veilig

Zwolle

Verkeersveiligheidsstrategie

Inhoud

1	**Inleiding**	**3**
1.1	Waarom is een verkeersveiligheidsstrategie nodig?	3
1.2	Wat verstaan we onder verkeersveiligheidsstrategie?	4
1.3	Wat is het doel van de verkeersveiligheidsstrategie?	5
1.4	Leeswijzer	5
2	**Verkeersveiligheid moet beter**	**6**
2.1	Subjectieve/ervaren verkeersonveiligheid in Zwolle	6
2.2	Objectieve verkeersonveiligheid in Zwolle	7
3	**Hoe verbeteren wij de verkeersveiligheid?**	**13**
3.1	Infrastructurele maatregelen	13
3.2	Opleiding, Gedrag en Inwonerbetrokkenheid	14
3.3	Handhaving	16
3.4	Monitoring en bijsturing/ Data en Innovatie	16
4	**De Zwolse verkeersveiligheidsaanpak: hoe gaan we het organiseren?**	**18**
4.1	Voortbouwen op beleid	18
4.2	Samenwerking met inwoners en partners	19
4.3	Vooruitstrevende werkwijze	19
4.4	De uitvoering van de Zwolse verkeersveiligheidsaanpak	20
5	**Investeren in verkeersveiligheid**	**21**
5.1	Hoe dekken we de investeringen?	21
5.2	Personele inzet voor verkeersveiligheid	22
5.3	Uitwerking verkeersveiligheid in mobiliteitsprogramma	22
6	**Bijlage 1: Hoe verbeteren wij de verkeersveiligheid?**	**24**
6.1	Infrastructurele maatregelen	24
6.2	Opleiding, Gedrag en Inwonerbetrokkenheid	25
6.2.1	Inwonerbetrokkenheid	27
6.3	Handhaving	28
6.4	Monitoring en bijsturing/ Data en Innovatie	29



1. Inleiding

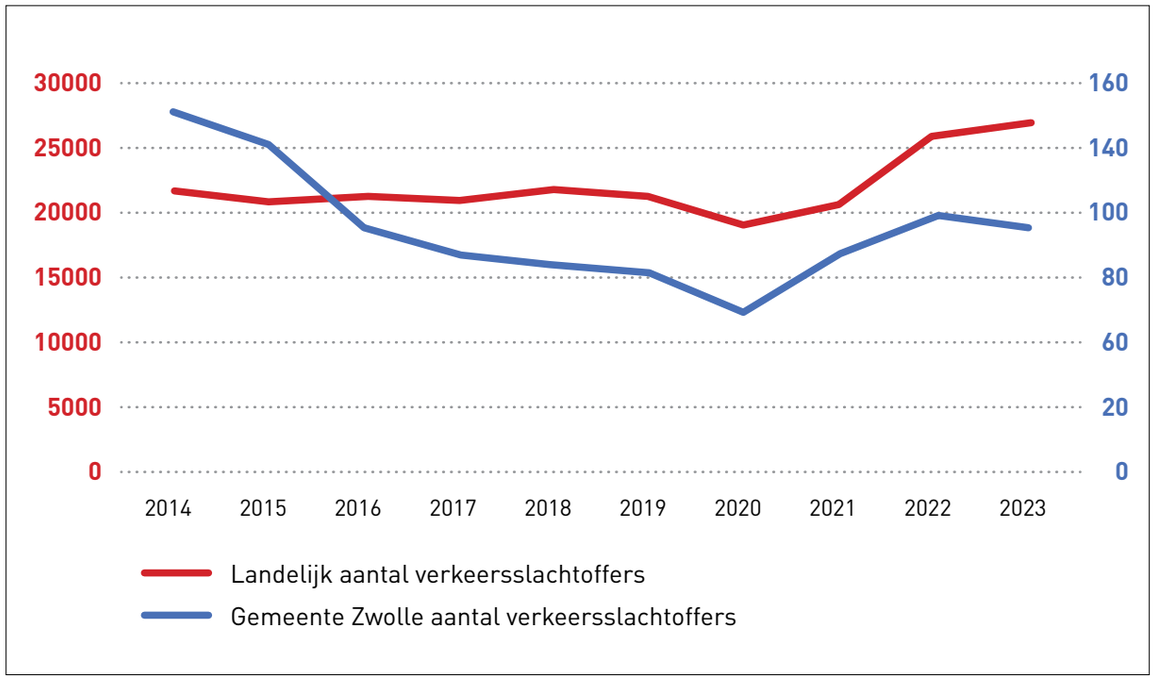
In de mobiliteitsvisie wordt de ambitie uitgesproken om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers terug te dringen naar nul. Dit is ook het streeftpunt van minister Harbers voor 2050. Binnen onze gemeente hebben we de afgelopen jaren al meermaals nul verkeersdoden gehad. Desondanks is het aantal verkeersslachtoffers op landelijk niveau de afgelopen jaren weer gestegen. Deze trend zien we ook in Zwolle en elk verkeersongeval met letsel en/of dodelijke afloop is er één teveel. Mede daarom heeft gemeente Zwolle deze verkeersveiligheidsstrategie opgesteld. Zeker nu de mobiliteitstransitie is ingezet, waarbij er spanning ontstaat tussen deze transitie en verkeersveiligheid, is inzet op verkeersveiligheid belangrijk. In deze verkeersveiligheidsstrategie maken we duidelijk hoe we de inzet op verkeersveiligheid de komende periode aan willen pakken.

1.1 Waarom is een verkeersveiligheidsstrategie nodig?

Sinds 1995 krijgen we er elk jaar tussen de 1.000 en 2.000 inwoners bij. De komende jaren zal Zwolle nog verder groeien. Tot 2030 breidt Zwolle zich nog verder uit met ongeveer 10.000 woningen, wat ook extra mobiliteitsbewegingen met zich meebrengt. 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 autoverkeer. Tot voor kort ging het redelijk goed met de verkeersveiligheid van deze weggebruikers. Echter bleek het jaar 2022 een bijzonder slecht jaar ten opzichte van voorgaande jaren voor de verkeersveiligheid in Nederland (SWOV, 2022). Ook in Zwolle is dit zichtbaar (zie tabel 1). Tot en met 2020 daalde het aantal geregistreerde ongevallen (zie ook hoofdstuk 2.2). In de coronajaren 2021 en 2022 lagen de aantallen toch weer hoger, ondanks de coronamaatregelen.

Op dit moment liggen de aantallen zelfs weer hoger dan in 2016. 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.

Tabel 1
Vergelijking aantal verkeersslachtoffers (doden + gewonden) per jaar



Daarnaast zitten we op dit moment in een transitieperiode, waarin we veel wegen herinrichten om prioriteit te geven aan fietsers en voetgangers. Niet alle infrastructuur kan echter op één moment aangepakt worden. Verkeersdeelnemers zullen hierdoor steeds opnieuw moeten wennen aan nieuwe situaties. Dit is over het algemeen niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid. Extra oplettendheid is daarom gewenst. Ook dit geeft een belangrijke aanleiding om een verkeersveiligheidsstrategie op te stellen.

1.2 Wat verstaan we onder verkeersveiligheidsstrategie?

Deze verkeersveiligheidsstrategie is opgesteld om richting te geven aan de verkeersveiligheidsaanpak. Deze verkeersveiligheidsstrategie is dus 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.

1.3 Wat is het doel van de verkeersveiligheidsstrategie?

De verkeersveiligheidsstrategie zet als het ware een pad uit om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen na de slechte jaren. Met name gedurende de transitieperiode is dit van groot belang, maar ook na deze periode is de inzet op verkeersveiligheid blijvend. Concreet leidt dit tot onderstaande doelstelling:

> "We geven richting aan fysieke maatregelen en gedragsmaatregelen om het aantal verkeersslachtoffers (doden en gewonden) terug te dringen na de slechte jaren."

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 begint met een introductie waarom de verkeersveiligheid moet worden verbeterd. In dit hoofdstuk wordt een analyse gedaan over de subjectieve en objectieve verkeersveiligheid in onze stad. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 besproken hoe we dit aan kunnen pakken met behulp van diverse maatregelen, waaruit jaarlijks een keuze moet worden gemaakt op basis van een integrale afweging naar beschikbare middelen. Hoofdstuk 4 gaat in op de Zwolse verkeersveiligheidsaanpak. Hierin komt naar voren hoe we voortbouwen op beleid, samenwerken met inwoners en partners, wat onze vooruitstrevende werkwijze is en hoe we de Zwolse verkeersveiligheidsaanpak uiteindelijk tot uitvoering brengen. Tot slot komt in hoofdstuk 5 aan bod hoe de investeringen gedekt worden, wat nodig is qua personele inzet en hoe de verkeersveiligheid in het mobiliteitsprogramma geborgd wordt.

2 Verkeersveiligheid moet beter

We zien nieuwe uitdagingen ontstaan, doordat zowel de subjectieve als objectieve verkeersonveiligheid toeneemt. De (verkeers-)druk op de openbare ruimte is op plekken en momenten hoog. Inwoners voelen zich hierdoor niet altijd veilig in het verkeer. Dit komt door de wijze waarop de openbare ruimte is ingericht en ook door het gedrag van medeweggebruikers.

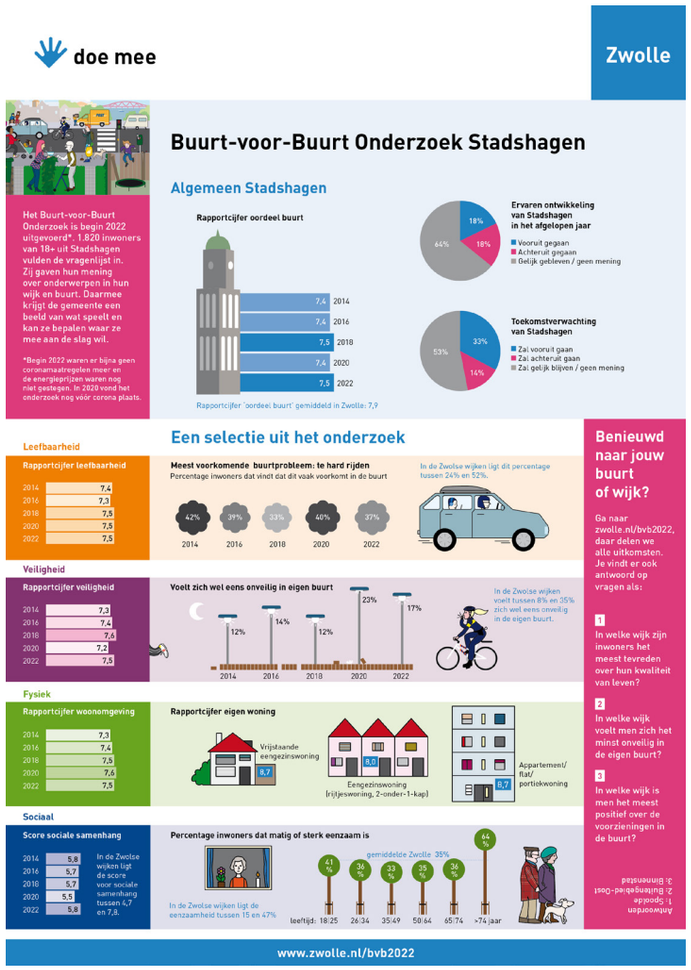
Dit hoofdstuk geeft daarom inzicht in wat er qua subjectieve en objectieve verkeersonveiligheid speelt binnen gemeente Zwolle. Ook maken wij inzichtelijk op welke risico's wij de komende periode focus aanbrengen. Daarmee leggen we de basis voor een risicogestuurde aanpak. Dit komt in het volgende hoofdstuk aan bod.

2.1 Subjectieve/ervaren verkeersonveiligheid in Zwolle

Onder de subjectieve verkeersonveiligheid verstaan we de mate waarin inwoners de deelname aan het verkeer als onveilig ervaren. We zien de verruwing van het verkeer toenemen, de piekmomenten steeds drukker worden en we zien dat de verschillende vervoerswijzen elkaar steeds vaker tegenkomen. Hierdoor ervaren veel mensen een toenemende verkeersonveiligheid. Niet alleen voor henzelf, maar ook voor (hun) kinderen. In mei 2024 werd dit onderwerp al eens aan de Raad voorgelegd (1b. toenemende-verkeersonveiligheid).

Iedere twee jaar voert de gemeente een Buurt-voor-Buurt-Onderzoek uit. Hierbij kunnen inwoners hun mening geven over speerpunten als wonen, werken, gezondheid, vrije tijd en veiligheid, waaronder de verkeersveiligheid. Veel ervaringen gaan over verkeersoverlast door hard rijden, verkeersonveiligheid en (verkeerd) parkeren. 'Te hard rijden' en 'parkeeroverlast' zijn de meest voorkomende opmerkingen. Op deze onderdelen is in het meest

recente Buurt-voor-Buurt Onderzoek ook een significante stijging te zien. Ook komen er dagelijks meldingen van inwoners over de Openbare Ruimte (MOR-meldingen). Een deel van deze meldingen heeft betrekking op genoemde speerpunten.
Daarnaast verzamelt en behandelt Veilig Verkeer Nederland via het landelijk participatiepunt ook meldingen over onveilige verkeerssituaties.



Voorbeeld Buurt-voor-Buurt onderzoeksresultaten

2.2 Objectieve verkeersonveiligheid in Zwolle

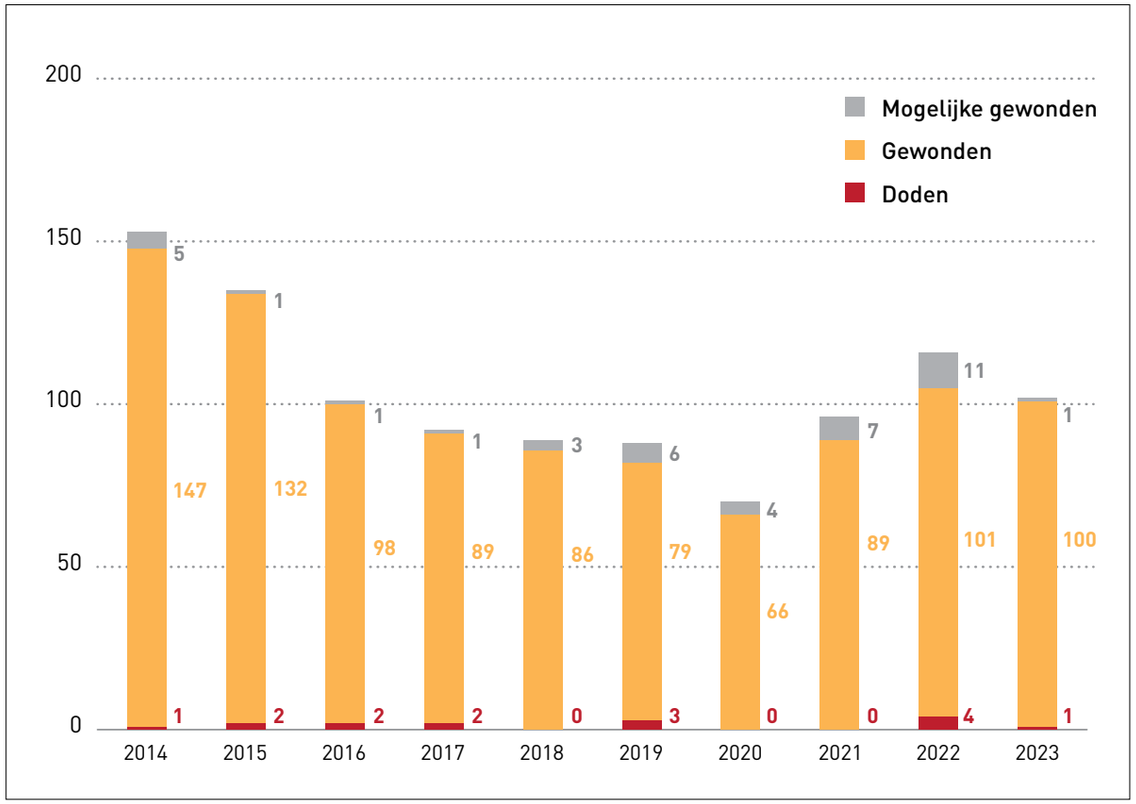
Naast subjectieve verkeersonveiligheid is er ook objectieve verkeersonveiligheid. Dit is de verkeersonveiligheid op basis van ongevallendata. Uit de beschikbare data kunnen we voor gemeente Zwolle een aantal conclusies trekken over de objectieve verkeersonveiligheid. Vanwege de regionale en provinciale samenwerking zetten we Zwolle af tegen de rest van de regio en provincie

Ontwikkeling in aantal verkeersslachtoffers

Vanaf 2014 registreert de politie de verkeersongevallen binnen gemeente Zwolle. De provincie is bezig om ook medische gegevens van ziekenhuizen en huisartsen beschikbaar te krijgen om de ongevallendata nog beter in kaart te brengen (zie ook hoofdstuk 3.4). In tabel 2 is de ontwikkeling in het aantal verkeersslachtoffers op gemeentelijk beheerde wegen te zien voor de periode 2014 tot en met 2023. Deze ontwikkeling begint met een daling van het aantal verkeersslachtoffers tussen 2014 en 2020.

Ondanks dat er minder reisbewegingen plaatsvonden gedurende de coronapandemie, welke volgens Rijksoverheid op zijn hoogtepunt was tussen januari 2020 tot en met mei 2022, steeg het aantal verkeersslachtoffers in 2021 en 2022. In 2023 lagen de cijfers weer iets lager ten opzichte van 2022.

Tabel 2 Ontwikkeling in aantal verkeersslachtoffers op wegen in beheer van gemeente Zwolle



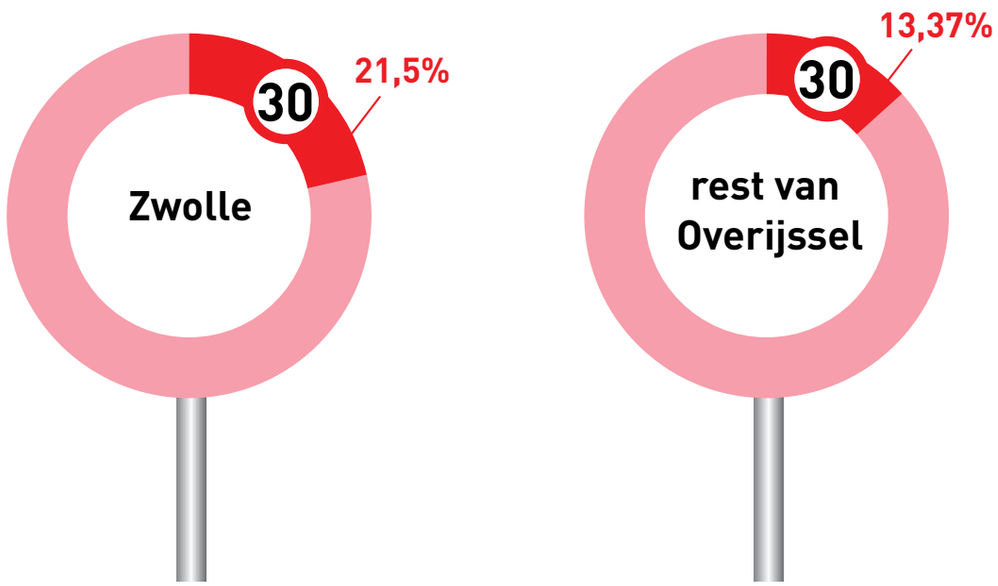
Actieve verkeersdeelnemers en overige tweewielers

- Bij actieve verkeersdeelnemers en overige tweewielers is het risico op een ernstige afloop bij een ongeval groot. Deze verkeersdeelnemers hebben namelijk een beperkte externe bescherming: voetganger, fiets, e-bike, snorfiets, brommobiel, motor en bromfiets.
- Binnen deze doelgroep komen vooral voetgangers en fietsers veel voor in de slachtofferaantallen op 30 km/uur wegen.
- Op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur is er zowel gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer. De verschillende snelheden zijn daar een extra aandachtspunt in het kader van verkeersveiligheid.
- De belangrijkste risico's voor de fietsers zijn met name de locaties waar relatief veel verkeer elkaar ontmoet (kruispunten en oversteeklocaties) en ook waar de snelheid relatief hoog is.

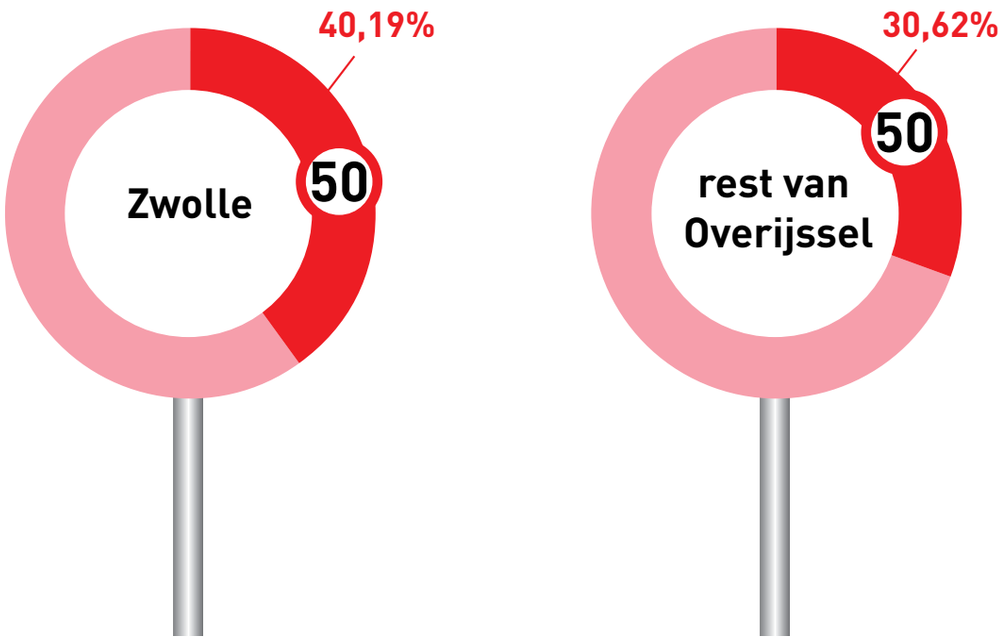
Snelheid in relatie tot verkeersveiligheid

- De 30 km/uur wegen staan op de tweede plaats wat betreft het aantal slachtoffers naar snelheidsregime. Op de 30 km/uur wegen vallen relatief veel slachtoffers onder actieve verkeersdeelnemers en overige tweewielers. Qua ongevallendata zijn 30 km/uur wegen in de gemeente Zwolle risicovoller dan de regionale en provinciale gemiddelden (zie tabel 3). Dit komt mede door het hoge fietsgebruik en het drukkere stedelijke verkeersbeeld. Daarnaast speelt de gebruikelijke mix van verschillende typen verkeersdeelnemers een belangrijk rol.
- Op 30 km/uur wegen wordt vaak te hard gereden. De hoge snelheden zijn hierdoor een extra aandachtspunt.
- Op de 50 km/uur wegen is het aantal verkeersslachtoffers het hoogst. Met name actieve verkeersdeelnemers zijn met 147 van de 192 oververtegenwoordigd in de ongevallen op 50 km/uur wegen.
- De 50 km/uur wegen staan binnen onze gemeente op de eerste plaats als het gaat om het type weg met de meeste ongevallen. Tevens ligt het gemeentelijk gemiddelde hoger als het provinciale gemiddelde, net zoals bij de 30 km/u wegen (zie ook tabel 4).

Tabel 3 vergelijking Zwolle ten opzicht van provincie - slachtoffers op 30 km/u-wegen



Tabel 4 vergelijking Zwolle ten opzichte van provincie - slachtoffers op 50 km/u-wegen



- Op een groot deel van de 50 km/uur wegen vinden snelheidsovertredingen plaats. Dit geeft een hoog riscio, met name door de combinatie van de verschillende typen verkeersdeelnemers op dezelfde wegen. Op 50 km/uur wegen zijn hoge snelheden daarnaast een extra aandachtspunt.
- Met name (e-)fietsers zijn betrokken bij ongevallen op 50 km/uur wegen.

Gedrag en afleiding

- In de afgelopen jaren waren er een aantal landelijke verkeerscampagnes. Denk hierbij aan MONO, BOB en de 'Blijf uit de Dode Hoek'-campagne. Toch blijkt uit de ongevallendata dat op dit moment veel ongevallen te wijten zijn aan gevaarlijk verkeersgedrag. Oorzaken hiervan zijn onder andere hard rijden, alcohol- en drugsgebruik en afleiding.

Groot aandeel verkeersslachtoffers onder jongeren en jongvolwassenen[1]

Onder jongeren in de leeftijd van 12 tot en met 24 jaar vallen in verhouding de meeste slachtoffers, namelijk ca. 30%. Maar liefst 89 van de in totaal 114[2] jongere verkeersslachtoffers (circa 78%) raakten gewond tijdens het rijden op een fiets, e-bike of bromfiets+ (bromfiets, snorfiets, etc.) Dit zijn tegelijkertijd ook kwetsbare verkeersdeelnemers.

1 Van de mogelijke gewonden is de leeftijd en vervoerswijze niet bekend.
2 Van 14 slachtoffers is de vervoerswijze niet bekend

Tabel 5 Aandeel jongeren onder verkeersslachtoffers

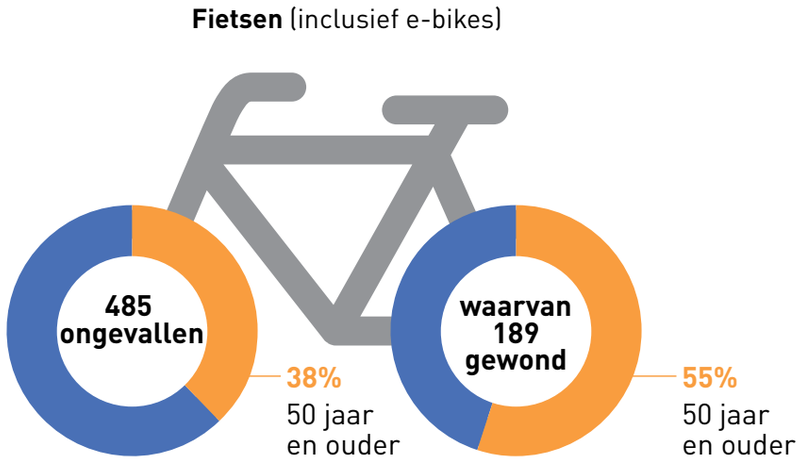


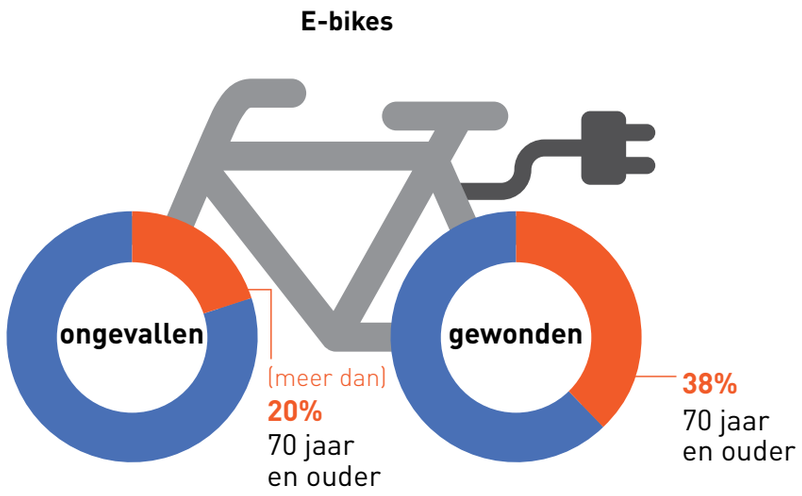
Ongewenst verkeersgedrag en afleiding in het verkeer komt het meest voor bij de jongere weggebruiker. Landelijk merkt men hetzelfde op. Vandaar dat gedrag en afleiding ook één van de speerpunten is van het landelijk strategisch plan verkeersveiligheid.

Ouderen op een fiets of e-bike zijn kwetsbaar

In de afgelopen vijf jaar (2019-2023) vonden er 485 ongevallen plaats met een fiets of e-bike. Bij 38% van deze ongevallen waren 50+ers betrokken. Bij deze ongevallen raakten 189 mensen gewond, waarvan 55% 50 jaar of ouder waren. Specifiek bij ongevallen met e-bikes was in de afgelopen vijf jaar bij meer dan 1 op de 5 ongevallen een 70+-er betrokken. Het aandeel 70+ers van het totale aantal gewonden met e-bikes is zelfs 38%.

Tabel 6 Aandeel ouderen onder verkeersslachtoffers





Conclusie

- Buurt voor Buurt onderzoek: snelheidsoverschrijding en verkeersonveiligheid terugkerende meldingen;
- In Zwolle ligt het aantal ongevallen op 30 km/u- en 50 km/u-wegen hoger dan het provinciaal gemiddelde;
- Relatief veel ongevallen met actieve verkeersdeelnemers vinden plaats op 50 km/uur wegen;
- Voor kwetsbare verkeersdeelnemers zijn snelheid en veiligheid op oversteeklocaties terugkerende speerpunten;
- Jongeren op een fiets, e-bike en op bromfietsen vallen in negatieve zin op en vormen een groot deel van de slachtoffers;
- Rijden onder invloed, alcohol en drugs en afleiding in het verkeer (telefoon + touchscreen auto) blijft een groeiend risico;
- In het kader van auto-ongevallen vereisen jongvolwassen specifieke aandacht. Hetzelfde geldt voor ouderen in combinatie met de e-bike.

3 Hoe verbeteren wij de verkeersveiligheid?

Zoals in voorgaand hoofdstuk is beschreven, streven wij naar nul verkeersslachtoffers. Dit doen wij door middel van een risicogestuurde aanpak en het gebruik van ongevalsgegevens. Hieruit volgt een portfolio aan kansrijke verkeersveiligheidsprojecten en -maatregelen die wij willen uitvoeren in de komende jaren (bijlage 1). Deze zijn onderverdeeld in de volgende speerpunten: 'Infrastructuur en Weginrichting', 'Opleiding, Gedrag en Inwonerbetrokkenheid', 'Handhaving' en 'Monitoring en Bijsturing'. Deze onderverdeling sluit aan bij de landelijke methode van een risicogestuurde aanpak. Dit hoofdstuk vat de verkeersveiligheidsprojecten en -maatregelen uit bijlage 1 samen en zijn richtinggevend, zoals eerder in hoofdstuk 1 werd beschreven.

3.1 Infrastructurele maatregelen

Binnen de infrastructurele maatregelen verbeteren we de veiligheid van actieve verkeersdeelnemers door oversteekplaatsen veiliger en herkenbaarder te maken. We volgen hierbij het STOMP-principe, dat prioriteit geeft aan opeenvolgend voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, Mobility as a Service (MaaS)[3] en privéauto's. Op dit moment lijkt dit principe de beste methode, maar tegelijkertijd vinden de meeste ongevallen plaats met actieve verkeersdeelnemers. Het is daarom van belang om het effect van het toepassen van het STOMP-ontwerpprincipe te evalueren. Denk bijvoorbeeld aan de Singelzone waar we ruimte geven aan fietser en voetganger, waarbij het noodzakelijk is dat de verkeersintensiteiten voor motorvoertuigen afneemt.

Rondom schoolomgevingen verhogen we de verkeersveiligheid door kleinschalige aanpassingen, zoals verkeersdrempels en duidelijke markeringen, mits er voldoende middelen zijn.

3 Mobility as a Service (MaaS): volgens Rijksoverheid gaat MaaS om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps.

We verminderen obstakels op fietsroutes, zoals trottoirbanden en fietspaaltjes, en stimuleren kantmarkeringen langs vrijliggende fietspaden voor betere zichtbaarheid en veiligheid. Voor risicowegen en grijze wegen[4] passen we de Duurzaam Veilig-principes[5] toe. De drie ontwerpprincipes zijn: functionaliteit van wegen (wegvakken en kruispunten met slechts één functie), (bio)mechanica (afstemming van snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van de verkeersdeelnemer) en psychologica (afstemming van verkeersomgeving en competenties van verkeersdeelnemers).
De twee organisatieprincipes zijn: verantwoordelijkheid en leren en innoveren. We herinrichten de risicowegen en grijze wegen om de verkeersveiligheid te verbeteren, afhankelijk van beschikbare middelen. Hierbij kunnen we gebruik maken van de nieuwe wegcategorie 'gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW 30)'.

4 Grijze weg: een weg waarbij onduidelijk is in welke wegcategorie van Duurzaam Veilig deze behoort.
5 Duurzaam Veilig: Duurzaam Veilig of eigenlijk Duurzaam Veilig Verkeer is een initiatief van de verschillende Nederlandse overheden om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten.

Ook breiden we voetgangersgebieden en woonstraten uit en passen fietspaden aan de toenemende drukte aan. We verlagen daarnaast de maximumsnelheid naar 30 km/uur waar mogelijk en beginnen met de herinrichting van wegen rond het centrum en de binnenstad volgens een nieuw wegencategoriseringsplan.

3.2 Opleiding, Gedrag en Inwonerbetrokkenheid

We willen het huidige aanbod van verkeerseducatie intensiveren en jaarlijks aanpassen aan de doelgroep met het grootste risico. Dit doen we al binnen het programma Verkeersveiligheid. Samen met de provincie bekijken we of we specifieke educatieprojecten kunnen aanbieden voor Zwolse situaties. In de komende bestuursperiode breiden we de strategie van gedragsverandering uit, gericht op risicogroepen. Hierbij werken we samen met provincie Overijssel en het ministerie, en gebruiken we de landelijke campagnekalender.

Voor actieve verkeersdeelnemers en overige tweewielers willen we het risico op fietsen door rood verlagen. We gaan onderzoeken of we de wachtijdindicatoren bij verkeerslichten nog verder kunnen optimaliseren om zo het wachtgedrag van fietsers én voetgangers te verbeteren. Met de fietsburgemeester ondersteunen we projecten om meer mensen en kinderen veilig op de fiets te krijgen, zoals het programma Doortrappen. We intensiveren gedragsinterventies rond snelheid en afleiding in het verkeer, en promoten apps tegen afleiding, zoals MONO. We stimuleren deelname van middelbare scholen aan verkeerseducatieprogramma's, met aandacht voor afleiding, alcohol en drugs. Samen met de provincie, bedrijfsleven en kennisinstellingen verkennen we de toepassing van Intelligente Snelheidsassistentie (ISA) in Zwolle. We doen mee aan de landelijke campagne 'Wij gaan weer naar school' van Veilig Verkeer Nederland, en richten maatregelen specifiek op jongeren en jongvolwassenen.
Voor ouderen op de fiets of e-bike nemen we deel aan het programma Doortrappen, dat hen bewuster en zekerder maakt in het verkeer.

We maken gebruik van campagnes voor zichtbaarheid in het verkeer en stimuleren fietsverlichting. Ook ondersteunen we scholen die autogebruik verminderen, en bieden 'opfriscursussen' voor verkeersregels aan.

In de Omgevingsvisie staat dat Zwolle veel betrokken ondernemers en organisaties kent, die zich inzetten voor de wijk. Samen met hen willen we de verkeersveiligheid verbeteren. We betrekken inwoners en belanghebbenden vroegtijdig bij beleidsontwikkelingen en werken actief in wijkverkeersteams. Bij het wijkverkeersteam komen klachten en meldingen vanuit de inwoners binnen. Mochten er ingewikkelde klachten en meldingen zijn, dan worden deze gedurende een verkeersteamoverleg besproken. Zo kunnen we sneller reageren. We stemmen af met betrokken partijen en benadrukken de gedragscomponent samen met bewoners en Sociale Wijk Teams tijdens ontwerptrajecten. Hierbij maken we gebruik van de participatieaanpak 'Hanza!'.

Onderwerpen als alcohol en afleiding in het verkeer zijn een structureel onderdeel van het jaarplan gedragsbeïnvloeding. Dit doen we samen met de provincie en in aansluiting met de landelijke campagnes.

3.3 Handhaving

In overeenstemming met het Manifest Verkeersveiligheid Overijssel 'Iedereen elke dag weer veilig thuis - 2021-2024' hebben we afspraken gemaakt met de politie om meer te handhaven bij verkeersonveilig gedrag. Samen met de politie en het Openbaar Ministerie (OM) experimenteren we met focus- en flexflitsers. De politie voert verkeerscontroles uit in woonwijken, met speciale aandacht voor door ons gesignaleerde knelpunten. We onderzoeken, in overleg met de politie en het OM, de mogelijkheden voor uitbreiding van (automatische) handhaving, zoals de inzet van flitspalen voor snelheid en rood licht. Daarnaast verkennen we samen met de politie en het OM hoe we handhaving met gemeentelijke BOA's kunnen vormgeven, waarbij we ook externe partijen zoals Veilig Verkeer Nederland (VVN) betrekken.

3.4 Monitoring en bijsturing/ Data en Innovatie

We werken samen met de provincie aan de verbetering van een risicoviewer, die ons helpt bij een risicogestuurde aanpak. Deze kosten worden volledig door de provincie gedragen. Daarnaast ontwikkelen we een digitaal platform voor verkeersmeldingen, om een beter beeld te krijgen van de ervaren verkeersveiligheid, als aanvulling op het Buurt-voor-Buurt Onderzoek. Samen met de provincie willen we ook de registratie en analyse van verkeersongevallen verbeteren. De provincie werkt eraan om medische gegevens van ziekenhuizen en huisartsen beschikbaar te krijgen voor deze analyse; het zogeheten Letsel Informatie Systeem (LIS). De verwachting hierbij is dat dit tot minstens drie tot zes maal zoveel geregistreerde ongevallen leidt. Uiteindelijk wil de provincie deze data ook verwerken in de eerder genoemde risicoviewer.

- Actieve verkeersdeelnemers
- Verbetering oversteekplaatsen
- Inrichting schoolomgevingen
- Verbeteren (verkeersveiligheid) fietsinfrastructuur
- Risico/grijze wegen en 50 naar 30 km/uur
- Aanpak VOC locaties



Focus kwetsbare verkeersdeelnemers



Handhaven



Aanpassen risicowegen



Pilot ISA

- Handhaven - manifest verkeersveiligheid
- Afspraken met politie
- Inzet automatische handhaving (snelheid-, roodlichtnegatie)
- Pilot ISA (Intelligente Snelheidsassistentie)



STOMP-principe

Infrastructuur en weginrichting

Handhaving

Samen voor verkeersveiligheid



Opleiden, gedrag en inwonerbetrokkenheid

Monitoring en bijsturing

toegankelijk zwolle

VEILIGVERKEER

Fietsersbond

POLITIEKIDS
POLITIE TEAM ZWOLLE



Verkeersovertreders tegengaan



Innovatieve onderzoeksmethoden



Verkeerseducatie



Inwonerparticipatie



Data-gedreven aanpak



Ongevallengegevens

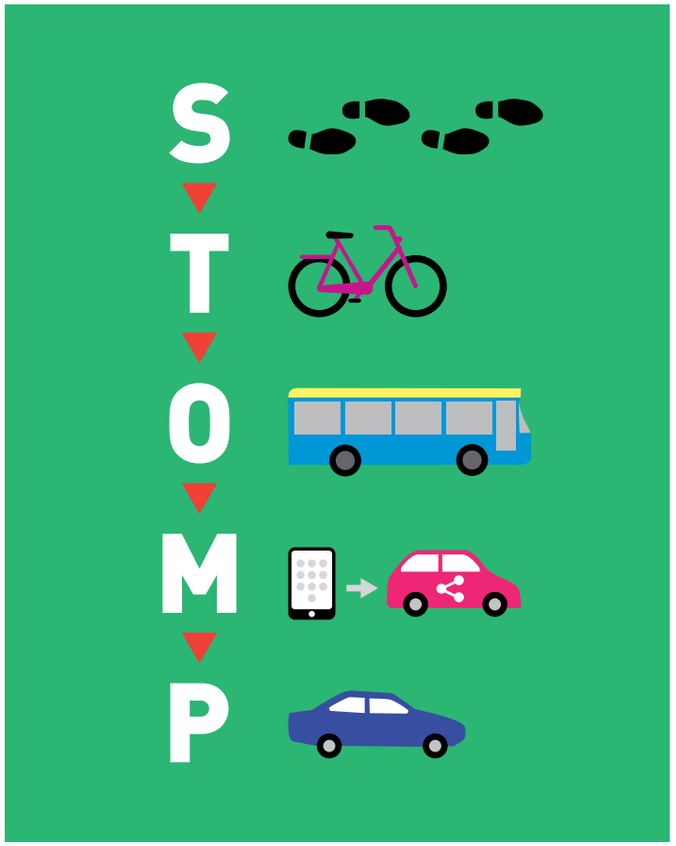
- Verkeerseducatie
- (jonge) beginnende bestuurders
- Leeftijdscategorie 50+ (e-bike)
- Snelheidsovertreders
- Samen werken aan verkeersveiligheid
- Bereik campagnes vergroten

- Data-gedreven aanpak
- Meten = weten
- Door ontwikkelen proactieve risico gestuurde aanpak
- Ontwikkelen Zwols dashboard verkeersveiligheid / innovatie

veilig Zwolle

4 De Zwolse verkeersveiligheidsaanpak: hoe gaan we het organiseren?

We gaan aan de slag met het verbeteren van de verkeersveiligheid in Zwolle. Dit doen we op basis van een aantal basisprincipes, die we samen met onze partners in de stad gaan toepassen. Deze noemen we samen de Zwolse verkeersveiligheidsaanpak. De aanpak is leidend bij het uitwerken van maatregelen in de verkeersveiligheidsagenda.



4.1 Voortbouwen op beleid

We bouwen voort op het beleid dat in de Mobiliteitsvisie en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 staat. We denken hierbij ook aan een motie die in 2020 in de Tweede Kamer is aangenomen. Deze motie hield in om onderzoek te doen om 30 km/uur binnen de bebouwde kom als leidend principe te hanteren. Hierbij bestaat de mogelijkheid om hier op doorgaande wegen en inprikkers van af te wijken. Dit sluit aan op onze Omgevingsvisie en op het Uitvoeringsprogramma binnenstad, waarin 30 km/uur als norm is geïntroduceerd voor wegen binnen de ring. Op deze manier vertalen we landelijk en provinciaal beleid naar de Zwolse situatie.

Door aan te sluiten op landelijk en provinciaal beleid benut de gemeente kansen om samen te werken met het Rijk en de provincie . De financiële uitvoering van maatregelen is namelijk mede afhankelijk van de risicogestuurde aanpak van de provincie en het Rijk. Daarnaast zoeken we ook actief naar koppelingen binnen onze eigen gemeente. Hier bouwen wij bijvoorbeeld voort op het STOMP-principe uit de

mobiliteitsvisie. De voetganger (Stappen) en de fietser (Trappen) zijn als het uitgangspunt. Daarna volgen het Openbaar Vervoer, MaaS en de Privéauto.

Daarnaast maken we een koppeling met programma's zoals Beheer en Onderhoud, Klimaatadaptatie en gebiedsgerichte aanpak. We gaan de benodigde herinrichtingswerkzaamheden zoveel mogelijk combineren met beschikbare programma's en budgetten, zoals de Spoorzone en het Stadshart. Zo gaan we efficiënt en effectief om met de middelen en pakken we de uitvoering van de Verkeersveiligheidsstrategie gericht en gefaseerd op. Door dit soort koppelingen te maken vergroten we de kans op uitvoering en kunnen bepaalde maatregelen hoger op de uitvoeringsagenda komen te staan.

4.2 Samenwerking met inwoners en partners

We gaan voor een toegankelijke en verkeersveilige stad. Dit doen wij in samenwerking met bewoners, andere overheden, belangenorganisaties en kennisinstellingen. Onze partners zijn onder andere de provincie Overijssel, Veilig Verkeer Nederland (VVN), de Fietsersbond, Toegankelijk Zwolle en de politie. Daarnaast hebben wij in het kader van verkeersveiligheid een actieve samenwerking met onderwijsinstellingen zoals Hogeschool Windesheim en het Deltion-college. Hierbij ligt nog de opgave om actief met basisscholen samen te werken. Met de politie overleggen wij over de inzet van handhaving om de verkeersveiligheid te vergroten.

4.3 Vooruitstrevende werkwijze

Om Zwolle verkeersveiliger te maken, willen we innovatieve oplossingen gebruiken. Door te innoveren en samen met onze partners te experimenteren komen we tot nieuwe concepten.

Mede als invulling van het speerpunt 'Monitoring en Bijsturing' gaan we (meer) data-gedreven werken, zodat we kunnen sturen op basis van data. De data gebruiken we zowel voor het opstellen van ons beleid, het bepalen van de maatregelen als het monitoren van de maatregelen. Dit sluit aan op ons doel om te werken op basis van een risicogestuurde

aanpak. We blijven daarmee ook gebruik maken van bestaande databronnen, maar gaan meer vernieuwende en innovatie onderzoeksmethoden (zoals verkeersveiligheidsanalyses op basis van camerabeelden) benutten. De gemeente Zwolle heeft hier positieve ervaringen mee, onder andere in het kader van de Bycicle ITS (BITS[6]) projecten.

4.4 De uitvoering van de Zwolse verkeersveiligheidsaanpak

Voor de uitvoering van deze Zwolse verkeersveiligheidsaanpak hebben wij nog geen vaststaande geprioriteerde lijst met knelpunten. Met behulp van een mobiliteitsdashboard en risicoviewer kunnen we straks beter prioriteiten stellen.

Het aanpakken van de risicospeerpunten en maatregelen die in voorgaande hoofdstukken zijn benoemd, doen we bij voorkeur via een integrale aanpak op basis van de principes van Duurzaam Veilig.
Wij werken daarom met een jaarlijks uitvoeringsprogramma op basis van deze principes. Daarnaast zetten we per uitvoeringsprogramma in op campagnes voor aparte doelgroepen. Hierbij sluiten wij aan bij de doelgroepen die in landelijke en provinciale campagnes op dat moment de aandacht hebben.

In het uitvoeringsprogramma hebben wij ook nog steeds als doel dat we verkeersonveilige locaties aanpakken. We kijken hierbij naar VerkeersOngevallen Concentraties (VOC's). Ook komen kruispunten en wegen in beeld met de risicogestuurde aanpak. Voor deze aanpak is een risicoviewer ontwikkeld onder regie en aansturing van provincie Overijssel. Op dit moment is deze risicoviewer in de afrondende fase. De verwachting is dat deze viewer dit jaar doorontwikkeld is tot volwaardig Zwolse risicoviewer en mobiliteitsdashboard.
Deze viewer gaan we gebruiken om gericht te kunnen werken aan de aanpak van risicovolle locaties.

6 Bicycles and ITS (BITS): een nieuw multi-stakeholder project over Fietsen en Intelligente Transport Systemen (ITS) met als doel de CO2-uitstoot te verminderen en het fietsgebruik binnen verschillende doelgroepen te verhogen.

5 Investeren in verkeersveiligheid

Zwolle wil het aantal verkeersslachtoffers terugbrengen en zich vol inzetten om de dalende trend van eerdere jaren te kunnen voortzetten. Dit vernieuwde verkeersveiligheidsbeleid bouwt voort op wat eerder goed heeft gewerkt en zorgt voor gerichte en geprioriteerde inzet op aanvullende en/of nieuwe inspanningen vanuit onze ambitie op onder andere de STOMP-methodiek. Er is daarom inzet en coördinatie nodig voor de gerichte aanpak van knelpunten, tegelijk met focus op het in overeenstemming brengen met de actuele inrichtingseisen, gewenst gebruik en gewenst snelheidsbeeld.
Ook de schoolomgevingen en kwetsbare doelgroepen hebben onze specifieke aandacht. Zwolle wil concreet invulling geven aan gedragsverandering door bijvoorbeeld fietslessen, campagnes en trainingen.

5.1 Hoe dekken we de investeringen?

Een verkeersveilig en aantrekkelijk Zwolle vraagt om continue investeringen. We willen immers dat iedere verkeersdeelnemer veilig op zijn en/of haar bestemming kan komen. Investeren in verkeersveiligheid zorgt tegelijk voor een inhoudelijke multiplier. Hierdoor wordt een bijdrage geleverd aan ambities uit de omgevingsvisie zoals verstedelijking, verdichting, economie, gezondheid, klimaat en duurzaamheid en kwaliteit van de stad. En vormt daarmee een bijdrage aan de principes van brede welvaart.

Jaarlijks is in Zwolle structureel mobiliteitsbudget beschikbaar om te investeren in onder andere verkeersveiligheid. Voor zowel kleine verkeersmaatregelen, welke met name zijn bedoeld voor kleine verkeersveiligheidsmaatregelen, als gedragsbeïnvloeding is er jaarlijks een budget beschikbaar. Hoe deze budgetten worden besteed, wordt in hoofdstuk 5.3 beschreven.

Voor de grote projecten werd incidenteel geld ter beschikking gesteld. Vanaf 2024 bekostigen we dit 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 hier gemiddeld jaarlijks minimaal 50% aan 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 van provincie en rijk (investeringsvolume) en het ambitieniveau vanuit bestuurlijke prioriteiten. We zullen daar jaarlijks met de dynamische mobiliteitsagenda op inspelen.

5.2 Personele inzet voor verkeersveiligheid

Om verkeersveiligheid conform de voorgestelde strategie verder te brengen is personele inzet nodig. Deze strategie vraagt immers om sturing, regie en coördinatie en is op dit moment belegd.

5.3 Uitwerking verkeersveiligheid in mobiliteitsprogramma

Deze verkeersveiligheidsstrategie is een logisch vervolg op vastgestelde beleidsmatige kaders vanuit de omgevingsvisie en mobiliteitsvisie. Verdere uitvoering (en de financiering daarvan) wordt straks integraal afgewogen op basis van het in wording zijnde Programmatische aanpak van Mobiliteit. Na de integrale afweging en prioritering wordt dit opgenomen in de bijbehorende dynamische mobiliteitsagenda voor de korte termijn (1 à 2 jaar) en via het begrotingsproces aan de raad voorgesteld. Het komende programma mobiliteit en de bijbehorende dynamische mobiliteitsagenda maakt het mogelijk om speerpunten aan elkaar te verbinden en deze samen te versterken.

Verkeersveiligheid kent immers raakvlakken met andere (mobiliteit)speerpunten, maar ook met andere domeinen, zoals het sociaal domein. Door het combineren van inspanningen kan de financiering efficiënter en kunnen de activiteiten en maatregelen ook meer impact maken. Door sturing via de dynamische mobiliteitsagenda zorgen we voor integraal inzicht en overzicht richting de raad.



6 Bijlage 1: Hoe verbeteren wij de verkeersveiligheid?

6.1 Infrastructurele maatregelen

Kwetsbare verkeersdeelnemers: in lijn met het STOMP-principe maken wij oversteekplaatsen veiliger en herkenbaarder voor fietsers en voetgangers op 30- en 50-wegen volgens CROW-richtlijnen[7]. Het STOMP-principe is een ontwerpprincipe welke de meeste prioriteit geeft aan voetgangers (Stappen), daaropvolgend aan fietsers (Trappen), Mobility as a Service (Maas) en als laatste de Privéauto.

Inrichting rondom schoolomgevingen: in samenspraak met de provincie en de scholen willen we actief bezig met verkeersveiligheid bij basis- en middelbare scholen. Wij roepen overkoepelende instanties op om in hun visie en uitvoeringsplan verkeersveiligheid een prominente plek te geven. Waar nodig en mogelijk doen wij kleinschalige ingrepen in de infrastructuur (aanbrengen van verkeersdrempels, (ver)plaatsen (fiets)parkeerplaatsen, aanbrengen van ('Schoolzone')-markering en het plaatsen van bebording). Dit kan alleen wanneer er ook daadwerkelijk middelen beschikbaar zijn. Zo kunnen we waar nodig ook fysieke verbetermaatregelen realiseren.

Inrichting met betrekking tot obstakels op en langs fietspaden: vanuit het actieplan fiets werken we aan het terugdringen van obstakels op fietsroutes, zoals klassieke trottoirbanden en fietspaaltjes. In 2022 zijn we hiermee gestart. Ook wordt de toepassing van kantmarkering langs vrijliggende fietspaden in Zwolle gestimuleerd. Dit helpt fietsers om in het donker niet van het fietspad af te raken. Daarnaast maakt het obstakels beter zichtbaar voor slechtzienden.

Risicowegen en grijze wegen: waar mogelijk grijpen wij (nog) meer kansen aan om wegen in te richten volgens de vastgestelde principes van Duurzaam Veilig. Onlangs kwam CROW met de nieuwe wegcategorie 'gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW 30)' om het probleem van de grijze wegen op te lossen. Deze nieuwe wegcategorie heeft als doel om één duidelijke

7 CROW: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek

functie aan een weg toe te kennen. Met ingrepen en reconstructie van bestaande infrastructuur, met name van risicowegen en grijze wegen, verbeteren we de verkeersveiligheid. We willen de komende jaren zo veel mogelijk grijze wegen herinrichten. Aantal en tempo is afhankelijk van beschikbare middelen en koppelkansen.

Fiets- en voetgangersvriendelijke inrichting van infrastructuur: het is het streven om ook het aantal voetgangersgebieden en woonstraten uit te breiden, in lijn met de STOMP-ontwerpmethode. Ook de fietspaden willen we passend maken aan de toenemende drukte en snelheidsverschillen tussen verschillende fietstypen. Denk hierbij aan brede fietspaden met vergevingsgezinde bermen. Deze gedachtegang nemen we mee bij groot onderhoud en gebiedsontwikkelingen. In aansluiting op de geformuleerde ambities in de omgevingsvisie verlagen we de maximumsnelheid van wegen binnen de buitenring waar mogelijk naar 30 km/uur. Om dit te realiseren is herinrichting nodig. Op dit moment zijn we bezig met het opstellen van een nieuw wegencategoriseringsplan. Uiteindelijk willen we alle wegen volgens dit plan herinrichten. Te beginnen rond het centrum en de binnenstad. De afgelopen jaren namen we hier een voorschot op met de Oosterlaan, Westerlaan en Stationsweg. Daarnaast zijn we op dit moment (juli 2024) druk bezig met de werkzaamheden bij de Kop van Assendorp. Hierdoor geven we meer ruimte aan kwetsbare verkeersdeelnemers.

6.2 Opleiding, Gedrag en Inwonerbetrokkenheid

We willen het huidige aanbod van verkeerseducatie intensiveren. De keuze voor de specifieke educatiemaatregel stellen wij jaarlijks bij aan de doelgroep met het grootste risico in relatie tot verkeersonveiligheid. Dit doen we nu al jaarlijks binnen het programma Verkeersveiligheid. We blijven de huidige programma's aanbieden en gaan samen met de provincie bekijken of we andere educatieprojecten aan kunnen bieden voor specifieke Zwolse situaties.

In de komende bestuursperiode breiden we de ingezette strategie van gedragsverandering uit. We willen die vooral richten op de doelgroepen die het meest risico

lopen om betrokken te raken bij (ernstige) ongevallen. Hierbij werken we samen met provincie Overijssel en het ministerie. Daarbij maken we onder andere gebruik van de campagnekalander van het rijk.

Actieve verkeersdeelnemers

- We willen het risico op fietsen door rood verlagen. We gaan onderzoeken of we de wachtijdindicatoren bij verkeerslichten nog verder kunnen optimaliseren om zo het wachtgedrag van fietsers én voetgangers te verbeteren.
- Samen met de fietsburgemeester ondersteunen wij projecten om meer mensen én kinderen veilig op de fiets te krijgen. Dit zetten wij de komende jaren door. Denk bijvoorbeeld aan het programma doortrappen (zie volgende pagina: ouderen op een fiets of e-bike zijn kwetsbaar);

Snelheid, gedrag en afleiding

- We intensiveren gedragsinterventies die te maken hebben met snelheid en afleiding in het verkeer. Bijvoorbeeld de snelheid op 30/50 km wegen en campagnes als ‘ik ben BOB’/alcohol;
- We gaan door en promoten apps tegen afleiding in het verkeer, zoals de app MONO [8];
- We gaan door met het stimuleren van deelname van middelbare scholen aan het verkeerseducatieprogramma. In het projectenaanbod voor het voortgezet onderwijs is onder andere aandacht voor het omgaan met afleiding, alcohol- en drugsgebruik.
- Samen met de provincie, bedrijfsleven en kennisinstellingen verkennen wij de toepassing van ISA (Intelligente Snelheidsassistentie) in Zwolle. Veel bestuurders overschrijden de maximumsnelheid in Zwolle. Op dit moment zijn alle nieuwe voertuigen verplicht uitgerust met deze technologie. Moderne auto’s kunnen continu informatie geven over de geldende snelheidslimiet op het dashboard of via de navigatie. Streven is om verder te gaan dan alleen informeren van de bestuurder en aan de slag te gaan met een pilot van ‘ISA’.

8 MONO-app: app met een Niet-Storen-functie tijdens het fietsen.

Groot aandeel verkeersslachtoffers onder jongeren en jongvolwassenen

- We doen mee met de landelijke campagne ‘Wij gaan weer naar school’ van Veilig Verkeer Nederland (VVN).
- We brengen de eerste drie maatregelen met betrekking tot snelheid, gedrag en afleiding (zie vorige pagina: Snelheid, gedrag en afleiding) specifiek onder de aandacht bij jongeren en jongvolwassenen, aangezien gedrag en afleiding een speerpunt is voor deze doelgroep.

Ouderen op een fiets of e-bike zijn kwetsbaar

- Samen met het ministerie en provincie Overijssel nemen wij deel aan het meerjarenprogramma Doortrappen. Doortrappen ondersteunt provincies en gemeenten om hun oudere, fietsende inwoners bewust en zeker te maken. Doortrappen bestaat uit een landelijk netwerk met meerdere deelnemende provincies en gemeenten. Hierdoor kunnen we makkelijk aansluiting vinden.

Doelgroep overschrijdend

- We maken gebruik van campagnes die gericht zijn op zichtbaarheid in het verkeer. We stimuleren het gebruik van fietsverlichting ;
- Wij stimuleren scholen die het autogebruik bij scholen verminderen of voorkomen.
- We gaan door met het aanbieden van ‘opfriscursussen’ van de verkeersregels. Bestuurders worden hiermee (weer) bekend gemaakt met de verkeersregels en ook kunnen ze tijdens de cursus de opgedane kennis in praktijk brengen.

6.2.1 Inwonerbetrokkenheid

In de Omgevingsvisie staat dat Zwolle een grote rijkdom aan ondernemers en betrokken ondernemende organisaties en partijen kent. Deze mensen zetten zich in voor de wijk, de buurt, het buurtschap etc. Ze zijn actief en bereid om de handen uit de mouwen te steken. Samen met hen willen wij verder werken aan het verbeteren van de verkeersveiligheid in Zwolle. Participatie is nodig om onze doelen en ambities te bereiken. We vinden het belangrijk

dat we bij ontwikkelingen van beleid en ook in een gebied in- en omwonenden en belanghebbenden vroegtijdig betrekken. Om deze reden zijn wij actief in wijkverkeersteams, waarbij wij de signalen meenemen in ons beleid en onze maatregelen. Bij het wijkverkeersteam komen klachten en meldingen vanuit de inwoners binnen. Mochten er ingewikkelde klachten en meldingen zijn, dan worden deze gedurende een verkeersteamoverleg besproken. Zo kunnen wij sneller en adequater reageren op deze signalen. Daarnaast stemmen wij zoveel mogelijk met betrokken partijen af. Ook willen wij inwonerbetrokkenheid actief vormgeven. Dit willen wij doen door tijdens een ontwerptraject met de buurt de gedragscomponent op te pakken en dit samen met bewoners en Sociale Wijk Teams te benadrukken. Bij dit alles maken wij gebruik van de participatie aanpak 'Hanza!'

Onderwerpen als alcohol en afleiding in het verkeer zijn een structureel onderdeel van het jaarplan gedragsbeïnvloeding. Dit doen we samen met de provincie en in aansluiting met de landelijke campagnes.

6.3 Handhaving

- In overeenstemming met het Manifest Verkeersveiligheid Overijssel 'Iedereen elke dag weer veilig thuis - 2021-2024' hebben we afspraken gemaakt met de politie om meer te handhaven bij verkeersonveilig gedrag. Samen met de politie en het Openbaar Ministerie (OM) experimenteren we met focus-[9] en flexflitsers[10].
- De politie voert verkeerscontroles uit in woonwijken en heeft daarbij aandacht voor de knelpunten die wij signaleren. In overleg met de politie en het OM onderzoeken wij de mogelijkheden voor de uitbreiding van (automatische) handhaving . Daarbij denken we onder andere aan de inzet van flitspalen (voor snelheid én rood licht).
- Samen met de politie en het OM verkennen wij hoe we handhaving met gemeentelijke BOA's kunnen vormgeven. Hierbij betrekken wij externe partijen als VVN.

9 Focusflitser: slimme flitser welke voortdurend op telefoongebruik controleert.
10 Flexflitser: flitspaal welke eenvoudig verplaatst kan worden.

6.4 Monitoring en bijsturing/ Data en Innovatie

- We werken samen met de provincie aan de verbetering van een risicoviewer, die ons helpt bij een risicogestuurde aanpak. Deze kosten worden volledig door de provincie gedragen.
- We ontwikkelen een digitaal platform voor verkeersmeldingen. Hiermee krijgen wij een beter beeld van de ervaren verkeersveiligheid. Dit platform is aanvullend aan het Buurt-voor-Buurt Onderzoek.
- Samen met de provincie willen we de registratie en analyse van verkeersongevallen verbeteren. De provincie is daarom bezig om het voor elkaar te krijgen, dat we ook medische gegevens vanuit ziekenhuizen en huisartsen ontvangen.



© Gemeente Zwolle 2024

