voorstel

Zwolle

Raadsvoorstel

Datum 18 juli 2024

Onderwerp Strategie Verkeersveiligheid
Versienummer 1.1

Portefeuillehouder Gerdien Rots

Samenvatting
In de mobiliteitsvisie wordt de ambitie uitgesproken om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers terug te dringen naar nul. Dit is ook het streef punt van minister Harbers voor 2050. Binnen onze gemeente hebben we de afgelopen jaren al meermaals nul verkeersdoden gehad. Desondanks zit er de laatste jaren weer een stijging in het aantal landelijke doden en gewonden. Deze trend zien we ook in Zwolle en elk verkeersongeval met letsel en/of dodelijke afloop is er één teveel. Zwolle stelt mede daarom een nieuwe strategie verkeersveiligheid vast. Een belangrijke bouwsteen van de Zwolse visie op Mobiliteit is ‘Een verkeersveilige en toegankelijke stad’. Daarmee is deze het beleidskader en kapstok voor deze strategie. Waarin duidelijke keuzes op het gebied van verkeersveiligheid worden gemaakt. De strategie verkeersveiligheid bevat daarom de koers, opgaven en voorbeeld maatregelen die bijdragen aan een verkeersveilige stad.

Financiële gevolgen
Betreft doel Doel 7.2.4 Verkeersveiligheid: We bevorderen de verkeersveiligheid
Begroting wijzigen Nee
Budgetnummer

Bijlagen

Openbaarheid
☒ Openbaar
☐ Geheim

De raad wordt voorgesteld te besluiten om:
1. In te stemmen met de Strategie Verkeersveiligheid.

Datum 18 juli 2024

Inleiding

In de afgelopen jaren is er een weer een stijging in het aantal landelijke doden en gewonden. Deze trend zien we ook in Zwolle en elk verkeersongeval met letsel en/of dodelijke afloop is er één teveel. Zwolle stelt mede daarom een nieuwe strategie verkeersveiligheid vast. In de mobiliteitsvisie staat specifiek de ambitie om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers terug te dringen naar nul. Dit is een landelijk streven. De inzet op de verkeersveiligheid is blijvend. In deze verkeersveiligheidsstrategie maken we duidelijk hoe we dit in de komende periode aan willen pakken.

Zwolle is gegroeid en blijft groeien. Daarnaast groeit ook het aantal bezoekers en mensen die in Zwolle werken of studeren. Daarmee zal het aantal mobiliteitsbewegingen verder toenemen. De hoeveelheid fiets- en loopbewegingen zal fors stijgen en we verwachten ook een toename van het automobiliteit.
In combinatie met de verwachte groei in het aantal mobiliteitsbewegingen geeft dit een duidelijke aanleiding om op basis van vier speerpunten (‘Infrastructuur en Weginrichting’, ‘Opleiding, Gedrag en Inwonerbetrokkenheid’, ‘Handhaving’ en ‘Monitoring en Bijsturing’) een verkeersveiligheidsstrategie op te stellen.
Deze verkeersveiligheidsstrategie geeft richting aan de verkeersveiligheidsaanpak. Het is geen concreet actieplan met een opsomming aan maatregelen. Het geeft ook niet aan hoeveel budget er nodig is, dan wel beschikbaar is. Wel kunnen we aan de hand van deze verkeersveiligheidsstrategie gericht maatregelen toevoegen aan de dynamische mobiliteitsagenda als uitwerking van de Mobiliteitsvisie 2020-2030 in het programma Mobiliteit 2030. Deze mobiliteitsagenda wordt elk jaar geactualiseerd, waarin we steeds gerichte en geprioriteerde fysieke maatregelen en gedragsmaatregelen voorstellen vanuit een integrale afweging waar de beschikbare middelen op ingezet worden.
Deze strategie heeft daarmee als doel om richting te geven aan fysieke maatregelen en gedragsmaatregelen om het aantal verkeersslachtoffers (doden en gewonden) in Zwolle terug te dringen. Het leidend principe voor de verkeersveiligheidsstrategie is de samenwerking en aansluiting op landelijk en provinciaal beleid. De financiële uitvoering van maatregelen is mede afhankelijk van de risicogestuurde aanpak van provincie en Rijk.

Kader

Op 16 december 2019 heeft de raad van Zwolle de mobiliteitsvisie “Mobiliteit brengt Zwolle verder” goedgekeurd. Een cruciaal onderdeel hiervan is ‘Een verkeersveilige en toegankelijke stad’. Deze visie vormt het beleidskader voor de strategie. Deze strategie bouwt voort op het Beleidsplan verkeersveiligheid 2008-2018. Het is ook een logische voortzetting van de ambities en prioriteiten die zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie en het Coalitieakkoord: ‘Samen voor een waarde(n)volle toekomst’.

Beoogd effect

Zwolle zet zich actief in om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Daarom geeft onze strategie voor verkeersveiligheid duidelijk richting aan fysieke- en gedragsmaatregelen.

Argumenten

1. *De risico gestuurde werkwijze sluit aan bij verkeersveiligheidsaanpak van provincie en Rijk*
   De strategie sluit aan bij het landelijke en provinciale beleid voor verkeersveiligheid. De risicogestuurde aanpak is landelijk een leidend principe, zoals uitgewerkt in het Strategisch

Plan Verkeersveiligheid (2018). Het ministerie heeft de periode tot ongeveer 2025 aangewezen om te leren werken met deze risicogestuurde aanpak. Het leren werken volgens deze aanpak omvat enkele stappen:

- We maken risicoanalyses en bepalen risicolocaties;
- We stellen uitvoeringsagenda's op die passen bij de risicoanalyse en zetten uitvoeringsprogramma's op.

2. *Met de vaststelling van de Strategie Verkeersveiligheid continueren we in Zwolle de verkeersveiligheidsaanpak.*

Zwolle investeert al jaren succesvol in verkeersveiligheid. Door de aanpak van onveilige locaties, het realiseren van veilige infrastructuur en het faciliteren van educatie en voorlichting. Continuering en prioritering is nodig om enerzijds aan de ambitie te werken en anderzijds te werken aan de opgaven van de stad. Hierdoor maken we mogelijk dat de stad de komende jaren kan blijven groeien en dat Zwolle tegelijkertijd werkt aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

3. *Met de vaststelling van de Strategie Verkeersveiligheid stimuleren we de realisatie van infrastructuur waarmee Zwolle Veilig, bereikbaar en leefbaar blijft en Zwolle de grootste verkeersrisico's verminderd.*

Veel infrastructuur ligt er al jaren. Het huidige gebruik is vaak veel intensiever door de groei van de stad. We herkennen allemaal drukke fietspaden, smalle fietsstroken, brede wegen in bestaande woonwijken en de daarmee samenhangend onveiligheid of gevoel van onveiligheid. Inzicht in de wijze waarop we de openbare ruimte willen gebruiken en inrichten wijzigen. Zo willen we meer openbare ruimte teruggeven voor verblijven, lopen en fietsen. Dit vraagt keuzes maken en tegelijk om te investeren in de bestaande stad. Daarmee maken we mogelijk dat Zwolle kan blijven groeien, aantrekkelijker wordt en bereikbaar blijft voor forensen, studenten en bezoekers van buiten de stad.

4. *Met de vaststelling van de Strategie Verkeersveiligheid zetten we blijvend in op verkeerseducatie, opleiding en voorlichting.*

Gedrag is een van de grootste oorzaken van ongevallen. Denk aan te hard rijden, bewust of onbewust, en afleiding in het verkeer. Afleiding speelt een grote rol bij veel ongelukken.
Elk verkeersslachtoffer is er een te veel. Daarom is het belangrijk om vaardigheden en kennis over te brengen door middel van campagnes en educatie over verkeersinzicht en het herkennen en inschatten van gevaren. Risicogroepen in Zwolle verdienen extra aandacht op het gebied van verkeerseducatie en training. Vooral bij jonge, beginnende bestuurders is er nog veel te winnen op het gebied van verkeersveiligheid. Ook ouderen blijven steeds langer mobiel. Vaak krijgen zij te maken met lichamelijke en cognitieve gebreken, die hun functioneren in het verkeer kunnen beïnvloeden.

5. *We gaan nog meer data gedreven werken.*

De risicogestuurde aanpak vereist verkeersveiligheidsanalyses op basis van objectieve data. We hebben een risicoviewer (in ontwikkeling) die dient als hulpmiddel voor deze aanpak. Door middel van gerichte innovatie, monitoring en samenwerking verbeteren we onze preventieve aanpak. We koppelen databronnen in samenwerking met de provincie Overijssel en de landelijke overheid. Nieuwe bronnen en technieken bieden mogelijkheden om gegevens te verzamelen die ons helpen bij de risicogestuurde aanpak. Naast ongevallen zijn ook andere

gegevens belangrijk voor het bepalen van risico's, zoals snelheid, doelgroep en wegkenmerken.

6. *Handen uit de mouwen voor handhaving*
Handhaving is een van onze belangrijkste middelen om veilig gedrag in het verkeer te bevorderen. We richten ons niet alleen op snelheidsovertredingen door automobilisten. Handhaving is noodzakelijk binnen de verkeersveiligheidsaanpak.
Gerichte en periodieke handhaving is nodig op thema's zoals snelheid, afleiding, en alcohol- en drugsgebruik in het verkeer. Waar mogelijk stemmen we dit af en voeren we het uit samen met onze ketenpartners, zoals de provincie, politie, het OM en handhaving.

7. *Innovatie, monitoring en participatie is essentieel*
Zwolle kent een grote rijkdom aan betrokken ondernemende organisaties, partijen en inwoners. Die zich inzetten voor de wijk, de buurt, de straat. Door samenwerking verbeteren we de verkeersveiligheid in Zwolle. Participatie is van groot belang om de integrale Zwolse doelen en ambities te bereiken. Deze betrokkenheid kan leiden tot pilots die moeten worden beoordeeld.

Maatschappelijk draagvlak & participatie
Bij het samenstellen van deze strategie hebben wij afgestemd met organisaties die betrokken zijn bij verkeersveiligheid. Bij de uitvoering zal actief is samenwerking met partners in de stad nodig, zoals de fietsinnovatie community, VVN en inwoners.

Communicatie
Communicatie over de daadwerkelijke maatregelen is onderdeel van de programmatische aanpak mobiliteit.

Financiën
Deze verkeersveiligheidsstrategie is een logisch vervolg op vastgestelde beleidsmatige kaders vanuit de omgevingsvisie en mobiliteitsvisie. Uitvoering van maatregelen en gedragsmaatregelen (en de financiering daarvan) wordt integraal afgewogen op basis van het in wording zijnde Programmatische aanpak van Mobiliteit. Deze is naar verwachting gereed in Q3 van 2024.

Een verkeersveilig en aantrekkelijk Zwolle vraagt om continue investeringen. Jaarlijks is in Zwolle structureel mobiliteitsbudget beschikbaar om te investeren in onder andere verkeersveiligheid. Vanaf 2024 bekostigen we die investering vanuit het taakstellende budget Mobiliteit, zoals vastgesteld in het coalitieakkoord.

Naast de investeringen uit gemeentelijke middelen, is er de beschikking over regionale-, provinciale- en rijks(subsidie) programma's. De Provincie draagt op basis van historie gemiddeld jaarlijks minimaal 50% bij. In de komende jaren blijft het zeer waarschijnlijk mogelijk zowel vanuit provinciale middelen (UVP) als rijksmiddelen (SPV) subsidie aan te vragen voor de kosten van maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid.

De omvang en het uitvoeringstempo van het maatregelenpakket in de komende jaren hangt af van de

beschikbare eigen middelen en subsidies, koppelkansen met projecten en beheer en het ambitieniveau vanuit bestuurlijke prioriteiten. We zullen daar jaarlijks met de dynamische mobiliteitsagenda op inspelen.

Risico's

Onze ambitie voor verkeersveiligheid is hoog. De mobiliteitstransitie en de overstap naar een risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak met de maatregelen uit de strategie vragen veel inzet, tijd en geld. Niet alles kan meteen worden gerealiseerd, deels door beperkte middelen.
Tegelijk zitten we midden in een mobiliteitstransitie waarbij Zwolle de openbare ruimte opnieuw wil inrichten, zoals de singelzone. We zijn net begonnen en het hele systeem is nog niet aangepast. Daarom kunnen de veranderingen tijdelijk leiden tot minder veiligheid of een gevoel van onveiligheid in het verkeer. In ons mobiliteitsprogramma zullen we aandacht hebben voor maatregelen om de impact op verkeersveiligheid te minimaliseren. Door toepassen van monitoring, data en feedback te gebruiken om waar nodig en mogelijk te kunnen bijsturen. Samenwerking met ketenpartners en communicatie over de geplande veranderingen en transitie is daarbij belangrijk.

Vervolg

In de dynamische mobiliteitsagenda maken we een integrale afweging en sturing op de mobiliteitsmaatregelen. Deze mobiliteitsagenda wordt voor de korte termijn (1 à 2 jaar) en via het begrotingsproces aan de raad voorgesteld.

Openbaarheid

Dit besluit is openbaar

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer