen. Na deze zienswijzenperiode volgt een definitief besluit. Daartegen kan bezwaar worden aangekend.

De interactieve overlegvorm met burgers is een bewuste keuze van de gemeente. Doel is om burgers actief te betrekken bij de verkeerssituatie in hun directe woon- en leefomgeving. Nevendoel is om bewoners bewust te maken van verkeersproblemen en te confronteren met de soms tegenstrijdige belangen die daarbij spelen. Tevens wordt beoogd om door het uitwisselen van standpunten het draagvlak te vergroten voor de uiteindelijk gekozen oplossing.

4.5. Middelen

Het gemeentelijke investeringsvolume voor verkeersveiligheid bedroeg in 2005 afgerond € 500.000,-. Dit is exclusief een aantal grote verkeersprojecten. Hiervoor is een aparte voorziening getroffen. Voor onderhoud en beheer zijn eveneens andere budgetten beschikbaar.

Naast de eigen middelen voor verkeersprojecten ontvangt de gemeente jaarlijks een bijdrage uit de Gebundelde Doel Uitkering van de provincie. De subsidiebijdrage is gemiddeld maximaal 50% van de eigen investering.

De geraamde kosten van het UVV voor 2006 bedragen afgerond € 1.2 mln. Na aftrek van de geraamde subsidies resteert een gemeentelijke investering van € 685.000,-. Dekking daarvan vindt plaats binnen de gereserveerde gelden en de incidentele vrijval op het verkeersproject Edeseweg te Bennekom.

Om uitvoering te kunnen geven aan het verkeersveiligheidsbeleid zijn ook voor 2007 middelen binnen de Programmabegroting gereserveerd. Hierdoor is de jaarlijkse investering voor verkeersprojecten gegarandeerd.

5. Verkeersveiligheidsprojecten

De onderzochte verkeersveiligheidsprojecten worden hieronder kort omschreven.

-Wormshoefwijk te Lunteren

Het project 30 km/k-zone Wormshoefwijk vloeit voort uit door het college in 2002 vastgestelde Verkeers- en vervoerplan Lunteren. Op basis van een inventarisatie van problemen en oorzaken is een inrichtingsplan gemaakt. Doel daarvan was te komen tot een wijk met vrijwel alleen bestemmingsverkeer met een lage rijsnelheid. De verkeersmaatregelen zijn uitgevoerd in 2003/2004.

-Arnhemseweg / Koeweg te Otterlo

Het verkeersveiligheidsproject bestaat uit 3 opvolgende deelprojecten. Die zijn over een periode van ± 12 jaar uitgevoerd. Insteek was het realiseren van een plateau op de Arnhemseweg. Doel daarvan was het remmen van de snelheid en het scheppen

van een veilige oversteek voor schoolkinderen en het tegengaan van geluidshinder. Na de realisatie klaagden omwonenden over lawaai en wateroverlast. Het plateau is toen aangepast en later in zijn geheel verwijderd. Dit laatste was mogelijk doordat er snelheidscamera's werden geplaatst. Nog later is de oversteek verplaatst in combinatie met het aanleggen van een snelheidremmer bij het begin van de Koeweg.

-Bennekom-oost

Bennekom-oost in 1999 ingericht als 30km/h-zone. Het inrichtingsplan bestond uit het aanleggen van verkeersdrempels op vooral de route Selterskampweg en Vossenweg. In 2002 zijn de effecten van de genomen verkeersmaatregelen onderzocht. Op basis daarvan zijn aanvullende maatregelen voorgesteld waaronder het instellen van afslagverboden. In het voorjaar van 2005 is een evaluatierapport uitgebracht. Nadien is besloten om op basis van randvoorwaarden de mogelijkheden te onderzoeken om het doorgaande verkeer op de Selterskampweg te verminderen en in te stemmen met een kentekenonderzoek.

-Hakselseweg te Ede

Het project spoorwegovergang Hakselseweg is medio 2004 gestart. De directe aanleiding was het aantal klachten over de verkeersonveilige situatie en een tweetal dodelijke ongevallen. In een eerder stadium was verkeerssituatie aangepast door het afsluiten van de spoorwegovergang vanaf de Nieuwe Maanderbuurtweg. Dat had onvoldoende resultaat. In overleg met de direct betrokkenen, waaronder de Koepelschool, wijkvereniging Klaphek, Pro Rail en buurtbeheer zijn de problemen onderzocht en zijn oplossingen geïnterpreteerd. De voorkeur gaat uit naar een ongelijkvloerse kruising van de spoorlijn. Realisering daarvan is op korte termijn niet mogelijk. Daarom zijn 4 andere oplossingsvarianten uitgewerkt. Deze zijn aan de bewoners en bedrijven in de omgeving van de spoorwegovergang voorgelegd. Vanuit oogpunt van verkeersveiligheid zijn de 4 varianten acceptabel. Wel zijn er onderlinge verschillen en lopen de gevolgen ervan voor de bereikbaarheid en verkeersdoorstroming uiteen. Er is een keuze gemaakt voor het instellen van éénrichtingsverkeer in zuidelijke richting. Daarover is conceptverkeersbesluit genomen.

-Componistenwijk te Ede

Het betreft de inrichting van de Componistenwijk tot 30 km/h-zone. De voorbereidingen hiervoor zijn in 2002 gestart. De besluitvorming is afgerond en de uitvoering van de verkeersmaatregelen heeft onlangs (najaar 2005) plaatsgehad. De aanleiding om de wijk in te richten als 30km/u zone was een verzoek daartoe van het buurtcomité Componistenbuurt. Doel was het beperken van de snelheid op de wegen en het verbeteren van de woon- en verblijffunctie van de wijk. De raad heeft dit verzoek gehonoreerd en het project opgenomen in het UVV.

-Schaapsweg te Ede

Het project maakt deel uit van de inrichting van de Indische Buurt tot 30 km/h-zone. Ook hier ging het om het verbeteren van de verkeersveiligheid door het verlagen van de snelheid. De Schaapsweg is aangewezen als erftoegangsweg met een maximum snelheid tot 30 km/uur. Het project is nog niet afgerond. Wel is een tijdelijke situatie gecreëerd en zijn snelheidsremmende maatregelen getroffen. De definitieve inrichting vindt plaats nadat duidelijkheid bestaat over het bezwaar tegen aanrijdtijden van de Brandweer. De inrichtingsmaatregelen voor de Indische Buurt zijn in 2002 uitgevoerd.

6. Bevindingen

Onderstaand worden de bevindingen verwoord met betrekking tot de onderzochte verkeersveiligheidsprojecten. Daarbij wordt ingezoomd op de doelmatigheids- en doeltreffendheidsaspecten zoals vermeld in paragraaf 3.1.

Zijn de dossiers op orde?

De aanpak was er op gericht om aan de hand van de dossiers een oordeel te vormen over de totstandkoming en de effecten van verkeersveiligheidsprojecten. Voorwaarde daarbij is dat de dossiervorming ordelijk is. Dat bleek niet het geval. Het verzamelen van informatie heeft daardoor meer tijd gekost dan aanvankelijk was ingeschat.

De dossiers die zijn ingezien waren vaak onvolledig. Alleen stukken met formele besluitvorming waren gemakkelijk terug te vinden. De onderliggende correspondentie bleek slechts via de persoonlijke en/of de werkdossiers van de projectleiders te achterhalen. Deze dossiers bleken niet logisch procesmatig vorm gegeven.

Wat is de aanleiding voor de projecten?

De aanleiding voor de onderzochte projecten vloeit voort uit het gemeentelijke beleid op het gebied van verkeer en vervoer. Het inrichten van verblijfsgebieden tot 30 km/h-zone is gebaseerd op het programma Duurzaam Veilig. Uitgangspunt is dat wegen aangepast worden met verkeersremmende maatregelen. Bij de andere projecten was er sprake van een -vermeende- verkeersonveilige situatie en/of van maatregelen om het doorgaande verkeer uit een wijk te weren.

Welke doelen zijn geformuleerd?

Het projectdoel was in alle gevallen het verbeteren van verkeersveiligheid. De doelen van de afzonderlijke projecten zijn geformuleerd. Bij de meeste projecten ging het om de combinatie van het verbeteren van verkeersveiligheid en het bevorderen van de leefbaarheid. Het terugdringen van het aantal ongevallen door verlaging van de snelheid en het tegengaan van sluipverkeer stond voorop. Informatie over ongevalgegevens was vooraf beschikbaar. Incidenteel zijn metingen verricht naar verkeerssnelheid en verkeersintensiteit.

Achteraf zijn bij de meeste projecten geen metingen uitgevoerd. Daardoor kan niet worden vastgesteld of het beoogde effect van de verkeersremmende maatregelen in die gevallen is gerealiseerd en heeft bijgedragen aan het verbeteren van de (objectieve) verkeersveiligheid. Het verrichten van nametingen gebeurt niet standaard en wordt alleen bij specifieke projecten in opdracht vanuit college of raad uitgevoerd. Over de subjectieve verkeersveiligheid respectievelijk de gevoelens van inwoners over verkeerssnelheid / -veiligheid in hun woonomgeving zijn geen gegevens verzameld. Wel worden eventuele klachten vanuit de wijk of buurt in behandeling genomen en wordt daarop zonedig actie ondernomen.

Zijn de doelen toetsbaar en uitvoerbaar geformuleerd?

De projectdoelen waren niet meetbaar en 'SMART'geformuleerd en bleken daardoor niet toetsbaar. Er zijn geen streefwaarden en andere meetbare criteria aangegeven waaraan kan worden getoetst of de projectdoelen zijn bereikt. De doelstellingen per project zijn wel operationeel uitgewerkt zodat uitvoering ervan mogelijk was.

Hoe vindt de communicatie met bewoners plaats?

Via informatie- en inspraakbijeenkomsten is overleg gevoerd met de belanghebbenden. De hieruit verkregen informatie is verwerkt in voorstellen. Dit resulteerde in een beslissing over de te nemen maatregel of tot een aangepast voorstel. Dat is vervolgens opnieuw met de betrokkenen besproken. Uiteindelijk resulteerde het overleg in een (compromis)oplossing waarin de meeste belanghebbenden zich kunnen vinden.

Bij twee van de onderzochte projecten is afgeweken van de procedure zoals omschreven in par. 4.4.1. Bij de Componistenwijk heeft een schriftelijke peiling plaatsgevonden onder de wijkbewoners. Tijdens de bewonersbijeenkomsten werd geen overeenstemming bereikt. Er zijn twee alternatieven uitgewerkt waaruit een keuze gemaakt kon worden. Op basis van de reacties is beoordeeld welk alternatief het meeste draagvlak had.

Bij de spoorwegovergang 'Hakselseweg' heeft eerst vooroverleg plaatsgehad met de direct betrokken organisaties. In gezamenlijk overleg zijn oplossingsvarianten uitgewerkt. Hierop kon worden ingesproken. De ingekomen reacties zijn verwerkt in een reactienota. Daarbij is rekening gehouden met waar de insprekers wonen en in welke mate ze belanghebbende zijn. De uiteindelijk gekozen verkeersmaatregel is een 'second best' oplossing. Vanuit oogpunt van verkeersveiligheid heeft een ongelijkvloerse kruising van de spoorlijn de voorkeur.

Wat is de rol van de projectleider bij inspraak?

De projectleider is binnen de gestelde kaders verantwoordelijk voor de aansturing en realisatie van het project en budgetbewaking ervan. De 'klantgerichte aanpak' van verkeersprojecten vereist een intensieve communicatie met burgers. Aan de communicatieve vaardigheden van een projectleider worden hoge eisen gesteld. De projectleider zit de bewonersbijeenkomsten voor. Hij/zij is tevens verantwoordelijk

voor een goed verloop ervan. Veelal is er geen administratieve ondersteuning aanwezig. Gevolg daarvan is dat er geen verslagen worden gemaakt. Meestal wordt een presentielijst bijgehouden. In incidentele gevallen is een externe gespreksleider aanwezig en/of woont de verkeerswethouder de bijeenkomst bij.

De keuze voor een interactieve overlegvorm legt naar de mening van de projectleiders een onevenredig beslag op hun capaciteitsinzet. Uit interviews komt het beeld naar voren dat de projectleider ervaart dat dit ten koste gaat van tijd die besteed kan worden aan de vakinhoudelijke inbreng bij verkeerskundige zaken. Tevens wordt de beantwoording van brieven, inspraakreacties en niet-project gerelateerde correspondentie als tijdrovend ervaren.

Bij de betrokken afdeling was in de periode vanaf 2000 sprake van personeelsverloop en onderbezetting van verkeersdeskundigen. Hierdoor bleek een structurele inhuur van externe deskundigen noodzakelijk. Dit beïnvloedt de continuïteit van verkeersprojecten en het opbouwen van kennis en ervaring over de eigen lokale situatie.

Hoe komt de oplossing tot stand?

In het verleden werd de procedure gevolgd dat de gemeente een plan uitwerkte voor een verkeersprobleem. Dit plan werd vervolgens aan de betrokkenen voorgelegd voor inspraak. Die handelwijze werd door belanghebbenden vaak als te dwingend ervaren.

Bij de onderzochte projecten is de omgekeerde weg bewandeld. Samen met bewoners is het probleem, de oorzaak, het doel en de oplossing geïnventariseerd. De bewoners namen zelf het initiatief voor de planvorming. De uitwerking gebeurde door de gemeente. De keuze voor de uiteindelijke oplossing werd vervolgens weer bij de bewoners gelegd. Dit resulteerde dan vaak in een compromis. Hierdoor werd niet altijd het maximaal beoogde effect bereikt. Het oorspronkelijke doel van het verkeersproject bleek dan nevensgeschikt aan het verkrijgen van draagvlak.

Doordat verslagen van de bijeenkomsten meestal ontbreken is het achteraf moeilijk vast te stellen hoe de inbreng van de bewoners is meegewogen in de planvorming. Ook is niet te herleiden of deze inbreng representatief was voor wat er in de buurt leefde. Een bewonersvereniging vormt niet altijd een juiste afspiegeling van de bevolkingssamenstelling/-opbouw en vertegenwoordigt lang niet alle bewonersgroepen.

Is de planning gehaald?

Door de intensieve communicatie met bewoners en lange besluitvormingsprocessen is een strakke projectplanning van verkeersprojecten niet goed mogelijk. Bij de onderzochte projecten is gewerkt met een globale planning. Die bleek niet altijd haalbaar. In sommige gevallen werd dit mede veroorzaakt door personeelsverloop en het vertrek van de projectleider. In een incidenteel geval was aanvullend overleg nodig over de uitvoering of bijstelling van de voorgestelde verkeersmaatregelen. Overleg met de Brandweer over regels en bepalingen over aanrijdtijden hebben de projectrealisatie van de Schaapsweg vertraagd. Ook de formele bezwarenprocedures werkten vertragend.

De lange doorlooptijd van het project te Otterlo is te verklaren uit de voorgeschiedenis. In feite bestaat het project uit 3 deelprojecten. Na klachten van omwonenden en op verzoek van de Dorpsraad zijn de eerder gekozen en uitgevoerde oplossingen enkele malen herzien.

Komen de effecten overeen met de beoogde doelen?

Met uitzondering van het project 30 km/h-zone Bennekom oost zijn de andere verkeersprojecten niet geëvalueerd. Ook vonden daar geen effectmetingen plaats. Louter op basis van signalen uit de wijk en de aard en/of veelheid van klachten is beoordeeld of de genomen verkeersmaatregelen voldoen.

Er is dus geen vergelijking gemaakt tussen de verkeersveiligheid in de oude en in de nieuwe situatie. Daardoor kan niet worden vastgesteld of het beoogde effect van de getroffen maatregelen is gerealiseerd en of er wellicht sprake is van onbedoelde neveneffecten. Een oordeel over de maatregelen in relatie tot de vraag of die hebben bijgedragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, kan niet worden gegeven.

Daarvoor moet zowel vooraf als achteraf informatie worden verzameld en geanalyseerd over de hoeveelheid verkeer en de verkeersbewegingen, de samenstelling, de verkeerssnelheid en de ongevalcijfers. Verkeersonderzoek, en vooral het uitvoeren van verkeerstellingen, blijkt een arbeidsintensieve activiteit. Op budgettaire gronden is er voor gekozen om dit onderzoek te beperken en niet standaard uit te voeren. Slechts in incidentele gevallen vindt een evaluatie plaats en worden de effecten van de getroffen maatregelen daadwerkelijk gemeten. In die gevallen wordt vooraf een keuze gemaakt welk verkeersproject wordt geëvalueerd. Behalve dat lering kan worden getrokken uit de evaluaties (wat ging goed en wat fout) vergroot het tevens de alertheid van betrokken projectmedewerkers om het procesverloop beter te bewaken.

Is rekening gehouden met neveneffecten?

In de meeste gevallen zijn de mogelijke neveneffecten van de getroffen verkeersmaatregelen niet vooraf helder in kaart gebracht. Alleen bij het project in Otterlo is geconstateerd dat er sprake was van een onbedoeld neveneffect (geluids- en wateroverlast) waardoor aanpassing van de verkeersmaatregel nodig bleek. Bij de andere projecten is althans achteraf geen onderzoek uitgevoerd naar al dan niet onvoorziene neveneffecten. Alleen bij klachten van burgers of signalen van omwonenden wordt daarop actie ondernomen.

Is het project gerealiseerd binnen de kaders van het UVV?

De uitvoering van de onderzochte projecten vond plaats in overeenstemming met het UVV en de door de raad beschikbaar gestelde middelen. Het project Hakselseweg is nog niet uitgevoerd. De inrichting van de Componistenbuurt is weliswaar in uitvoering genomen maar nog niet financieel afgerond. Datzelfde geldt ook voor het project Schaapsweg. Budget- en kredietbewaking vond plaats binnen de reguliere kaders. Voor projecten waarvoor subsidie is ontvangen zijn accountantsverklaringen afgegeven over de rechtmatige aanwending van deze gelden.

7. Conclusies en aanbevelingen

7.1. Conclusies

In antwoord op de centrale vraagstelling of er sprake is van een doelmatige en doeltreffende realisatie van verkeersveiligheidsprojecten, worden de volgende conclusies getrokken.

Ten aanzien van doeltreffendheid:

- De projectdoelen van de onderzochte projecten zijn algemeen omschreven en niet nader geconcretiseerd. De doelen zijn niet 'SMART' geformuleerd. Er zijn geen streefwaarden vermeld waaraan de projecten moeten voldoen.
- De participatie van inwoners heeft tot gevolg dat het draagvlak voor en de betrokkenheid bij de te realiseren maatregelen wordt vergroot. Oplossingen voor verkeersproblemen worden hierdoor beïnvloed. Door tegengestelde belangen van omwonenden, verkeersdeelnemers en andere belanghebbenden wordt vaak naar een compromisoplossing gezocht.
- Door het ontbreken van verslagen van bewonersbijeenkomsten is de inbreng van bewoners in het planvormingsproces, en de uiteindelijke keuze voor de oplossing van het verkeersprobleem, niet duidelijk herleidbaar.
- Op basis van de beschikbare gegevens kan geen eenduidig antwoord worden gegeven op de vraag of de onderzochte verkeersprojecten objectief hebben bijgedragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid. De dossiers bevatten onvoldoende informatie over de beoogde en de gerealiseerde prestaties.

- Door het niet standaard uitvoeren van evaluaties en het verrichten van een voor- en nametingen, ontbreekt informatie over de realisatie van de beoogde effecten en eventuele neveneffecten. Het is niet herleidbaar of de doelen die zijn bereikt door het beleid respectievelijk de getroffen verkeersmaatregelen zijn bewerkstelligd, of dat hieraan andere factoren ten grondslag liggen.

Ten aanzien van doelmatigheid:

- Het verkeersveiligheidsbeleid is omschreven en vastgelegd in beleidsdocumenten. Er is sprake van continuïteit in de inhoud van beleid. De beleidsvoorbereiding, het besluitvormingsproces, de prioritering van projecten en de uitvoering en werking in de praktijk zijn duidelijk en transparant.
- De rol- en taakverdeling tussen raad, college en de sector ROB is eenduidig. Er is een heldere organisatiestructuur waarbinnen het verkeersbeleid wordt voorbereid en een adequate informatievoorziening vanuit het college naar de raad.
- De verkeersveiligheidsprojecten worden gerealiseerd binnen de door de raad vastgestelde beleidskaders en zijn daarmee in overeenstemming. De prioritering en realisatie van de in het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer opgenomen projecten is mede gebaseerd op het kunnen verkrijgen van externe subsidies. Integrale uitvoering van het UVV is afhankelijk van deze subsidies.
- De planvorming en realisatie van verkeersveiligheidsprojecten overschrijdt vaak de planning. Dat wordt vooral veroorzaakt door de communicatie met bewoners en is deels inherent aan de gekozen interactieve overlegvorm.
- De communicatie met bewonersgroepen is arbeidsintensief en stelt specifieke eisen aan de kennis en kunde van de projectleider. De ondersteuning met betrekking tot de communicatie- en organisatieaspecten bij overleggrondes en info-bijeenkomsten laat te wensen over.
- Door het frequent inhuren van externe verkeerskundigen gaat kennis verloren over de lokale situatie en vindt er geen borging plaats van eerdere ervaringen en opgebouwde expertise.
- De dossiers zijn vaak niet compleet en up to date. Centrale kaders voor dossiervorming ontbreken. Interne controle op het tijdig deponeren en archiveren van stukken is gebrekkig.

7.2. Aanbevelingen

De Rekenkamercommissie heeft de volgende aanbevelingen voor de gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders:

1. Versterk de uitvoering van het beleid door de geformuleerde doelen strakker uit te werken in concrete projectdoelen. Hanteer daarbij de SMART-normen en verduidelijk de maatregelen in termen van beoogde doelen en verwachte effecten.
2. Versterk de controle op de uitvoering en het zicht op de resultaten door meer aandacht te schenken aan de verantwoording van de bereikte resultaten in relatie tot de beoogde effecten. Stem de verantwoordingsinformatie aan de raad daarop af.
3. Besteed op een meer systematische wijze aandacht aan evaluatie van het gevoerde beleid of onderdelen daarvan. Leg bevindingen vast en draag zorg voor borging van relevante kennis en opgedane ervaring.

4. Draag zorg voor het verder ontwikkelen van het verkeersveiligheidsbeleid. Maak daarbij het onderscheid inzichtelijk tussen objectieve en subjectieve gegevens over verkeersveiligheid.
5. Stel een werkinstructie op voor de dossiervorming met betrekking tot de voorbereiding en realisatie van verkeersprojecten.
6. Ontwikkel een doelmatige en efficiënte gedragslijn voor communicatie, overleg en inspraak met bewoners, betrek daarbij de positie en het takenpakket van de projectleider en stel regels vast over (controle op) planningafspraken.
7. Leg in het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer vast voor welke verkeersprojecten subsidies worden aangevraagd. Geef daarbij aan wat de consequenties zijn van het niet (of niet volledig) subsidiëren van deze projecten voor de integrale uitvoering van het UVV.

8. Reactie Burgemeester en wethouders van Ede

Burgemeester en wethouders hebben in de vergadering van 21 februari 2006 het rapport behandeld en daarop een reactie vastgesteld. Die reactie is als bijlage aan dit rapport toegevoegd.

9. Nawoord Rekenkamercommissie

De Rekenkamercommissie heeft kennis genomen van de reactie van het college van B.en W. op het conceptrapport. De commissie vindt daarin geen aanleiding tot een inhoudelijk commentaar daarop en laat een standpuntbepaling over aan de gemeenteraad. De commissie spreekt haar waardering uit voor de constructieve opstelling en de verleende medewerking door het college en de ambtelijke organisatie bij de uitvoering van het onderzoek.

10. Bijlage

Burgemeester en Wethouders

uw kenmerk	uw brief van	registratienummer	behandeld door	doorkiesnummer	faxnummer
	27 januari 2006	ONT 2006 601	Wim Canninga	(0318) 68 07 70	(0318) 68 03 47
betreft				bijl.	Ede,
Concept onderzoeksrapport				-	21 februari 2006
verkeersveiligheidsprojecten					

Geachte leden van de rekenkamercommissie,

Op 27 januari hebben wij uw conceptonderzoeksrapport ontvangen over verkeersveiligheidsrapporten. Allereerst willen wij u bedanken voor uw rapportage. In algemene zin toont uw onderzoek aan dat onze verkeersveiligheidsprojecten doelmatig en doeltreffend worden uitgevoerd. Wij zijn blij met deze conclusie en herkennen ons voor een belangrijk deel in uw aanbevelingen.

Uw aanbevelingen en conclusies zijn constructief en nuttig voor onze eigen beeldvorming over verkeersveiligheidsprojecten. Ook zijn de aanbevelingen uit de rapportage in onze ogen goed bruikbaar voor de nieuwe raad en voor ons ambtelijk apparaat. Ten aanzien van dat laatste aspect vinden wij het belangrijk om te constateren dat het onderzoek in goed overleg met onze hoofdafdeling Ontwikkeling is uitgevoerd.

De "technische opmerkingen" die door de hoofdafdeling Ontwikkeling op een eerdere versie van uw rapport zijn gemaakt, zijn naar ons oordeel correct verwerkt. In onze reactie willen wij ons vooral richten op de nog niet eerder gepubliceerde delen van uw rapport: de conclusies en aanbevelingen.

U hebt in uw conclusies doeltreffendheid en doelmatigheid onderscheiden. Voor het overgrote deel heeft u die conclusies vertaald naar aanbevelingen. Graag willen wij allereerst op uw aanbevelingen reageren en daarna nog op enkele van uw conclusies ingaan.

1. Aanbevelingen

Versterk de uitvoering van het beleid door de geformuleerde doelen strakker uit werken in concrete projectdoelen. Hanteer daarbij SMART-normen en verduidelijk de maatregelen in termen van beoogde doelen en verwachte effecten

Wij zijn het eens met uw aanbeveling om beleidsdoelen in SMART-termen te formuleren. Wij stellen voor om de doelen voor de raad primair op programmaniveau vast te leggen (in dit geval in het programma Beheer Openbare Ruimte, BOR). In de loop van 2006 voorzien wij een actualisering van ons verkeersveiligheidsbeleid. Wij kunnen ons voorstellen dat de nieuwe beleidsnota over dat onderwerp door de raad wordt aangegrepen om op programmaniveau heldere doelstellingen te formuleren. Vanzelfsprekend moeten de diverse verkeersprojecten uiteindelijk een bijdrage leveren aan die doelen. De doelstellingen voor individuele projecten worden vastgelegd in zogenaamde projectdocumenten: interne werkdocumenten van onze sector ROB.

Versterk de controle op de uitvoering en het zicht op de resultaten door meer aandacht te schenken aan de verantwoording van de bereikte resultaten in relatie tot de beoogde effecten. Stem de verantwoordingsinformatie aan de raad daarop af
In het verlengde van onze reactie op uw eerste aanbeveling, zijn wij van mening dat de jaarrekening zich uitstekend leent voor het afleggen van verantwoording aan de raad over behaalde beleidsresultaten. Toetskader daarbij is de programmabegroting.

Daarnaast willen wij ook de jaarlijkse kredietaanvraag voor het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer (UVV) gebruiken om aan de raad verantwoording af te leggen.

Besteed op een meer systematische wijze aandacht aan evaluatie van het gevoerde beleid of onderdelen daarvan. Leg de bevindingen vast en draag zorg voor borging van relevante kennis en opgedane ervaring

Uw aanbeveling om beleid of onderdelen daarvan systematisch te evalueren willen wij graag nuanceren. Wij zijn het met u eens dat evaluatie van beleid systematisch hoort te gebeuren. Daarom is onderdeel van onze nieuwe beleidsnota's vrijwel altijd een terugblik / evaluatie van het tot dan toe gevoerde beleid. Ook maken wij bij beleids- en projectvoorstellen gebruik van statistisch materiaal over de ontwikkeling van verkeersonveiligheid.

Uw aanbeveling suggereert dat ook individuele verkeersprojecten systematisch geëvalueerd dienen te worden. De huidige praktijk is dat wij alleen in specifieke situaties tot evaluatie overgaan. Dat is een bewuste keuze:

- evaluatie van projecten kost tijd en geld. De evaluatie moet passen binnen de kaders van het UVV. Met andere woorden evaluatie gaat zowel in tijd als budget ten kostte van de beschikbare middelen om daadwerkelijk projecten uit te voeren;
- bij de uitvoering van ons verkeersveiligheidsbeleid kiezen wij in de regel voor maatregelen die op veel plaatsen in Nederland hun effect hebben bewezen. Die maatregelen zijn meestal direct afgeleid van standaardoplossingen die zijn vastgelegd in algemeen geaccepteerde verkeerskundige handboeken (bijvoorbeeld van de SWOV);
- betrouwbare onderzoeksconclusies over verkeersmaatregelen vragen een lange onderzoeksperiode; in de vakliteratuur wordt daar gemiddeld 3 jaar voor aangehouden.

In dat licht heeft het onze voorkeur om alleen in bijzondere gevallen voor een specifieke evaluatie van maatregelen te kiezen.

Draag zorg voor het verder ontwikkelen van verkeersveiligheidsbeleid. Maak daarbij het onderscheid inzichtelijk tussen objectieve en subjectieve gegevens over verkeersveiligheid.

Wij verwachten dit beleid in de loop van 2006 de actualisatie van de nota verkeersveiligheid in de gemeenteraad aan de orde te kunnen stellen. Daarbij zullen wij uw aanbeveling meenemen.

Stel een werkinstructie op voor de dossiervorming met betrekking tot de voorbereiding en realisatie van verkeersprojecten.

Wij kunnen ons vinden in deze aanbeveling. Overigens zijn wij van mening dat dossiervorming niet alleen een item is bij verkeersprojecten, maar in algemene zin van belang is.

Ontwikkel een doelmatige en efficiënte gedragslijn voor communicatie, overleg en inspraak met bewoners, betrek daarbij de positie en het takenpakket van de projectleider en stel regels vast over (controle op) planningsafspraken.

Wij hebben goede ervaringen met onze huidige wijze van communicatie over verkeersprojecten en de manier waarop wij belanghebbenden mee laten denken over de uitvoering van ons verkeersbeleid. Wij kiezen er bewust voor om relatief veel tijd te investeren in de voorbereiding van verkeersmaatregelen. Door in die voorbereiding samen met belanghebbenden oplossingen voor verkeersknelpunten te zoeken (burgerparticipatie) beogen wij een groot draagvlak. Daarmee wordt ons inziens voorkomen dat tijdens de formele procedure (verkeersbesluiten) veel tijd wordt verloren in bezwaar en beroep. Ook door belanghebbenden wordt deze heldere wijze van communicatie gewaardeerd.

De projectleider is de centrale spil in de communicatie met belanghebbenden en het voorbereiden en uitvoeren van de plannen. Binnen onze sector ROB zijn over de rol van de projectleider en controle op het werk van projectleiders heldere procesafspraken vastgelegd.

Niettemin bezien wij naar aanleiding van uw aanbeveling nog eens of de wijze van communicatie, overleg en inspraak over verkeersprojecten dan wel de rol, positie en taken van projectleiders aanpassing behoeft.

Leg in het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer vast voor welke verkeersprojecten subsidies worden aangevraagd. Geef daarbij aan wat de consequenties zijn van het niet (of niet volledig) subsidiëren van deze projecten voor de integrale uitvoering van het UVV.

Wij zullen in ons volgende UVV meer inzicht geven in de subsidiemogelijkheden voor verkeersprojecten. Gelet op het feit dat projectvoorstellen bij de vaststelling van het UVV nog een globaal karakter hebben, zal de subsidie-informatie echter eveneens alleen nog maar globaal kunnen zijn.

Wij voorzien dat het bij het UVV niet erg zinvol is om eventuele consequenties aan te geven van het niet (volledig) subsidiëren van projecten. Daarvoor hebben de projecten op dat moment een nog te globaal kader en is ook de subsidie-informatie nog te beperkt. Wij zullen onderzoeken of wij in het UVV wel informatie kunnen aanreiken in termen van risico's voor de uitvoering van projecten.

2. Doeltreffendheid

Bij de opzet van uw onderzoek heeft u de vraag aan de orde gesteld of de verkeersveiligheidsprojecten doelmatig (planning, sturing, control, overleg, inspraak, inzet van middelen) en doeltreffend (doelstellingen, realisatie en effecten van de oplossing) worden uitgevoerd. In uw conclusies en aanbevelingen gaat u uitgebreid op die vraag in.

Wij zijn het met u eens dat de doeltreffendheid van het beleid baat kan hebben bij het duidelijker vastleggen van doelstellingen. Zoals eerder gesteld zijn wij van mening dat de programmabegroting daar een belangrijk instrument voor is. Wij kunnen ons voorstellen dat de raad op basis van uw aanbevelingen de programmabegroting gebruikt om doelstellingen te formuleren en dat de jaarrekening en de jaarlijkse vaststelling van het UVV worden ingezet om verantwoording af te leggen.

Uw conclusie dat ons beleid doeltreffender zou worden door systematische evaluatie willen wij graag nuanceren. Waar het onze algemene beleidsdoelstellingen betreft op verkeer, zijn wij het met u eens dat evaluatie plaats dient te vinden. Daar geven wij ons inziens ook al invulling aan. De middelen die nodig zijn voor een systematische evaluatie van al onze projecten vinden wij echter niet in verhouding staan tot de opbrengsten in termen van kennis etc. Wij kiezen voor incidentele evaluatie, gekoppeld aan specifieke projecten.

3. Doelmatigheid

Uw conclusies over de doelmatigheid van ons beleid bevestigen in belangrijke mate onze eigen beelden. Het beleid is goed vastgelegd, er is sprake van continuïteit in beleid en aspecten als uitvoering, prioritering en besluitvorming zijn transparant geregeld. De rol- en taakverdeling tussen raad, college en ambtelijk apparaat is eenduidig en helder en het beleid wordt binnen de door de raad vastgestelde kaders uitgevoerd. Op uw daaraan gerelateerde conclusies over subsidies en dossiervorming zijn wij al ingegaan bij onze reactie op uw aanbevelingen.

In uw conclusies staat u ook kort stil bij de nadelen van het inhuren van externe verkeerskundigen. Tot medio 2004 hebben wij onder andere als gevolg van vacatures en een groot aanbod van projecten, externe capaciteit ingehuurd om de voortgang van onze projecten te garanderen. Vanzelfsprekend gaat ook onze voorkeur uit naar het zo veel mogelijk met eigen medewerkers uitvoeren van projecten. Dat zorgt voor betere borging van kennis en continuïteit in contacten. Wij zijn dan ook blij dat op dit moment het grootste deel van onze verkeersveiligheidsprojecten door interne medewerkers wordt uitgevoerd.

Ook op uw conclusies ten aanzien van communicatie met bewoners en inspraak zijn we hiervoor uitgebreid ingegaan. Er is inderdaad sprake van een arbeidsintensief proces dat eisen stelt aan de projectleider. Dat leidt soms tot een relatief lange voorbereidingsperiode van projecten, maar levert ons inziens grote voordelen bij de besluitvorming en uitvoering. Wij hechten grote waarde aan deze zorgvuldige wijze van planvorming.

Wij gaan ervan uit dat we u hiermee voldoende hebben geïnformeerd en wensen u veel succes bij de afronding van uw rapport.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Ede,

drs. J. Miedema
de secretaris,

R.C. Robbertsen
de burgemeester.