

Raadsvoorstel

Agendanr. :
Reg.nr. : 97350
B&W verg. : 6 november 2012
Commissie : ROB
Cie_verg. : 27 november 2012
Raadsverg. : 11 december 2012

Onderwerp: Aanpak verkeersveiligheid in 's-Hertogenbosch

1) Status

Op grond van uw bevoegdheid kaders voor beleid op hoofdlijnen vast te stellen, bieden wij u ter vaststelling deze nota over Aanpak verkeersveiligheid in 's-Hertogenbosch aan.

2) Samenvatting

Het gaat goed met de verkeersveiligheid in de gemeente 's-Hertogenbosch; de doelstelling zoals opgesteld in het vorige verkeersveiligheidsbeleid is gehaald. In 10 jaar tijd daalde het aantal verkeersdoden van gemiddeld 7 naar 2 per jaar en het aantal ernstige gewonden van gemiddeld 98 naar 59 per jaar. Het wegennet van 's-Hertogenbosch is conform de landelijke doelstelling tijdig gecategoriseerd en ingericht. Dit gebeurde op een sobere en doelmatige manier, conform de landelijke richtlijnen. Op de 30 en 60 km/uur-wegen werden op strategische plekken snelheidsremmende voorzieningen aangelegd en markeringen aangebracht.

Uit de evaluatie blijkt echter ook dat er nog knelpunten zijn. Op wegen waarbij de vormgeving en/of het gebruik niet aansluit op de functie van een weg, de zogenaamde 'grijze wegen', liggen nog knelpunten en/of kansen. Een aandachtspunt is de landelijke afname van verkeersongevallenregistratie door politie. Hierdoor is het voor alle overheden steeds lastiger de objectieve verkeersveiligheid te monitoren.

De gemeente 's-Hertogenbosch wil de verkeersveiligheid verder blijven verbeteren. Daarom wordt voor de korte termijn in de gemeentelijke doelstelling voor 's-Hertogenbosch de nadruk gelegd om de openbare ruimte op een verkeersveilige wijze vorm te geven volgens de landelijke ontwerpeisen en -richtlijnen.

Op de middellange termijn (voor 2020) heeft 's-Hertogenbosch de ambitie om het aantal slachtoffers en dodelijke ongevallen verder te reduceren. Om aan te sluiten bij de Provinciale en regionale doelstelling heeft gemeente 's-Hertogenbosch haar gemeentelijke ambitie gebaseerd op de risicoanalyse voor de GGA-regio 's-Hertogenbosch, te weten:

- -25 % ernstige slachtoffers in 2020 ten opzichte van 2010;
- -13% doden in 2020 ten opzichte van 2010.

Belangrijk te melden is dat deze ambities alleen na te streven zijn (en te monitoren) bij een betrouwbare registratiegraad.

Op de lange termijn ondersteunt de gemeente 's-Hertogenbosch het provinciale verkeersveiligheidsbeleid om het aantal verkeersslachtoffers te beperken. Dit beleid wordt momenteel ondersteund met de campagne: 'Maak van de 0 een punt'. In het ideale geval zouden er geen verkeersslachtoffers meer moeten zijn in 2050. Hierbij moet opgemerkt worden dat de menselijke factor zeer bepalend is bij de deelname aan het verkeer en dat de overheid verkeersongelukken door menselijke fouten niet (altijd) kan voorkomen.

Om ongevallen in de toekomst proberen te voorkomen gaat de gemeente 's-Hertogenbosch het beleid aanscherpen door gebruik te maken van het 'protocol aanpak verkeersveiligheid'. Dit zelf ontwikkelde protocol werkt als een kwaliteitsmanagementsysteem, waarbij op de verschillende strategische niveaus risico's op ongevallen voorkomen worden:

Niveau 1: Verkeersveiligheid beter onder de aandacht te brengen in projecten en processen;

Niveau 2: Het landelijke principe van Duurzaam Veilig door te zetten door het hanteren van de verkeerskundige ontwerpeisen –en richtlijnen

Niveau 3: Samenwerken met bewoners aan de aanpak van subjectieve onveiligheid.

3) Voorstel

Vaststellen van het verkeersveiligheidsbeleid met bijbehorende uitvoeringsplan voor 2012-2016, hetgeen op hoofdlijnen de volgende ambities betreft:

1. Gemeente 's-Hertogenbosch wil een verkeersveilige stad zijn en heeft de ambitie om het aantal verkeersslachtofferongevallen te beperken. Deze ambitie sluit aan op het provinciale verkeersveiligheidsbeleid.
2. Op korte en middellange termijn (in 2020) wil de gemeente 's-Hertogenbosch de verkeersveiligheid verbeteren met een uitvoeringsplan waarin de gemeentelijke ambitie ingezet wordt door:
 - a.) Verkeersveiligheid beter onder de aandacht te brengen in projecten en processen;
 - b.) Het landelijke principe van Duurzaam Veilig voortzetten door het hanteren van de verkeerskundige ontwerpeisen –en richtlijnen;
 - c.) Samen te werken met bewoners aan de aanpak subjectieve onveiligheid.

Steller : Gijsbrechts

Tel. : (073) 615 91 74

E-mail : k.gijsbrechts@s-hertogenbosch.nl

4) Aanleiding

De gemeente 's-Hertogenbosch werkt sinds vele jaren structureel aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Jaarlijks worden hiervoor infrastructurele en educatieve projecten uitgevoerd. Daarnaast zijn alle woonwijken aangewezen en ingericht als 30 km/uur gebied en zijn ook de verblijfsgebieden in het buitengebied aangewezen en ingericht als 60 km/uur gebied.

In de afgelopen 10 jaar is in 's-Hertogenbosch het aantal doden en aantal ernstige verkeersgewonden gedaald. De daling is minder groot onder fietsers, bromfietsers en kinderen. In verhouding tot andere verkeersdeelnemers zijn zij vaker het slachtoffer in het verkeer.

Op basis van een evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid van de afgelopen jaren wil de gemeente 's-Hertogenbosch een stap verder zetten om te proberen ernstige ongevallen in het verkeer op voorhand te voorkomen.

5) Inhoud

5.1 Beleid tot heden

In 1997 zijn tussen gemeenten, provincies, waterschappen en Rijk afspraken gemaakt om de aanpak van verkeersveiligheid een extra impuls te geven. Afsproken was 25% minder verkeersslachtoffers in het jaar 2000 dan in 1985, en 40% minder gewonden en 50% minder doden in het verkeer in 2010 ten opzichte van 1986. Het beleid om tot deze landelijke daling van slachtoffers te komen heeft wel zijn vruchten afgeworpen, maar dat bleek niet voldoende. Niet alleen de ongevallenlocaties moeten aangepakt worden. Ook de overige infrastructuur kan veilig ingericht worden. Daarom is het concept Duurzaam Veilig geïntroduceerd. Dit concept houdt in dat de vormgeving, functie en het gebruik van een weg beter op elkaar afgestemd moet worden.

Belangrijk hierbij is dat de menselijke maat bepalend is. Met andere woorden: infrastructuur moet er zo uitzien dat alle verkeersdeelnemers aan het ontwerp van de weg, en omliggende omgeving, vanzelf moeten (kunnen) begrijpen welk verkeersgedrag van hen gewenst wordt. Een veelbelovende aanpak van verkeersveiligheid was vooral gericht op structurele oplossingen. Om de taakstellingen voor verkeersveiligheid in Nederland te kunnen halen, is in 1997 het Startprogramma Duurzaam Veilig geïntroduceerd. Dit programma hield in dat:

- Volledige weginfrastructuur wordt ingedeeld in verkeersaders en verblijfsgebieden, als eerste stap in de categorisering van het wegennet;
- Binnen de bebouwde kom worden de 30 km/h-gebieden uitgebreid in aantal en in omvang;
- Buiten de bebouwde kom worden de 60 km/h-gebieden uitgebreid in aantal en in omvang;
- De voorrang op verkeersaders wordt geregeld en de voorrang op rotondes geüniformeerd;
- De bromfiets zal, vooral binnen de bebouwde kom, op de rijbaan rijden;
- Voor fietser, bromfietsers en overige 'langzame' bestuurders komt een einde aan hun uitzonderingspositie in de voorrangregeling: zij worden gelijkwaardig aan de auto;

De doelstelling van het Startprogramma Duurzaam Veilig werd vastgelegd in het 'Verkeersveiligheidsplan 1997' van de gemeente 's-Hertogenbosch. Doel was om het aantal verkeersgewonden met 40% en het aantal verkeersdoden met 50% te verminderen in 2010 ten opzichte van 1986.

Eind 2003 heeft het Nationaal Mobiliteitsberaad ingestemd met het rijksvoorstel voor de nationale verlaging van verkeersslachtoffers voor 2010. Deze (aangepaste) nationale reductiedoelstelling werden overgenomen in de nota Mobiliteit die in 2004 door het Rijk werd vastgesteld en luidde:

- In 2010 mogen er nog maximaal 900 verkeersdoden zijn (dit is een daling van 15% t.o.v. 2002);
- In 2010 mogen er nog maar 17.000 ziekenhuisgewonden zijn (dit is een daling van 7,5% t.o.v. 2002);

In 2010 vielen in Nederland 640 verkeersdoden en ongeveer 17.000 gewonden. Vooral onder (fietsende) jongeren, fietsers en automobilisten vielen in 2010 minder dodelijke slachtoffers. De landelijke doelstelling is in 2010 voor beide categorieën gehaald.

Ook 's-Hertogenbosch heeft de verkeersveiligheidsdoelstellingen uit 1997, 2003 en 2010 op gemeentelijke schaal gehaald. Daarnaast werd het wegennet van 's-Hertogenbosch conform de landelijke doelstelling vóór 2011 gecategoriseerd en ingericht. Hierbij zijn binnen de bebouwde kom de 30 en 50 km/uur-wegen en buiten de bebouwde kom de 60 en 80 km/uur-wegen aangewezen en ingericht. Dit gebeurde op een sobere en doelmatige manier, conform de richtlijnen. Op de 30 en 60 km/uur-wegen werden op strategische plekken snelheidsremmende voorzieningen aangebracht inclusief de bijbehorende markeringen en bebording. In de afgelopen 10 jaar daalde het aantal verkeersdoden van gemiddeld 7 naar 2 per jaar en het aantal ernstige gewonden van gemiddeld 98 naar 59 per jaar.

Om nu te bepalen of het beleid tot en met 2020 voortgezet moet worden voor de komende periode, heeft een evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid van 1997-2010 plaatsgevonden.

5.2 Evaluatie verkeersveiligheidsbeleid 's-Hertogenbosch 1997-2010

Na het behalen van de landelijke doelstellingen heeft de gemeente 's-Hertogenbosch ook onderzocht hoe de behaalde landelijke doelstellingen ervaren worden door de weggebruikers. Hiervoor zijn scholen, alle wijk- en bestuursraden, politie, Veilig Verkeer Nederland en provincie Noord-Brabant uitgenodigd om samen met de gemeente het gemeentelijke beleid van afgelopen jaren te evalueren. Met vragenlijsten en werkbijeenkomsten is het beleid en de werkwijze geëvalueerd. Samen is gezocht naar een efficiënte aanpak van de huidige knelpunten en kansen voor een effectieve samenwerking. Op basis van de evaluatie is een nieuwe gemeentelijke verkeersveiligheidsambitie opgesteld die aansluit bij de landelijke en provinciale ambitie. Het uitvoeringsprogramma voor de gemeente 's-Hertogenbosch wordt hierop afgestemd.

5.3 Ambities

Landelijke ambitie

In 2010 vielen 640 verkeersdoden en ongeveer 17.000 gewonden in Nederland. Afgemeten naar de bevolkingsomvang, vielen er verhoudingsgewijs veel doden in het verkeer onder jongvolwassenen (16-24 jaar) en ouderen (65+), terwijl kinderen (0-15 jaar) juist relatief weinig omkomen in het verkeer.

In 2011 kwamen 661 mensen om in het verkeer. Dit is 3,3 procent meer dan de 640 doden in 2010. Vooral onder (oudere) fietsers vielen meer slachtoffers. Het aantal dodelijke slachtoffers onder fietsers nam met 38 toe tot 200. Ook onder bromfietsers waren meer doden te betreuren. Een daling is te zien bij inzittenden van personenauto's en vrachtwagens en motorrijders. In verband met de dalende registratiegraad van de ongevallen zijn de gegevens over letselslachtoffers in 2011 niet vrijgegeven door het Ministerie van I&M.

In 2020 wil de overheid het aantal verkeersdoden hebben teruggebracht naar maximaal 500 en het aantal ernstig gewonden naar 10.600. Deze cijfers worden op basis van prognoses van de jaarlijkse afname van ongevallen bepaald.

Met voorlichtingscampagnes, aanpassingen aan wegen en een hardere aanpak van verkeersovertreders wil de overheid het aantal verkeersdoden verder terugbrengen. Ook worden nieuwe maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren, zoals begeleid rijden voor jongeren vanaf 17 jaar, een verplicht alcoholslot in de auto etc. .

Daarnaast neemt de overheid nog andere maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren zoals verplichte verkeerscursussen voor bestuurders die zich schuldig maken aan gevaarlijk (risicovol) rijgedrag, verplichte dodehoekspiegels bij vrachtwagens, verkeersveilige inrichting van wegen, voorlichtingscampagnes en handhaving. Ook voor o.a. fietsers, motorrijders en andere verkeersdeelnemers worden campagnes opgestart.

Provinciale ambitie

Naar aanleiding van de landelijke ambitie stelt de Provincie Noord-Brabant momenteel het Brabants Verkeersveiligheidsplan op. Onder het motto 'Maak van de nul een punt', streven gemeenten, politie, Veilig Verkeer Nederland, RWS en provincie samen naar nul verkeersslachtoffers. Ze werken samen, ieder vanuit eigen verantwoordelijkheid. De focus ligt op de risicogroepen fietsers, jonge bestuurders en ouderen, want zij vormen 75% van de verkeersslachtoffers. In 2010 was er sprake van een daling van het aantal verkeersdoden in Brabant. Van 130 in 2009 naar 117 in 2010. Ondanks deze daling waren er drie specifieke categorieën (jongeren 12-17, oudere fietsers en beginnende automobilisten) die niet profiteren van deze daling.

In de landelijke ambitie wordt gestreefd naar maximaal 500 verkeersdoden in 2020. De Provincie wil echter al verder kijken naar 2050. Hoeveel slachtoffers zijn dan nog 'acceptabel'? De overheden blijven hun infrastructuur verbeteren en bewoners worden gestimuleerd om aandacht te vragen in hun wijk voor subjectieve onveiligheid. Desondanks blijft de menselijke factor zeer bepalend bij de deelname aan het verkeer en overheden kunnen verkeersongelukken door menselijke fouten niet (altijd) voorkomen. Daarom is de belangrijkste ambitie: 'Streven naar nul slachtoffers in 2050'. Belangrijk voor de komende beleidsperiode is dat verkeersveiligheid niet alleen voor de overheid een verantwoordelijkheid is. Echter, een veilige infrastructuur betekent nog geen veilig verkeersgedrag van de weggebruiker. Daarom moet het streven naar nul verkeersslachtoffers een gezamenlijke inspanning worden van overheden, burgers, ondernemers, onderwijsinstellingen en maatschappelijke organisaties.

Door deze gezamenlijke inspanning zal ook de aanpak van de verkeersveiligheid aangepast moeten worden. Afgelopen beleidsperioden werd de verkeersveiligheid vooral door de gemeente met infrastructurele projecten en 'vooraf' bepaalde campagnes ingevuld. Vanaf nu zullen de overige partijen zoals burgers, ondernemers, onderwijsinstellingen en maatschappelijke organisaties, een belangrijke actieve rol moeten krijgen in de aanpak van (subjectieve) verkeerveiligheid.

Gemeentelijke ambitie

In de afgelopen 10 jaar is in 's-Hertogenbosch het aantal doden gedaald van gemiddeld 7 tot 2 doden per jaar en is het aantal ernstige verkeersgewonden gedaald van gemiddeld 98 naar 59 per jaar. De daling is minder groot onder fietsers, bromfietsers en kinderen. In verhouding tot andere verkeersdeelnemers zijn zij vaker het slachtoffer in het verkeer. Op 50 km/h-wegen waar gemotoriseerd verkeer en fietsers samenkomen vinden de meeste ernstige ongevallen met (brom)fietsers plaats.

De gemeente 's-Hertogenbosch wil de verkeersveiligheid blijven verbeteren. Dit is vastgelegd in onder andere de Koersnota en het coalitieprogramma 2010-2014. Echter door de landelijke afname van verkeersongevalregistratie door politie, is het voor alle overheden steeds lastiger de objectieve verkeersveiligheid te monitoren.

Toch wil 's-Hertogenbosch met haar ambities aanhaken op de landelijke en provinciale verkeersveiligheidsdoelstellingen. Door de regionale daling van het aantal verkeersslachtoffers en doden door te trekken naar gemeentelijk ambitiejaar 2020 kunnen de volgende doelstellingen voor de middellange termijn worden geformuleerd:

- -25 % ernstige slachtoffers in 2020 ten opzichte van 2010;
- -13% doden in 2020 ten opzichte van 2010.

Bij de laatste vrijgave van de database in juni 2011 is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu aangegeven dat de ongevalgegevens van 2011 niet mogen worden gebruikt voor onderzoek-analyses omdat de registratiegraad te laag is geworden. Door de lage registratiegraad kunnen voor de komende jaren nog geen analyses gemaakt worden. Volgens de laatste berichten (oktober 2012) wordt getracht de landelijke registratiegraad vanaf 2013 weer betrouwbaar te krijgen. De geregistreerde ongevalgegevens van kalenderjaar 2013 worden echter pas medio april 2014 vrijgegeven door het ministerie.

Daarom wordt voor de komende jaren in de gemeentelijke doelstelling voor 's-Hertogenbosch de nadruk gelegd om de openbare ruimte op een verkeersveilige wijze vorm te geven volgens de landelijke ontwerpeisen en -richtlijnen. Uit de betrouwbare ongevalregistratie t/m 2010 zijn enkele locaties in 's-Hertogenbosch te herleiden waar de vormgeving aangepast moet worden om de verkeersveiligheid te waarborgen. Deze zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma 2012-2016 in de bijlage. Zodra de ongevalregistratie weer betrouwbaar is, kunnen eventuele nieuwe verkeerslocaties geanalyseerd en aangepakt worden. Tot die tijd wordt in samenwerking met bewoners de (subjectieve) verkeersonveiligheid geanalyseerd en aangepakt door bijvoorbeeld gerichte straatacties, flyers uitdelen en/of maatregelen nemen zodat de verkeerssituaties voldoen aan de vormgevingseisen en -richtlijnen van Duurzaam Veilig.

Op de middellange en lange termijn ondersteunt de gemeente 's-Hertogenbosch het provinciale verkeersveiligheidsbeleid om het aantal verkeersslachtoffers zo veel mogelijk te beperken. In het ideale geval zouden er geen verkeersslachtoffers meer moeten zijn in 2050. Hierbij moet opgemerkt worden dat de menselijke factor zeer bepalend is bij de deelname aan het verkeer en dat de overheid verkeersongelukken door menselijke fouten niet (altijd) kan voorkomen.

Om ongevallen in de toekomst proberen te voorkomen gaat de gemeente 's-Hertogenbosch het verkeersveiligheidsbeleid aanscherpen door gebruik te maken van het 'protocol aanpak verkeersveiligheid'. Dit zelf ontwikkelde protocol werkt als een kwaliteitsmanagementsysteem, waarbij op de verschillende strategische niveaus risico's op ongevallen voorkomen worden:

- a.) Verkeersveiligheid beter onder de aandacht te brengen in projecten en processen;
- b.) Het landelijke principe van Duurzaam Veilig voortzetten door het hanteren van de verkeerskundige ontwerpeisen –en richtlijnen;
- c.) Samen te werken met bewoners aan de aanpak subjectieve onveiligheid.

Niveau 1: Verkeersveiligheid beter onder de aandacht te brengen in projecten en processen.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (zoals een verkeersveilige structuur of verkeerskundig ontwerp) wordt er momenteel door verkeerskundigen wel getoetst op de verkeersveiligheidsnormen en richtlijnen (impliciet). Deze toetsing wordt echter niet of nauwelijks genoemd in rapportages of presentaties (expliciet). In het vervolg moet gezorgd worden dat het verkeerskundig advies wél opgenomen wordt in rapportages en presentaties. Daarbij is het belangrijk dat deze verkeerskundige adviezen beter onder de aandacht worden gebracht bij vakinhoudelijke belanghebbenden en bewoners.

Niveau 2: Het landelijke principe van Duurzaam Veilig voortzetten door het hanteren van de verkeerskundige ontwerpeisen –en richtlijnen Bij alle ruimtelijke ontwikkelingen blijft ingezet worden op de principes van Duurzaam Veilig. Ongevallen worden zoveel mogelijk voorkomen met aanpassingen in de infrastructuur en gedragsbeïnvloeding d.m.v. educatie en handhaving. Voor zover het ongeval niet wordt voorkomen, wordt de ernst zo veel mogelijk beperkt. Kenmerkend voor dit niveau is dat in bestaande verkeerssituaties de verkeersveiligheid verbeterd wordt.

Niveau 3: Samenwerken met bewoners aan subjectieve onveiligheid.

Sinds enkele jaren is met Wijk Gericht Werken een aanzet gegeven om bewoners meer en meer te betrekken bij het creëren van een veilige woonomgeving, hieronder valt ook verkeersveiligheid. Door bewoners te betrekken en hen beter te informeren is de aanpak van verkeersveiligheid een gedeelde verantwoordelijkheid van gemeente en bewoners geworden. Hierbij wordt in samenwerking met bewoners de subjectieve verkeersonveiligheid geanalyseerd en aangepakt.

5.4 Aanpak verkeersveiligheid in 's-Hertogenbosch

Het verkeersveiligheidsbeleid van gemeente 's-Hertogenbosch is geëvalueerd en beschreven in het bijgevoegde onderzoeksrapport.

Om de verkeersveiligheid op korte en middellange termijn te verbeteren voor de komende jaren zijn ambities voor de gemeente 's-Hertogenbosch opgesteld. Deze ambities zijn uitgeschreven naar projecten in het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2012-2016 (zie bijlage 1 en 2).

Bijlage 1 is een tabel waarin de ambitieprojecten verdeeld zijn per niveau.

Bijlage 2 is een tabel met de uitwerking van de projecten om de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid te verbeteren. Deze bijlagen komen uit het onderzoeksrapport.

Projecten voor niveau 1: Verkeersveiligheid beter onder de aandacht te brengen in projecten en processen.

- 1a. Verkeersveiligheidsaudits. Bij (mogelijk) ontstaan van knelpunten kunnen verkeersveiligheidsrisico's ingeschat worden met behulp van een externe verkeersveiligheidsaudit. Naar aanleiding van deze audits kan besloten worden de verkeerssituaties aan te passen. Deze audit zal pas plaats vinden na beoordeling van gemeentelijke verkeerskundige(n) en politie.
- 1b. Rapportage en communicatie. Het opnemen van verkeerskundig advies in rapportages en presentaties van ruimtelijke ontwikkelingen zorgt voor borging van het verkeersveiligheidsadvies. Door het schrijven van publicaties, houden van persgesprekken en gebruik maken van de media worden de vakinhoudelijke belanghebbenden en bewoners geïnformeerd.

Projecten voor niveau 2: Het landelijke principe van Duurzaam Veilig voortzetten door het hanteren van de verkeerskundige ontwerp-eisen –en richtlijnen

- 2a. Aanpak van onveilige infrastructuur.
De fysieke infrastructuur op ongevalconcentraties (locaties waar veel ongevallen plaatsvinden) en zogenaamde grijze wegen (wegen die te sober en doelmatig zijn aangewezen als 30km/h weg maar waar smallere profilering zeer gewenst is) worden verbeterd.
- 2b. Permanente verkeerseducatie.
 - Voortzetten van educatieve verkeersprojecten zoals JONGleren voor 0 t/m 4 jaar, BrabantsVerkeersVeiligheidsLabel voor 4 t/m 12 jaar en Totally Traffic voor 12 t/m 16 jaar. Projecten worden op kinderdagverblijven, basis en middelbaar onderwijsinstellingen aangeboden.
 - Actieve deelname aan campagnkalender (afstemmen van veiligheidsprojecten met politie, VVN en gemeenten voor o.a. fietsverlichtingcontrole, BOB-campagnes en andere voorlichtingscampagnes).
 - Nieuwe vaardigheden en gedrag op verandermomenten. Nieuwe inwoners van gemeente actief informatie verstrekken over wegcategorisering, fietsroutes, 30 km/h zones, verkeersveiligheid etc. Voorlopig nog geen prioriteit.

- Gerichte campagnes voor de 3 categorieën met meeste verkeersslachtoffers: jonge fietsers, jonge automobilisten en oudere fietsers. Deze categorieën krijgen de komende jaren extra aandacht. Campagnes en projecten zullen aanhaken op het Provinciaal Verkeersveiligheidsplan.
- Knelpuntgerichte handhaving. Voortzetten van huidige acties in samenwerking met politie.

Projecten voor niveau 3: Samenwerken met bewoners aan subjectieve onveiligheid.

Als er sprake is van objectieve verkeersonveiligheid neemt de gemeente zelf maatregelen. Dit kunnen infrastructurele maatregelen zijn of er kunnen afspraken gemaakt worden met de politie. Vaak is sprake van een 'gevoel van onveiligheid', zogenaamde subjectieve onveiligheid. Er vinden geen ongevallen plaats en/of er zijn geen verkeersmaatregelen noodzakelijk maar de bewoners ervaren de situatie toch als verkeersonveilig. Door bewoners te betrekken en hen beter te informeren, wordt de aanpak van verkeersveiligheid een gedeelde verantwoordelijkheid van gemeente en burgers. Zo wordt in samenwerking met bewoners de subjectieve verkeersonveiligheid geanalyseerd en aangepakt door bijvoorbeeld gerichte straatacties, flyers uitdelen of andere media. De situaties worden wel getoetst om te beoordelen of ze voldoen aan de landelijke ontwerpeisen en ontwerprichtlijnen.

Monitoring en communicatie

Naast de hierboven genoemde 3 niveaus om de verkeersveiligheidsambities na te streven zullen komende jaren de gemeentelijke ambities en voortgang van het Uitvoeringsprogramma gecommuniceerd worden. Hierdoor geeft de gemeente 's-Hertogenbosch aan dat men blijft werken aan een verkeersveilige stad. Deze communicatie bestaat uit:

- Jaarlijkse rapportage via jaarverslag (voorlopig zonder ongevallencijfers in verband met de lage registratiegraad van ongevallen);
- Gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid toelichten op gemeentelijke internetpagina;
- Terugkoppeling en communicatie naar (nieuwe) bewoners door informatie in wijkbladen, nieuwsbrieven en andere media;
- Benaderen van de verkeersdoelgroepen (jongeren, fietsers, jonge automobilisten etc) in vorm van campagnes per doelgroep en aanhaken op provinciale campagnes.

6) Financiële paragraaf

In paragraaf 5.4 is een weergave gegeven van de projecten ingedeeld in de 3 niveaus. Financiering van de genoemde projecten vindt grotendeels plaats ten laste van de jaarlijkse budgetten verkeersonderzoeken, verkeerseducatie, personeel, beheer en onderhoud en de beschikbare investeringsposten Aanleg 30/60 zones, Verkeersmaatregelen wijken, Middensteunpunten, Kleine verkeersprojecten en Rotondes.

De genoemde budgetten en investeringsposten zijn bedoeld voor uitvoering van verkeersmaatregelen en kunnen daarom integraal ingezet worden voor de financiering van

genoemde projecten. Een en ander leidt tot een administratieve aanpassing van de (meerjaren) begroting 2013.

Alle aangegeven dekkingsmiddelen zijn voorzien binnen het programma 'Bereikbare stad' van de (meerjaren)begroting. Het programma zal vanaf 2013 in uitvoering worden genomen. De opgenomen projecten in de jaarschijf 2012 in bijlage 2 zullen alsnog in 2013 worden opgepakt. Het project "nieuwe vaardigheden en gedrag op verandermomenten" in niveau 2b onderdeel permanente verkeerseducatie, heeft op dit moment geen prioriteit mede vanwege het ontbreken van dekkingsmiddelen. Uitvoering van dit project zal pas aan de orde zijn als hiertoe middelen beschikbaar worden gesteld bij de integrale afweging van de dan op de te stellen begroting.

7) Communicatie

- Jaarlijkse rapportage via jaarverslag (voorlopig zonder ongevalcijfers ivm lage registratiegraad van ongevallen);
- Gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid toelichten op gemeentelijke internetpagina;
- Terugkoppeling en communicatie naar (nieuwe) bewoners door informatie in wijkbladen, nieuwsbrieven en andere media;
- Benaderen van de verkeersdoelgroepen (jongeren, fietsers, jonge automobilisten etc) in vorm van campagnes per doelgroep en aanhaken op provinciale campagnes.

Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch,
De secretaris, De burgemeester,

mr. drs. I.A.M. Woestenberg mr. dr. A.G.J.M. Rombouts

Bijlagen:

1. Tabel 1 Ambitieprojecten per niveau
2. Tabel 2 Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 's-Hertogenbosch 2012-2016
3. Rapport Evaluatie verkeersveiligheidsbeleid gemeente 's-Hertogenbosch, Mobycon, rapportnummer 4029-R-E.

Ter inzage:

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch in zijn openbare vergadering van 11 december 2012;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 6 november 2012, regnr.97350;

gelet op de Gemeentewet;

Besluit

Bijgaand concept – raadsbesluit vast te stellen waarin wordt gevraagd om te besluiten tot vaststelling van het verkeersveiligheidsbeleid met bijbehorend uitvoeringsplan voor 2012-2016 hetgeen op hoofdlijnen de volgende ambities betreft:

1. Gemeente 's-Hertogenbosch wil een verkeersveilige stad zijn en heeft de ambitie om het aantal verkeersslachtofferongevallen te beperken. Deze ambitie sluit aan op het provinciale verkeersveiligheidsbeleid.
2. Op korte en middellange termijn (in 2020) wil de gemeente 's-Hertogenbosch de verkeersveiligheid verbeteren met een uitvoeringsplan waarin de gemeentelijke ambitie ingezet wordt door:
 - a.) Verkeersveiligheid beter onder de aandacht te brengen in projecten en processen;
 - b.) Het landelijke principe van Duurzaam Veilig voortzetten door het hanteren van de verkeerskundige ontwerpeisen –en richtlijnen;
 - c.) Samen te werken met bewoners aan de aanpak subjectieve onveiligheid.

's-Hertogenbosch,
De gemeenteraad voornoemd,
De griffier,

De voorzitter,

drs. A. van der Jagt

mr. dr. A.G.J.M. Rombouts