GEMEENTE ENSCHEDE

Voorstel Gemeenteraad A

Onderwerp	Verkeersveiligheidsplan Enschede 2030		
Portefeuillehouder	Marc Teutelink agendaletter (F)		
Organisatieonderdeel	Cluster Strategie & Beleid Fysiek	Aangeboden aan Raad	24 maart 2023
Stuknummer (invulling door Griffie)		Corsanummer	2300022095

Wij stellen u voor te besluiten om:

1. Het verkeersveiligheidsplan Enschede 2030 vast te stellen (zie bijlage 1), waarin we de huidige koers, namelijk het Basisscenario, herbevestigen;
2. Bij de bespreking van de Zomernota 2023 de financiële afweging te maken of het basisniveau aangevuld moet worden met of scenario Ambitie (€3.912.000,-) of scenario Ambitie + (€9.222.000,-) en daar dan ook de benodigde middelen voor vrij te maken.

Inleiding en voorgeschiedenis
De Mobiliteitsvisie Enschede: Leefbaar, Aantrekkelijk en Bereikbaar, is in december 2019 door de raad vastgesteld. Hierin hebben we gesteld dat verkeersveiligheid een randvoorwaarde voor alle aanpassingen in het wegennet: bij elk project komt verkeersveiligheid terug. Het maken van een verkeersveiligheidsplan inclusief een maatregelenpakket is een van de acties die voortkomt uit de Mobiliteitsvisie.

Het is tevens één van de uitgangspunten in de Strategische opgave: Aantrekkelijk Enschede uit de begroting 2023. Namelijk dat de openbare ruimte schoon, heel en veilig blijft. Met extra aandacht voor een gezonde en toegankelijke leefomgeving die uitdaagt tot sporten, bewegen en recreëren. In de strategische opgave staat dat we dit o.a. doen door de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren in de stad en de dorpen.

Verkeersveiligheid is daarnaast een basisuitgangspunt dat we bij herinrichtingen vanzelfsprekend meenemen. Een veilige openbare ruimte zorgt ervoor dat kinderen al van jongs af aan wennen aan het zelfstandig lopen en fietsen door onze stad en dit tot op late leeftijd kunnen blijven doen. Dit is gezond en zorgt voor een duurzamere mobiliteitsbehoefte.

Publieksvriendelijke samenvatting
Eind 2018 hebben het Rijk, de provincies en gemeenten het landelijke Strategische Programma Verkeersveiligheid 2030 (SPV) gepresenteerd. Dit vormde het startpunt voor provincies en gemeenten om het verkeersveiligheidsbeleid en uitvoeringsprogramma te actualiseren.

De kern van dit verkeersveiligheidsplan is een omslag in de aanpak van verkeers(on)veiligheid. We gaan van ongevalgestuurd werken (reactief) naar risicogestuurd (proactief). Dit betekent dat we eerst risico's in kaart brengen en dan gericht maatregelen nemen. Daarnaast brengen we de infrastructuur verder op orde, maken we een nieuw wegencategoriseringsplan en investeren we in educatie- en gedragscampagnes.

We beschrijven in dit plan hoe we aan de verbetering van de verkeersveiligheid in Enschede werken, welke stappen we daarin de komende jaren gaan zetten en wat we daarvoor aan extra middelen nodig hebben.

Gewenst effect van het besluit in relatie tot de strategische opgaven
We streven naar een dalende trend in het aantal verkeersongevallen. We zetten ons in om de verkeersveiligheid in Enschede te vergroten. Daarbij spelen fysieke maatregelen in de openbare ruimte en het gedrag van verkeersdeelnemers een belangrijke rol. Het SPV 2030 gaat uit van risicogestuurd werken, waar voorheen sprake was van ongevallengestuurd werken. Dit houdt in dat we middels risicoanalyses gevaarlijke punten in de openbare ruimte boven water halen, zodat we tijdig maatregelen kunnen treffen. Met de ongevalgestuurde aanpak analyseerden we locaties pas wanneer er een ongeval had plaatsgevonden.

We stellen een drietal scenario's voor. Het Basisscenario geeft de maatregelen aan die we nu en de komende jaren uitvoeren, zonder extra middelen. In dit scenario gaan we door met dat wat we nu doen, zoals gedragscampagnes en het meeliften met beheer- en onderhoudsprojecten. Wanneer de gelegenheid zich voordoet, passen we de infrastructuur aan ten behoeve van de verkeersveiligheid.
Het scenario Ambitie bevat maatregelen die minimaal nodig zijn om de ambitie uit dit verkeersveiligheidsplan te halen: het doen dalen van het aantal verkeersslachtoffers. Hiervoor gaan we onder andere jaarlijks per stadsdeel een risicoanalyse uitvoeren en verbeteren we de verkeersveiligheid rondom alle basis- en middelbare scholen langs 50-wegen. In het scenario Ambitie + zetten we echt ambitieuze stappen. Hierin vragen we middelen om alle bij basis- en middelbare scholen maatregelen te nemen. Ook zijn er middelen opgenomen om maatregelen te realiseren uit zowel oude als nieuwe wijk- en dorpsverkeersplannen.

Argumenten
1.1. Het aantal verkeersongevallen moet omlaag;
Verkeersongevallen hebben vaak negatieve gevolgen voor de kwaliteit van leven van betrokkenen. Er is de laatste jaren, zowel op landelijke als lokale schaal, een stijging van het aantal verkeersongevallen te zien. Daarom is het noodzakelijk een nieuw verkeersveiligheidsbeleid incl. uitvoeringsprogramma vast te stellen.

1.2. We werken aan een leefbare, aantrekkelijke en bereikbare stad;
We werken in Enschede aan een leefbare, aantrekkelijke en bereikbare stad. Onder dit subdoel van deze strategisch opgave, vallen maatregelen voor een goede verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid in de stad en de dorpen. Ook in de Mobiliteitsvisie Leefbaar, Aantrekkelijk en Bereikbaar is verkeersveiligheid een randvoorwaarde die bij de verdere uitdieping en concretisering van de ambities meespeelt. In die visie hebben we aangekondigd dat we een nieuw verkeersveiligheidsplan op gaan stellen, waarin we ingaan op concrete opgaven en maatregelen.

1.3. Enschede groeit en verandert;
De komende jaren verwachten we grote veranderingen in Enschede op het gebied van bevolkingsgroei en gebiedsontwikkelingen. Om tegelijkertijd de leefbaarheid, aantrekkelijkheid en de bereikbaarheid van de stad te verbeteren, zijn duidelijke keuzes en maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid nodig. Ook op het gebied van verkeersveiligheid zijn nieuwe inzichten en technieken ontstaan, die we met het nieuwe beleid in Enschede invoeren.

1.4. We werken door aan een veiligere infrastructuur;
Een veilige infrastructuur is de basis voor de veiligheid van de verkeersdeelnemers. Met een doordachte structuur en goede vormgeving van wegen wordt verkeersveilig gedrag (onbewust) gestimuleerd. Met name hebben we in dit nieuwe beleid aandacht voor schoolomgevingen. De infrastructuur moet op orde zijn, anders heeft investeren in educatie en handhaving weinig impact. De maatregelen die we nemen dragen tevens bij aan de doelstellingen uit het VN-verdrag Handicap met betrekking tot de toegankelijkheid van de openbare ruimte.

1.5. We stimuleren verkeersveilig gedrag;
We stimuleren verkeersdeelnemers om zich veilig in het verkeer te gedragen. Dit doen we door goede educatie, voorlichting en handhaving. De aanpak is primair gericht op de groepen met de grootste risico's, ouderen en jongeren. Door aan te sluiten bij landelijke campagnes en te innoveren met nieuwe slimme technieken in het verkeer, bereiken we ook andere verkeersdeelnemers.

Risico's
1.1. De invloed op menselijk gedrag blijft beperkt;
Uit onderzoek blijkt dat 90 procent van alle verkeersongevallen wordt veroorzaakt door menselijk gedrag. Slechts op zeer zeldzame gebeurtenissen na is ieder ongeval te herleiden tot menselijk gedrag. De maatregelen die we treffen in de infrastructuur en door educatie en gedragscampagnes, zullen verkeersongevallen daarom nooit geheel voorkomen. Simpelweg omdat het menselijk gedrag niet altijd en overal te beïnvloeden is.

1.2. Druk op uitvoeringscapaciteit;
De projecten in de uitvoeringsagenda worden ambtelijk haalbaar geacht om tot en met 2030 uit te voeren. Wel zien we dat er druk op de capaciteit ontstaat binnen onze organisatie. Ook externe partijen zoals aannemers, kennen beperkingen voor wat betreft de uitvoeringscapaciteit.

Kosten en financiële dekking van het voorstel
Indien u kiest voor het Basisscenario vragen we geen extra kosten en werken we aan de verkeersveiligheid binnen de beschikbare budgetten. In de zomernota 2023 nemen we de scenario's Ambitie (€3.912.000,-) en Ambitie + (€9.222.000,-) mee als beleidswens, eventuele dekking zal dan meegewogen worden in het middelenkader.

Afweging en alternatieven
1.1. Doorgaan met de huidige ongevalgestuurde aanpak;
We verwachten dat deze nieuwe risicogestuurde aanpak effectiever is. Ook sluiten we daarmee aan bij de werkwijze van het Rijk en de provincie. Ongevallen vinden steeds meer verspreid over het wegennet plaats. Alleen een ongevalgestuurde aanpak is daardoor minder effectief en bovendien vaak subjectief. Een gerichte aanpak van risico's die tot ongevallen kunnen leiden, door middel van monitoring en risicoanalyses, kan het aantal verkeersongevallen verminderen.

1.2. Meer projecten opvoeren;
Er is altijd meer te doen op het gebied van verkeersveiligheid dan mogelijk is. De ambtelijke capaciteit om de projecten uit te voeren is echter beperkt. Daarom hebben we gekozen voor een voorstel dat in het meest optimistische geval haalbaar is.

2.1.Kiezen voor alleen het Basisscenario;
Er kan ook gekozen worden voor alleen het basisscenario. Hiermee blijven we echter doorgaan op de huidige weg en is het niet te verwachten dat we de ambitie uit het verkeersveiligheidsplan gaan halen.

Participatie
Uitgangspunt is dat we als gemeente in de aanpak van verkeersveiligheid samenwerken. Voor dit plan hebben we naast onze eigen kennis en expertise, gebruik gemaakt van praktijkervaringen uit andere gemeenten, databronnen met verkeersveiligheidscijfers en nieuwe inzichten die recent op het gebied van verkeersveiligheid zijn ontstaan. We betrekken de mening van onze inwoners en ondernemers als we maatregelen gaan treffen. Zo krijgen we naast de objectieve monitoring van verkeersveiligheid, ook een beeld van de beleving van onveiligheid door inwoners en weggebruikers. Daarnaast werken we samen met partners als Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond, de Politie, Provincie Overijssel, Stichting Bartiméus en andere gemeenten in de regio.

Communicatie
We sluiten aan bij regionale overleggen over verkeersveiligheid. Deze worden met regelmaat door de provincie georganiseerd. Hier sluiten ambtenaren uit andere gemeenten, de politie en bijvoorbeeld Veilig Verkeer Nederland aan. We blijven hierdoor op de hoogte van succesvolle interventies en leren van de ervaringen in andere gemeenten.

Vervolg
We starten met het uitvoeren van de projecten die in het door de Raad gekozen scenario opgenomen zijn. Dit plan heeft een looptijd tot 2030. Om de twee jaar evalueren we onze projecten ter bevordering van de verkeersveiligheid aan de hand van actuele data en cijfers over verkeersslachtoffers. Indien nodig actualiseren we daarmee het beleid en invulling van de activiteiten. Daarnaast raadplegen we de inwoners over hoe zij de verkeersveiligheid op bepaalde risicolocaties ervaren.

Bijlagen
Verkeersveiligheidsplan Enschede 2030

Burgemeester en Wethouders van Enschede, _____

de loco-Secretaris, **de Burgemeester,**

E.A. Smit R.W. Bleker