Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Rekenkamerrapport: *Richting aangeven*

Beleidsvelden	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ruimte / Mobiliteit; Toezicht en Handhaving (VTH); Openbare orde en veiligheid (OOV)
Opsteller	Gerth Molenaar
Kenmerk	34292574
Vergaderdatum Raad	Volgt
Geheim	Nee

De rekenkamer stelt de raad voor te besluiten om het college van burgemeester en wethouders het volgende te verzoeken:

1. Bepaal een gezamenlijke visie en duidelijke positionering op verkeersveiligheid.
2. Breng meer samenhang aan tussen doelen, aanpak en uitvoering op verkeersveiligheid.
3. Breng meer balans aan tussen de ambities op verkeersveiligheid en de hiervoor benodigde middelen.
4. Besteed aandacht aan het managen van verwachtingen bij de mate van invloed van de gemeente op verkeersveiligheid.
5. Zorg voor een structurele cyclus van evalueren, leren en verbeteren.
6. De raad binnen zes weken door middel van een plan van aanpak te informeren over de wijze waarop deze aanbevelingen worden uitgevoerd.

De rekenkamer,

de secretaris,

drs. J. Snoei

de voorzitter,

drs. P.W.D. Venhoeven

Samenvatting

De Rekenkamer Utrecht heeft een onderzoek gedaan naar verkeersveiligheid binnen de gemeente Utrecht en de doeltreffendheid van de aanpak daarvan. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in het rapport *Richting aangeven.*

Context

Aanleiding
Verkeersveiligheid gaat elke inwoner en bezoeker van Utrecht aan. Al jaren is verkeersproblematiek het door inwoners meest genoemde buurtprobleem. Hoewel het aantal verkeersslachtoffers de laatste jaren afneemt, blijkt ook de tevredenheid over de verkeersveiligheid te zijn afgenomen. En is de mate waarin men aangeeft last te hebben van gevaarlijk verkeersgedrag toegenomen.
Het aantal verkeersdeelnemers in de stad neemt toe, maar de ruimte groeit niet mee. De toenemende drukte in een gelimiteerde ruimte brengt knelpunten rondom verkeersveiligheid met zich mee. Zo is er in een oudere stad als Utrecht sprake van 'verouderde' infrastructuur gericht op de auto, terwijl andere weggebruikers in aantal sterk zijn toegenomen. Bovendien brengt de opkomst van nieuwe vervoersmiddelen, zoals e-bikes en fatbikes, met zich mee dat de snelheden en het verkeersgedrag van verschillende weggebruikers sterk variëren. Door aanpassingen aan de ruimtelijke inrichting te doen wordt beoogd dat de beschikbare ruimte beter en veiliger wordt benut.
Raadsleden stellen met enige regelmaat vragen over de veiligheid van bijvoorbeeld een bepaald kruispunt, een weg of een oversteekplaats. Verkeersveiligheid blijft een urgent vraagstuk, dat aandacht en sturing rechtvaardigt.

Juridische context
De Rekenkamer Utrecht is een onafhankelijk bestuursorgaan van de gemeente Utrecht, met een grondslag in de gemeentewet (artikel 81 en 182-185). De rekenkamer heeft taken en bevoegdheden op een bij wet duidelijk afgebakend terrein. De rekenkamer onderzoekt de doelmatigheid, doeltreffendheid en rechtmatigheid van het door het gemeentebestuur gevoerde bestuur (gemeentewet, artikel 182). Een door de rekenkamer ingesteld onderzoek naar de rechtmatigheid van het door het gemeentebestuur gevoerde bestuur bevat daarbij geen controle van de jaarrekening aangezien dat het werkterrein is van de accountant. De gemeenteraad heeft binnen de kaders van de wet voor Rekenkamer Utrecht het juridisch kader nader vastgelegd in de Verordening Rekenkamer Utrecht (Gemeenteblad nr. 473707, 7 november 2023).

Beoogd effect
Het doel van dit onderzoek is om de Utrechtse gemeenteraad inzicht te geven in de effecten van de inzet van de gemeente op het gebied van verkeersveiligheid.

De centrale vraag van het onderzoek was:
Hoe geeft de gemeente Utrecht invulling aan de aanpak voor verkeersveiligheid en in hoeverre zijn de aanpak en de concrete verkeersveiligheidsprojecten in de stad doeltreffend?

In het onderzoek is zowel gekeken naar het programma verkeersveiligheid als naar vijf uiteenlopende projecten die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd. Deze casussen betreffen: (1) Voorrangsplein 't Goylaan, (2) Theemsdreef – Neckardreef, (3) Kanaalstraat – Damstraat, (4) Eisenhowerlaan en (5) Parkzichtlaan – Crouweldijk.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
Niet van toepassing.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Bepaal een gezamenlijke visie en positionering op verkeersveiligheid.
Argumenten	
1.1	Verkeersveiligheid is niet alleen de verantwoordelijkheid van een klein team, maar een stadsbrede verantwoordelijkheid van alle mobiliteitsteams.
1.2	Dit vraagt om een duidelijkere positionering van verkeersveiligheid binnen mobiliteit, bijvoorbeeld hoe verkeersveiligheid samenhangt met (fiets)bereikbaarheid. Ook de rol van handhaving op verkeersveiligheid en de hierbij betrokken organisatieonderdelen mogen bij deze positiebepaling niet ontbreken.
1.3	Een gezamenlijke visie kan ook bijdragen aan het 'opschalen' van losse lessen uit de organisatie en ervaringen van externe partijen op projectniveau. Dit kan vervolgens dienen als leidraad voor keuzes en beslissingen op tactisch en operationeel niveau. Met als voordeel dat hetzelfde type discussie en/of belangenafweging niet bij elk individueel project een steeds terugkerend punt hoeft te worden.
Beslispunt	
2	Breng meer samenhang aan tussen doelen, aanpak en uitvoering op verkeersveiligheid.
Argumenten	
2.1	Om de sturing op de beide centrale doelen voor objectieve en subjectieve verkeersveiligheid te versterken is het noodzakelijk om – in bredere zin – meer samenhang aan te brengen tussen de beleidsdoelen voor verkeersveiligheid, de gekozen risicogestuurde aanpak en het programmeren en prioriteren in het kader van deze aanpak. Daarbij moet ook in beeld worden gebracht wat dit betekent voor de (mate van) tevredenheid van inwoners.
2.2	Voor zowel de objectieve als subjectieve verkeersveiligheid kan de koppeling met fysieke en niet-fysieke projecten (zoals fysieke maatregelen en herinrichtingen resp. gedragsbeïnvloeding met campagnes en handhaving) veel explicieter worden gemaakt, om de doeltreffendheid van deze projecten beter inzichtelijk te krijgen.
Beslispunt	
3	Breng meer balans aan tussen de ambities op verkeersveiligheid en de hiervoor benodigde middelen.
Argumenten	
3.1	Uit het onderzoek is gebleken dat op diverse punten sprake is van een onbalans tussen de beschikbare middelen voor verkeersveiligheid, en de werkelijk benodigde middelen om maatregelen en projecten uit te voeren. De rekenkamer is kritisch over dat middelen bestemd voor de toekomst worden benut om de

	huidige tekorten op te vangen. Financiële tekortkomingen blijven daarmee langer onzichtbaar en worden verder verergerd. Zeker in de context van de beoogde risicogestuurde aanpak is het van belang om ook bij de besteding van de beschikbare middelen duidelijk te prioriteren welke projecten wel en welke (nog) niet opgepakt kunnen worden. Een randvoorwaarde is dat er vervolgens ook middelen beschikbaar zijn om aan elk van deze projecten invulling te geven.
3.2	Op 23 juni 2026 is het Coalitieakkoord 2026-2030 ‘Voor Uuuu’ gepresenteerd. Verkeersveiligheid krijgt in dit akkoord ook aandacht. Dat gebeurt onder meer in de context van gebiedsontwikkeling door met maatregelen zoals ‘knippen’ (afsluiten) en ‘knijpen’ (vernauwen) van straten gebieden verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken. Qua financiën wordt aangegeven in de investeringsstrategie € 0,5 mln. vrij te maken voor verkeersveiligheid, in het bijzonder bedoeld voor snelle inzet op kleinere maatregelen. Tegelijkertijd gaat het akkoord over grotere bezuinigingen op ‘verlagen mobiliteitsbudget’ en ‘verlagen beleidsinzet mobiliteit’; hier wordt aangegeven dat fietsers, voetgangers en verkeersveiligheid(beleid) zoveel mogelijk zullen worden ontzien. Gelet op mogelijke bezuinigingen op verkeersveiligheid, constateert de rekenkamer dat er onvoldoende balans is tussen de verkeersveiligheidsambities en middelen en door deze bezuinigingen nog verder uit het lood geslagen lijken te worden. Te meer daar ook de landelijke subsidie in het kader van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid na 2026 wordt beëindigd. De rekenkamer adviseert daarom om meer balans aan te brengen tussen de ambities voor verkeersveiligheid en de middelen die daarvoor beschikbaar worden gesteld.
Beslispunt	
4	Besteed aandacht aan het managen van verwachtingen bij de mate van invloed van de gemeente op verkeersveiligheid.
Argumenten	
4.1	Het is cruciaal om goed in het oog te houden wat haalbaar en beïnvloedbaar is op het gebied van verkeersveiligheid, gegeven veel externe invloeden, waaronder gedrag, waarop weinig grip bestaat, en het beperkte budget.
4.2	Bij het bepalen van de mate van invloed van de gemeente is het behulpzaam om de cirkel van invloed als denkkader te hanteren: waarbij is sprake van directe invloed resp. waarbij is sprake van bevoegdheden en betrokkenheid en kan – in meer of mindere mate – invloed worden uitgeoefend en wat valt daarbuiten? Dit raakt zowel aan de objectieve als de subjectieve verkeersveiligheid.
4.3	Veilig ingerichte infrastructuur, veilig gedrag in het verkeer en handhaving daarop gaan ons allemaal aan. Het feit dat verkeersveiligheid iedereen aangaat, vraagt om heldere communicatie en uitleg over (on)mogelijkheden bij de inzet van middelen en instrumenten. Dat is eens te meer van belang wanneer de aanpak gericht is op een meer proactieve dan reactieve benadering van verkeersveiligheid. Dit kan alleen wanneer deze aanpak door allen wordt onderschreven.

4.4	Bij het managen van verwachtingen rond concrete locaties met risico's voor de verkeersveiligheid ligt een spanningsveld tussen wat de gemeente en betrokken actoren kúnnen doen en de gewenste sturing op tevredenheid van inwoners en specifieke groepen. Daarbij spelen betrokkenheid en participatie in het kader van 'Samen Stad Maken' ook een rol. Realisme en transparantie over de plek en invloed van betrokkenen in de verschillende fasen van de aanpak van verkeers(on)veiligheid zijn nodig om geen onrealistische verwachtingen te wekken.
Beslispunt	
5	Zorg voor een structurele cyclus van evalueren, leren en verbeteren.
Argumenten	
5.1	Een lerende organisatie is een belangrijke voorwaarde voor het doorontwikkelen van de aanpak en uitvoering van verkeersveiligheid. Dat is een cyclisch proces waarbij van meet af aan helder moet zijn dat evalueren en leren daarvan deel uitmaken.
5.2	Aandachtspunten daarbij zijn het consequent voorbereiden en uitvoeren van evaluaties, periodiek de uitkomsten daarvan optillen om hiervan overkoepelend te leren, en opgedane kennis vastleggen en delen met interne én externe samenwerkingspartners.
5.3	Op basis van de uitkomsten en geleerde lessen kunnen, indien wenselijk, de gevolgde strategie en de aanpak van projecten en onderdelen van het beleid worden heroverwogen. Dit kan ook een positief bijdragen aan de doeltreffendheid van de aanpak.
Beslispunt	
6	De raad binnen zes weken door middel van een plan van aanpak te informeren over de wijze waarop deze aanbevelingen worden uitgevoerd.
Argumenten	
6.1	Bij de formulering van de aanbevelingen heeft de rekenkamer ruimte gelaten aan het college om de aanbevelingen nader in te vullen.
6.2	In artikel 12 (lid 9) van de Verordening rekenkamer gemeente Utrecht 2023 is opgenomen dat het college binnen zes weken na besluitvorming over de aanbevelingen van de rekenkamer een plan van aanpak opstelt over de implementatie van de raadsbesluiten.
Kanttekeningen	
6.1	Indien nuttig kan via een expliciet besluit van de gemeenteraad van de standaardtermijn van zes weken worden afgeweken.
6.2	In artikel 12 (lid 10) is opgenomen dat het college jaarlijks (bij de Jaarstukken in de bijlage Uitvoering raadsbesluiten) aan de raad rapporteert over de stand van zaken van de uitvoering van de raadsbesluiten die genomen zijn naar aanleiding van rekenkamerrapporten.

Financiën
De financiële consequenties van dit voorstel zijn op dit moment onbekend. Deze zijn afhankelijk van de besluitvorming en de precieze opvolging van de beslispunten daarna.

Vervolg
Met het voorliggend besluit wordt het college verzocht om de raad binnen zes weken door middel van een plan van aanpak te informeren over de wijze waarop de aanbevelingen worden uitgevoerd.

Participatie
Binnen de gemeentelijke organisatie sprak de rekenkamer met medewerkers die binnen de verschillende organisatieonderdelen verantwoordelijk zijn voor en uitvoering geven aan de opgaven rondom verkeersveiligheid, in het bijzonder ook voor de vijf onderzochte casussen. Dit betrof onder meer medewerkers van de organisatieonderdelen Ruimte (i.h.b. Mobiliteit), Toezicht en Handhaving, en Wijkveiligheid (onderdeel van Openbare orde en Veiligheid). Daarnaast is gesproken met medewerkers van de Politie en van het Openbaar Ministerie (CVOM). Ook is gesproken met medewerkers van de provincie Utrecht en met de Fietsersbond (afdeling Utrecht) en met de Solgu (belangenbehartiger van Utrechters met een lichamelijke of zintuiglijke functiebeperking en/of chronische ziekte). Tevens is een bijeenkomst georganiseerd met externe experts op het terrein van verkeersveiligheid om met hen de onderzochte vijf casussen te bespreken.

Communicatie
Rekenkamer Utrecht stuurt het rapport en de bijbehorende documenten in eerste instantie toe aan de gemeenteraad en het college van B&W. Vervolgens worden deze ook openbaar gemaakt op de website van de rekenkamer. Daarbij worden ook de geraadpleegde personen, perscontacten en andere geïnteresseerden op de hoogte gesteld. In een (digitale) technische bijeenkomst licht de rekenkamer de onderzoeksresultaten nader toe.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming:
- Rekenkamerrapport *Richting aangeven. Een onderzoek naar de aanpak van verkeersveiligheid in de gemeente Utrecht.*

Bijlagen informatief:
- Persbericht.
- Publiekssamenvatting.
- Infographic.