

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team: Team Ontwerp en Advies

Onderwerp:

Verkeersveiligheid in de gemeente en uitgevoerde projecten

Notagegevens

Bestuursorgaan	: B-en-W 25-11-2025
Notanummer	: 2025-922
Datum	: 25-11-2025
Programma	: 03 - Leefomgeving
Portefeuillehouder	: Wethouder Elferink,
Bijlage(n)	: Verkeersveiligheidsbrief 2025_def.pdf

Parafering

14-11-2025: Wethouder14-11-2025: Afdelingsmanager Inrichting en Beheer Leefbaarheid20-11-2025: Teamleider Ontwerp en Advies

Agendering

* 20-11-2025: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

* 21-11-2025: Afdelingsmanager Concernstaf en adjunct-secretaris

Definitieve akkoord

25-11-2025

B & W d.d.: 25-11-2025

Besluit

1. De verkeersveiligheidsbrief 2025 vast te stellen
2. De raadsmededeling vast te stellen
3. De stukken aan te bieden aan de raad

De nota en het besluit openbaar te maken

Inleiding

In het 213-A Onderzoek gedaan naar verkeersveiligheid is aanbevolen om jaarlijks een verkeersveiligheidsbrief op te stellen. In de bijlage treft u de eerste verkeersveiligheidsbrief aan. In deze brief staan: de trends (2019-2024), risicolocaties, uitgevoerde maatregelen en educatieprogramma's in 2024.

Sinds 2024 wordt er risicogestuurd gewerkt. Dit betekent dat niet langer naar enkel naar ongevalcijfers gekeken wordt, maar ook naar de weginrichting en de gereden snelheid. Dit is in overeenstemming met het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV).

Gestreefd wordt om jaarlijks de verkeersveiligheidsbrief tegelijkertijd met de vaststelling van het MJOP-MIND aan te bieden, zodat inzichtelijk is op welke wijze de verkeersveiligheid in de programmering is betrokken.

Beoogd maatschappelijk resultaat

* Een actueel, feitelijk overzicht van verkeers(on)veiligheid en lopende maatregelen.

* Dit ondersteunt programmering van verkeersveiligheidsmaatregelen (o.a. GOW30 waar passend), koppelkansen met beheer (MJOP-MIND) en benutting van cofinanciering provincie/Rijk. Wat uiteindelijk resulteert in een verkeersveiligheidsprogramma met uitvoeringsagenda.

Kader

- * Raadsmededeling 2023-546 d.d. 18-07-2023
- * Raadsmededeling 2024-282 d.d. 24-06-2024
- * Beleidsplan Verkeersveiligheid 2011-2021 Deventer veilig op weg
- * Rijkskader: Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 – risicogestuurd werken.
- * Gemeentelijk kader: Herijking Hoofdwegenstructuur (HWS), waarin o.a. GOW30 als richting is vastgelegd.

Betrokken partijen en participatie

-

Toelichting op participatiebeleid

-

Argumenten voor en tegen

Door het vaststellen van deze brief voldoen we aan de aanbevelingen uit het Rapport 213a-onderzoek naar de uitvoering van Verkeersveiligheid. Ook draagt het bij aan meer gedeeld inzicht over de stand van verkeersveiligheid in de gemeente Deventer.

Financiële consequenties en dekking

De brief sec heeft geen financiële consequenties. De uitwerking in het verkeersveiligheidsprogramma en uitvoeringsagenda heeft dit mogelijk wel.

Openbaarmaking en communicatie

De vaststelling van het besluit zal vergezeld gaan van een persbericht.

Ook zullen betrokken partijen bij de verkeersveiligheid, zoals de Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland en de politie, worden geïnformeerd. Daarnaast zal de brief op de website deventer.nl/verkeer- en vervoer worden geplaatst.

Aanpak en uitvoering

Het persbericht zal worden gepubliceerd nadat de raadsmededeling aan de raad is verzonden. Daarna zal de brief worden gedeeld met de betrokken partijen en worden gepubliceerd op de website.

RAADSMEDEDELING

Onderwerp	Verkeersveiligheid in de gemeente en uitgevoerde projecten		
Nummer	2025-922	Portefeuillehouder	Wethouder Elferink,
Team	DEV-IBL-OA	Datum	25-11-2025

Inleiding

In het 213a Onderzoek gedaan naar verkeersveiligheid is aanbevolen om jaarlijks een verkeersveiligheidsbrief op te stellen. In de bijlage treft u de eerste verkeersveiligheidsbrief aan. In deze brief staan: de trends (2019-2024), risicolocaties, uitgevoerde maatregelen en educatieprogramma's in 2024.

Met deze informatie krijgt de raad een helder beeld van de stand van zaken, de behaalde resultaten en de vervolgstappen die nodig zijn om richting het landelijke verkeersbeleid van nul verkeersslachtoffers te blijven bewegen.

Kader

- * Raadsmededeling 2023-546 d.d. 18-07-2023
- * Raadsmededeling 2024-282 d.d. 24-06-2024
- * Beleidsplan Verkeersveiligheid 2011-2021 Deventer veilig op weg
- * Rijkskader: Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 – risicogestuurd werken.
- * Gemeentelijk kader: Herijking Hoofdwegenstructuur (HWS), waarin o.a. GOW30 als richting is vastgelegd.

Kern van de boodschap

Landelijk stijgt het aantal geregistreerde verkeersongevallen door diverse factoren, zoals zwaardere voertuigen, snellere fietsen en een groeiend aandeel oudere weggebruikers. De situatie in Deventer volgt deze landelijke trend: het aantal geregistreerde ongevallen neemt toe en letselongevallen stijgen licht, vooral onder fietsers. Positief is dat de kans op een letselongeval in onze gemeente in de afgelopen tien jaar met 8% is afgenomen. Dit laat zien dat maatregelen effect hebben, maar extra inzet blijft nodig om de stijgende aantallen ongevallen tegen te gaan.

Nadere toelichting

Sinds 2024 wordt er risicogestuurd gewerkt. Dit betekent dat niet langer enkel naar ongevalscijfers gekeken wordt, maar ook naar de weginrichting en de gereden snelheid. Dit is in overeenstemming met het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Gestreefd wordt om jaarlijks de verkeersveiligheidsbrief tegelijkertijd aan te bieden, tijdens een logisch moment zoals de vaststelling van het MJOP- MIND. Zodat inzichtelijk is op welke wijze de verkeersveiligheid in de programmering is betrokken.

De versnelde invoering van gebiedsontsluitingswegen met een maximale snelheid van 30 km/ u (GOW30), zoals de recent geopende Hoge Hondstraat, kan de kans op (ernstige) letselongevallen aanzienlijk verder verkleinen. Wat bijdraagt aan het doel om richting de nul letselslachtoffers te bewegen.

De brief kunt u vinden in de bijlage.



Verkeersveiligheidsbrief 2025

november 2025

Uitgave : Inrichting en Beheer Leefomgeving

Inhoud

1.	In het kort	4
2.	De urgentie: verkeersveiligheid onder druk.....	5
2.1	Vergelijking binnen de Provincie Overijssel	6
2.2	Verkeersveiligheid gemeente Deventer	8
2.3	Proactieve risicoanalyse.....	10
2.3.1	Welke fietspaden hebben een hoger veiligheidsrisico.....	11
2.3.2	Voldoen de wegen aan CROW inrichtingskenmerken 2013.....	12
2.3.3	Waar zorgt de gereden snelheid voor meer ongevallen	13
3.	Verkeerseducatie	15
3.1	Projecten in 2024: Route Deventer	15
4.	Kansen en handelingsperspectief.....	16

1. In het kort

Met deze brief informeren wij u over de stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid binnen onze gemeente. We geven inzicht in de trends, de lopende projecten en de kansen die wij als gemeente zien om de verkeersveiligheid substantieel te verbeteren. De cijfers en analyses in deze brief zijn gebaseerd op de periode 2019-2024 en vormen de basis voor keuzes in beleid en uitvoering. Dit sluit aan bij de koers die is vastgelegd in het Rijksbeleid: Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 en de door u overgenomen aanbevelingen uit het 213a-onderzoek naar de uitvoering van verkeersveiligheid. Het landelijke doel is dat letselongevallen in 2050 niet meer voorkomen in Nederland.

Samenvatting

Het aantal geregistreerde ongevallen in Deventer neemt toe, terwijl het aandeel met letsel daalt. Deventer behoort tot de top 6 van gemeenten in Overijssel met de meeste verkeersongevallen per inwoner. Daarnaast blijkt uit ziekenhuisdata dat veel ongevallen de registratie in VIA ¹niet halen. Dit betekent dat we werken met een structurele onderschatting van het probleem. De maatschappelijke impact van verkeersonveiligheid blijkt daardoor groter dan uit de cijfers blijkt.

Landelijk is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) leidend, waarin de omslag wordt gemaakt naar proactief verkeersveiligheidsbeleid. Ook wij zetten in op het herkennen van risicovolle locaties nog vóórdat er slachtoffers vallen.

In 2024 en 2025 hebben we diverse infrastructurele en educatieve projecten uitgevoerd, mede dankzij subsidie van de Provincie en het Rijk. We noemen onder andere:

- Rotondes Roland Holstlaan en de Hoge Hondstraat
- Snelheidsremmende maatregelen op de Spanjaardsdijk en Oerdijk
- Educatieprojecten zoals verkeersquiz, dode hoek-lessen, fiets- en scootmobieltrainingen, en 'Mobiel in je hand, fiets aan de kant'
- Groei van deelname aan het praktisch verkeersexamen van 4 naar 30 scholen sinds 2023

In Deventer zijn veel wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u waarop fietsers geen vrijliggend fietspad hebben. Deze wegen voldoen niet aan de ideale CROW-richtlijnen en vormen een structureel risico. Omdat de ruimte voor aanpassingen vaak ontbreekt, is het landelijk beleid om deze wegen om te zetten naar gebiedsontsluitingswegen 30 km/u (GOW30). Dit beleid is door u vastgesteld bij de Hoofdwegenstructuur (HWS). Het invoeren van GOW30 biedt direct een significant positief effect op de verkeersveiligheid.

De ambitie om richting nul verkeersslachtoffers te gaan is haalbaar als we als gemeente blijvend investeren. Doorlopend jaarlijks beleid, scherpe prioritering en voldoende middelen zijn daarbij essentieel.

¹ VIA: landelijke platform voor verkeersveiligheidsdata

2. De urgentie: verkeersveiligheid onder druk

Als databron wordt VIA gebruikt om een beeld van de objectieve verkeersveiligheid op locatie weer te geven. VIA is een platform waarin landelijk ongevallen worden bijgehouden. We zijn als wegbeheerder sterk afhankelijk van de mate van registratie van ongevallen door verschillende partijen, zoals politie en verzekeraars. Sinds 2017 is de dataregistratie stabiel en de kwaliteit zo op orde dat we jaren onderling kunnen vergelijken.

In 2024 heeft het bedrijf “Veiligheid Nederland” aangetoond dat de data in het verkeersveiligheidsplatform VIA het aantal ongevallen sterk onderschat. Dit is een landelijke tekortkoming. Zij concluderen dit na analyse van data van ziekenhuizen, wat niet te verbinden is met de VIA data in verband met privacybescherming. De onderschatting in de provincie Overijssel in 2022 is ongeveer 1 op 4. Oftewel in de VIA data zijn voor de provincie Overijssel 2.600 ziekenhuisbezoeken na verkeersongevallen bekend wat inhoudt dat het geschatte werkelijke aantal richting de 11.000 spoedeisende hulp (SEH) bezoeken is.

Van deze SEH-ongevallen betreft 52% eenzijdige fietsongevallen, waarbij in 50% van die gevallen de infrastructuur een rol speelt. Denk hierbij aan valpartijen veroorzaakt door trottoirbanden, paaltjes, kuilen in de weg of hoogte verschil tussen weg en berm. Van alle in het ziekenhuis geregistreerde ongevallen is echter geen locatie bekend, waardoor ze voor ons als wegbeheerder niet bruikbaar zijn.



De omvang van verkeersonveiligheid blijkt uit het aantal geregistreerde ongevallen, maar geeft geen volledig beeld. Bijna-ongevallen en subjectieve onveiligheid blijven buiten beeld, terwijl deze sterk bijdragen aan het gevoel van onveiligheid onder verkeerdeelnemers.

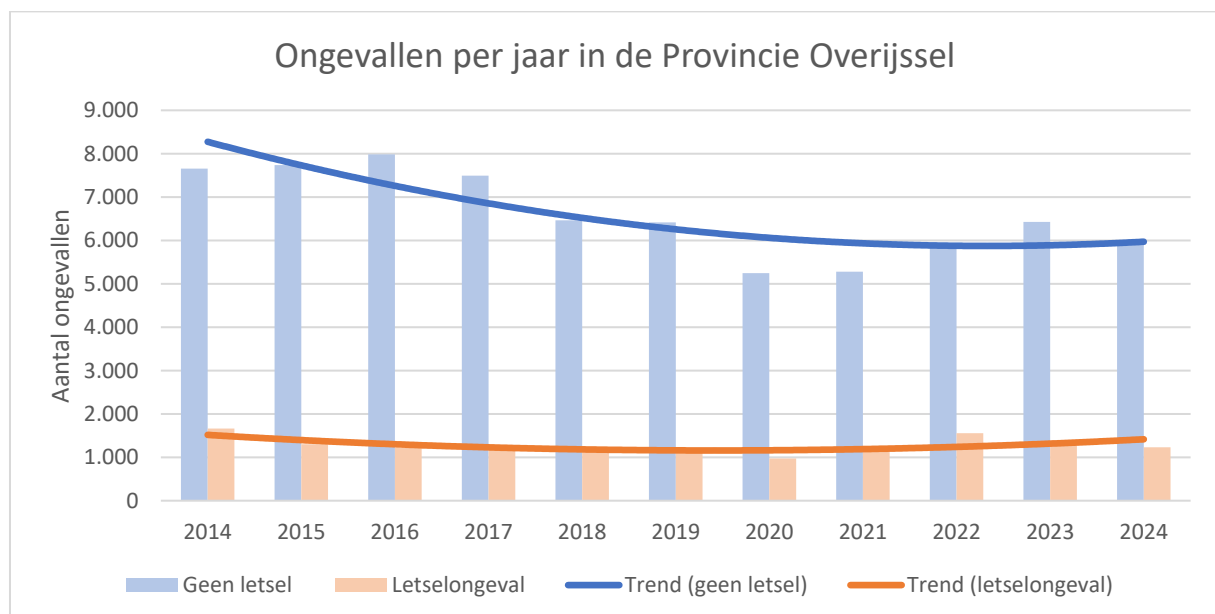
Toename van verkeersdrukke en invloed op ongevallen

De verkeersdrukke in Nederland neemt gestaag toe. Volgens het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) is de totale mobiliteit sinds 2018 na de coronadip weer aan het groeien en wordt richting 2029 een verdere toename van circa 10 % aan voertuigkilometers verwacht. Ook in Overijssel stijgt het verkeer op provinciale wegen jaar op jaar, met inmiddels hogere intensiteiten dan vóór 2019.

Meer verkeer betekent niet automatisch meer ongevallen, maar de kans dat verkeersdeelnemers elkaar kruisen neemt wel toe. Verkeersveiligheid is in essentie het product van kans × risico: hoe vaker en intensiever het verkeer plaatsvindt, hoe groter de kans dat een ongeval zich voordoet.

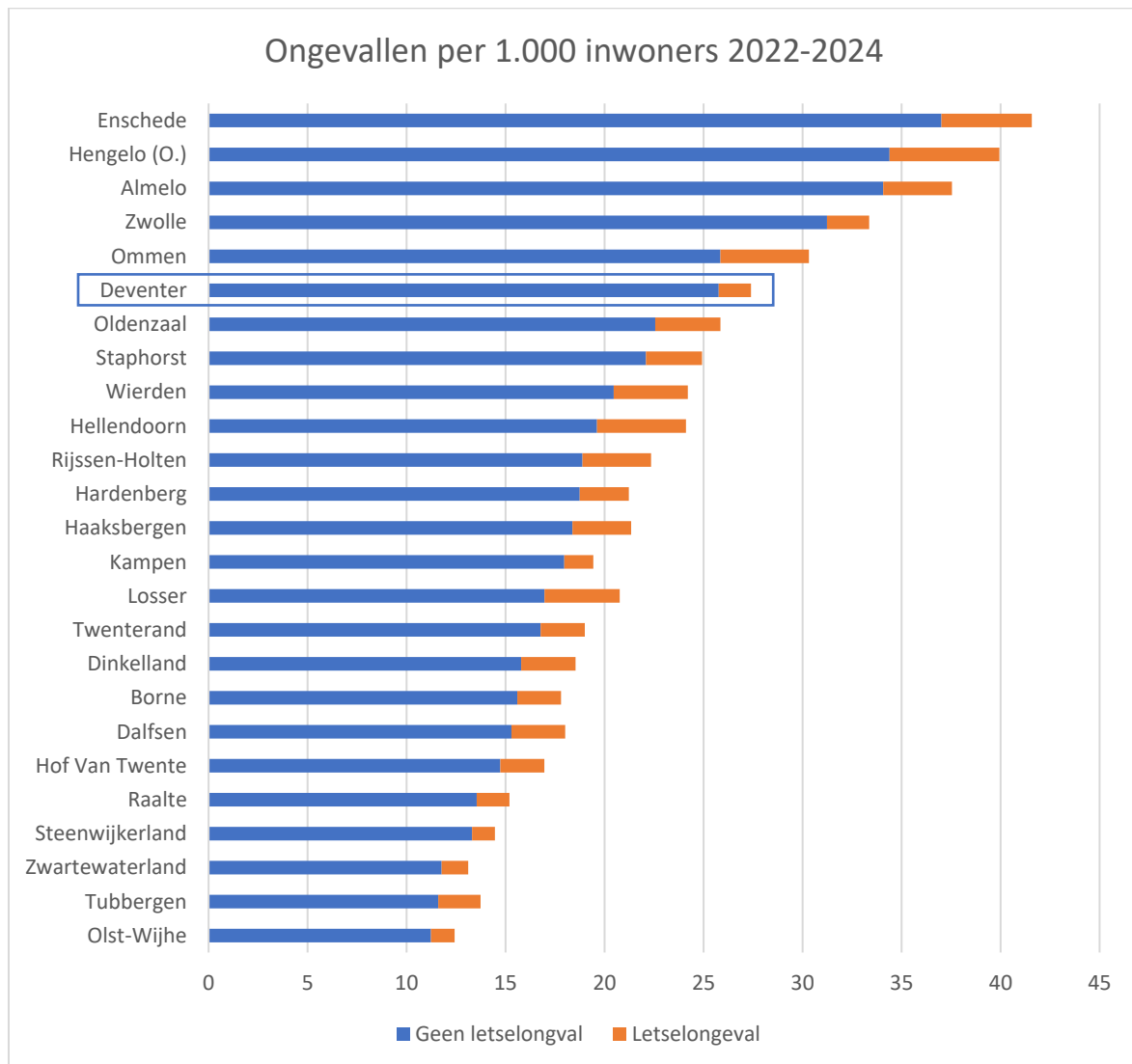
2.1 Vergelijking binnen de Provincie Overijssel

De onderstaande grafiek toont alle ongevallen binnen de Provincie Overijssel per jaar, waarbij onderscheid is gemaakt tussen ongevallen zonder letsel (waarbij niemand naar het ziekenhuis is gegaan) en letselongevallen (waarbij iemand in het ziekenhuis is behandeld of is overleden).



In de provincie Overijssel is het aantal ongevallen zonder letsel tussen 2014 en 2024 gedaald van 8.000 naar 6.000. Deze daling is na de COVID-periode gestabiliseerd. Het aantal letselongevallen blijft echter al jaren vrijwel gelijk en vertoont nu een licht stijgende lijn.

Wanneer we deze cijfers vertalen over de Overijsselse gemeenten per 1.000 inwoners, kunnen we een rangschikking maken van de verkeersveiligheid binnen de gemeentegrenzen. Dit is in onderstaande figuur weergegeven voor de jaren 2022 t/m 2024, de periode na COVID.



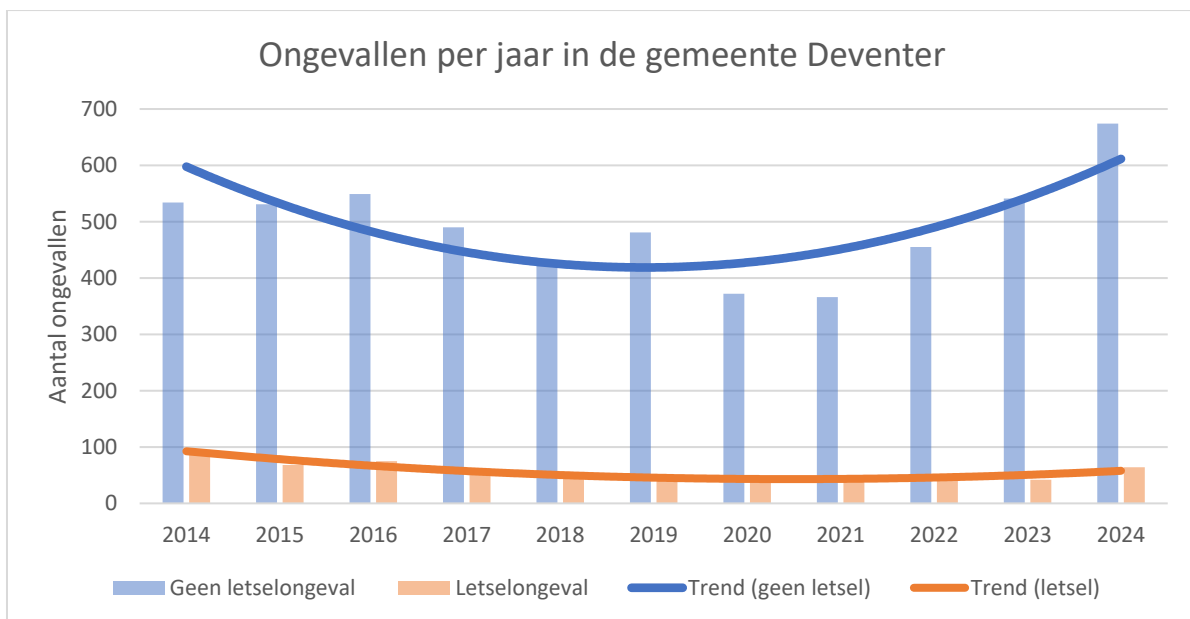
Ondanks dat Deventer relatief gezien iets beter presteert in termen van letselslachtoffers per 1.000 inwoners, blijft het aantal verkeersslachtoffers hoog. Deventer staat op de zesde plaats in de provincie. Wat daarbij opvalt is dat er binnen onze gemeente relatief weinig ongevallen met letsel hebben plaatsgevonden. Hiervoor is geen kwantitatieve verklaring te vinden, daarvoor zijn er te veel variabelen.

2.2 Verkeersveiligheid gemeente Deventer

Aantal ongevallen neemt toe, kans op letsel neemt af

De registratie van ongevallen over de periode 2014–2024 laat zien dat er tijdens de coronajaren een tijdelijke dip in het aantal ongevallen zichtbaar was. Sindsdien is het aantal ongevallen sterk toegenomen en worden er 1,5x zoveel ongevallen geregistreerd ten opzichte van 2014. Ook is het aantal letselongevallen niet gedaald. Sterker nog: in 2024 is dit aantal zelfs aanzienlijk gestegen ten opzichte van 2023, van circa 40 naar 60 letselongevallen per jaar.

Over de gehele periode van tien jaar is de kans op een letselongeval wél gedaald, van 14% naar 6%. Dit suggereert dat het verkeer in bredere zin veiliger is geworden, maar dat we desondanks nog geen structurele daling in het aantal letselslachtoffers zien. De tijdelijke daling tijdens de coronaperiode was vooral het gevolg van minder verkeer.

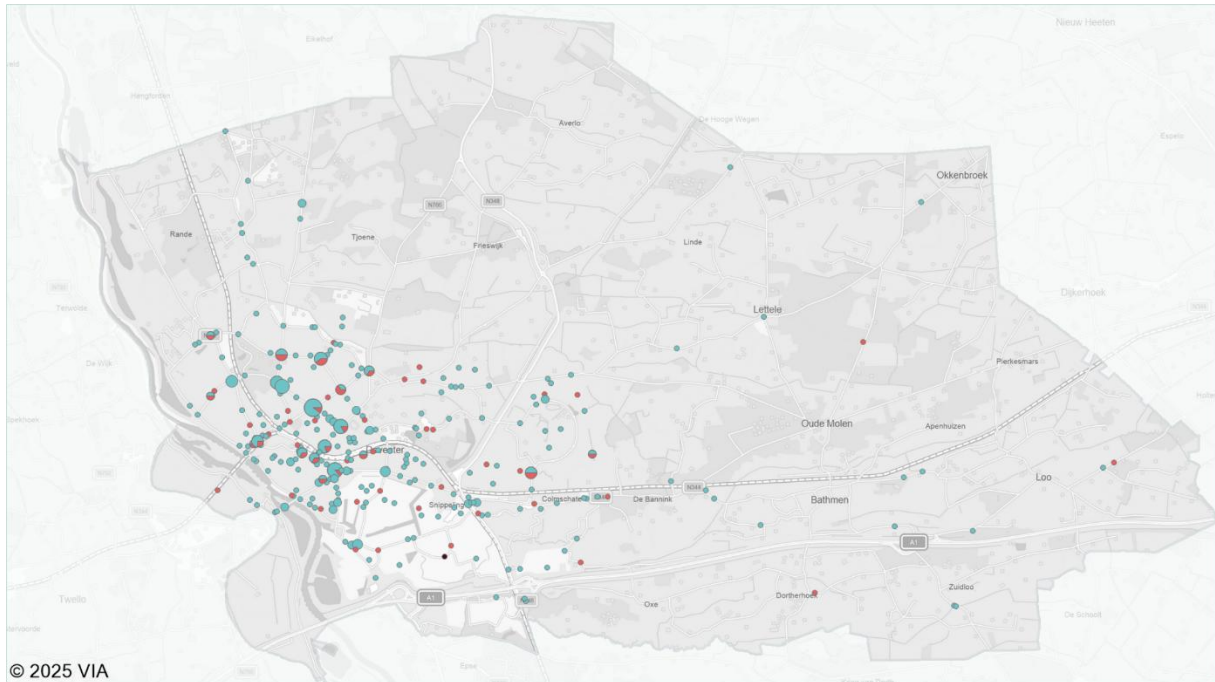


In de afgelopen drie jaar vonden in Deventer vijf dodelijke verkeersongevallen plaats, raakten circa 155 mensen gewond en deden zich circa 1700 ongevallen zonder letsel voor. De geschatte maatschappelijke kosten hiervan bedragen circa €65 miljoen per jaar, op basis van richtbedragen excl. emotionele schade van de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid).

Ongevallen locaties

Verkeersongevallen komen in de hele gemeente voor, maar het grootste aantal doet zich voor binnen de stad Deventer. Door de brede spreiding van ongevalslocaties is het lastig om directe en kostenefficiënte maatregelen te treffen, omdat er geen enkele locatie sterk uitspringt.

De onderstaande figuur laat de spreiding van ongevallen zien. De grootte van de cirkels geeft het aantal ongevallen per locatie aan. Rode cirkels staan voor ongevallen met letsel, blauwe cirkels voor ongevallen zonder letsel.



Figuur 1: Alle ongevallenlocaties 2024 (www.via.nl/nl-NL/Map).

2.3 Proactieve risicoanalyse

In dit hoofdstuk onderzoeken we de risicofactoren en ongevallenpatronen binnen het Deventer wegennet. Deze analyse sluit aan bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) en past binnen het principe van risicogestuurd werken: ingrijpen vóórdat er slachtoffers vallen. De focus ligt op factoren waarop de gemeente directe invloed kan uitoefenen, zoals de inrichting en het gebruik van wegen.

Sinds dit jaar maken we gebruik van de ongevalsrisicosoftware die door de Provincie Overijssel beschikbaar is gesteld. Daarmee is voor het eerst een globaal risicobeeld opgesteld van het Deventer wegennet. De software wordt landelijk toegepast, maar is specifiek verfijnd voor Overijssel.

De analyse combineert gedragsindicatoren (zoals rijnsnelheden) met werkelijke ongevalslocaties en laat zo zien waar het risico op nieuwe ongevallen het grootst is. Daarnaast toetst de software voor alle wegcategorieën in hoeverre de huidige inrichting voldoet aan de actuele inrichtingskenmerken.

Deze kenmerken zijn sinds 2013 vastgelegd en in 2024 aangescherpt met de introductie van de nieuwe wegcategorie GOW30, een gebiedsontsluitingsweg waar de maximale snelheid 30 km/u is en voorrang heeft. Door deze aanscherping is het onderscheid tussen GOW30- en GOW50-wegen duidelijker geworden, en zijn de toetsingscriteria strenger dan voorheen.

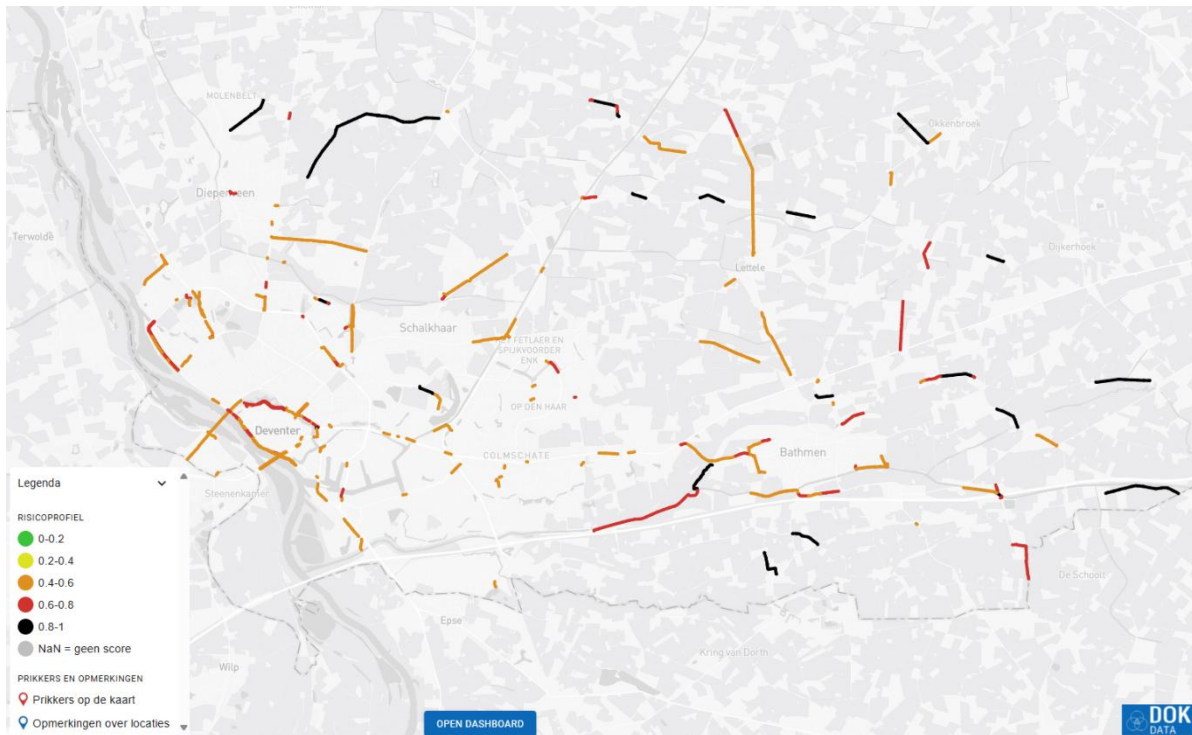
De belangrijkste criteria waarop getoetst wordt, zijn:

- wegtype
- wegbreedte
- verhardingssoort
- aanwezigheid en type fietsvoorziening
- parkeervoorziening
- snelheidsremmers
- type kruispunt
- passende verkeersintensiteit

We gaan hierna in op weginrichting van fietspaden, wegen en daarna op gedrag.

2.3.1 Welke fietspaden hebben een hoger veiligheidsrisico

Het risicoprofiel van alle bestaande vrijliggende fietspaden is geanalyseerd (dus geen wegen met fietsstroken). Hierbij is gekeken naar breedte in relatie tot het aantal fietsers en de ligging binnen de obstakelvrije zone. Let op: kruispunten en oversteken zijn hierin niet meegenomen.



Figuur 2: Toetsing risico inrichting fietspaden

Veel van de fietspaden in Deventer voldoen aan de aanbevolen kenmerken. Zo voldoet de infrastructuur langs de Snipperlingsweg en Magrijnenenk en de fietspaden in het verlengde van deze wegen.

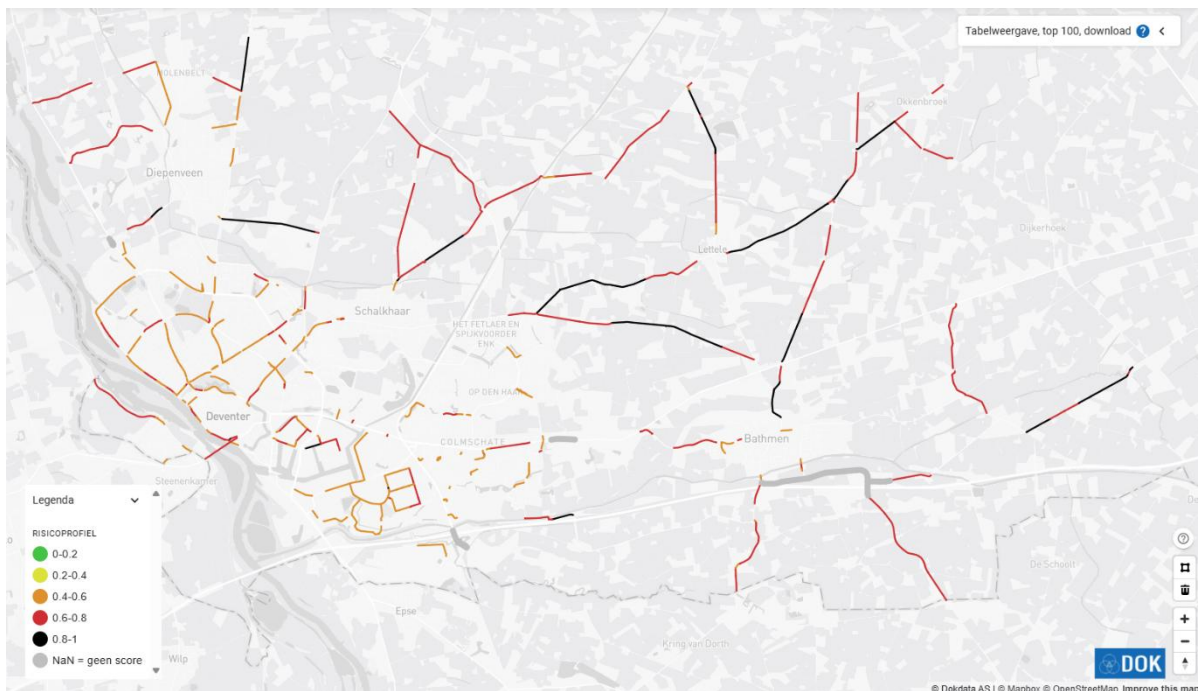
Recreatieve fietspaden in het buitengebied voldoen daarentegen meestal niet aan de aanbevolen inrichtingskenmerken omdat ze te smal zijn en hebben daardoor een (zeer) hoge risico score. Ook rondom het historische centrum voldoen veel fietspaden niet, zoals de Singel en Welle.

Het fietspad langs de Raalterweg scoort gemiddeld, maar zal zwaarder belast worden na toekomstige woningbouw.

2.3.2 Voldoen de wegen aan CROW inrichtingskenmerken 2013

Het volledige Deventer wegennet is getoetst aan de wetenschappelijk onderbouwde richtlijnen van het CROW (publicatie 312 en opvolgers). De toetsing laat zien in hoeverre wegen voldoen aan de basiskenmerken die bepalend zijn voor verkeersveiligheid, zoals inrichting, functie en gebruikintensiteit.

Onderstaande figuur toont het risicoprofiel van de weginrichting (alleen wegen met meer dan 200 motorvoertuigen per etmaal). Hierbij wordt het ongevalsrisico weergegeven op basis van een beoordeling van alleen de weginrichting.



Figuur 3: Ongevalsrisico naar weginrichting, vanaf 0,4 risico en 200 mvt/etmaal in 2024

30-wegen

Het gaat hier om woonstraten waar een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. De categorie GOW30 is nog in ontwikkeling en kon in deze ronde nog niet afzonderlijk worden beoordeeld. In enkele gevallen is sprake van een verhoogd risico, vooral bij straten die in asfalt zijn uitgevoerd zonder snelheidsremmende maatregelen. Erftoegangswegen binnen 30-zones komen weinig voor in deze analyse, aangezien zij doorgaans al goed aan de CROW-kenmerken voldoen.

50-wegen

Binnen de bebouwde kom komt een relatief hoog risico voor op 50 km/uur-wegen waar fietsers en automobilisten dezelfde rijbaan delen. Dit geldt met name voor bedrijventerreinen en gebiedsontsluitingswegen zoals de Brinkgreverweg, Diepenveenseweg, Hoge Hondstraat en Zwolseweg. Juist deze wegen komen in aanmerking voor omvorming naar GOW30, zodat de inrichting beter aansluit op het werkelijke gebruik en de gewenste snelheid.

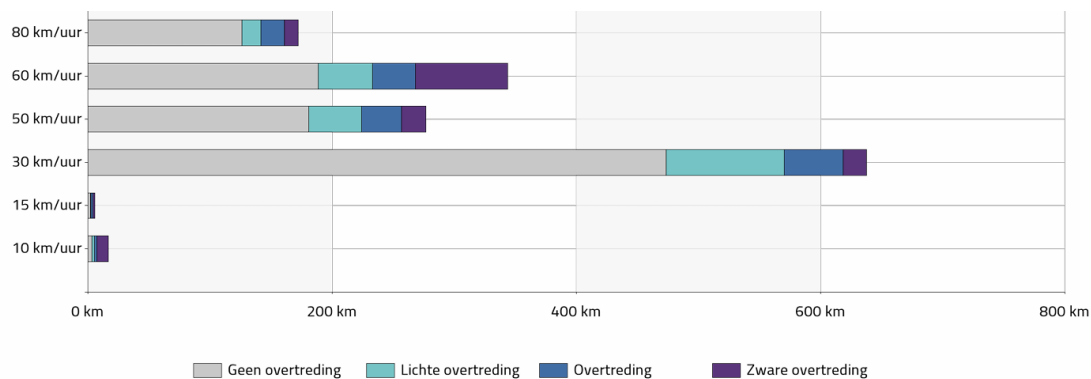
60-wegen

De 60 km/uur-wegen in het buitengebied laten een (zeer) hoog risico zien. Dat komt vooral door de aanwezigheid van bomen dicht op de weg en het ontbreken van snelheidsremmende elementen. Het risico neemt verder toe wanneer het verkeer op deze relatief rustige wegen hogere snelheden bereikt. De snelheid gaat omhoog zodra fietsers op een vrijliggend fietspad rijden waardoor het voor de fietser onveiliger wordt om de rijbaan over te steken. Bij een bepaalde verkeersintensiteit wordt het pas veiliger als de fietser op een fietspad rijdt.

2.3.3 Waar zorgt de gereden snelheid voor meer ongevallen

Snelheid is een cruciale risicofactor. Hogere snelheden vergroten niet alleen de kans op een ongeval, maar verergeren ook de gevolgen ervan, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers. Gemiddeld geldt: 10% lagere snelheid leidt tot 20% minder lichte letselongevallen, 30% minder ernstige letselongevallen en 40% minder dodelijke slachtoffers.

Een goede naleving van snelheidslimieten is essentieel voor verkeersveiligheid. De onderstaande figuur geeft weer op hoeveel kilometers weg te hard wordt gereden, uitgesplitst naar snelheid.



Figuur 4: Indicatie snelheid overschrijdingen 2024

Zware snelheidsovertredingen komen voor op alle typen wegen, maar vooral op 60 km/u-wegen. Op 30- en 50 km/u-wegen rijdt 20 tot 25% van het verkeer sneller dan toegestaan. Als de snelheidsdata gecombineerd wordt met ongevalslocaties uit de afgelopen vijf jaar ontstaat een beeld van verhoogde risico's op specifieke wegvakken.

Als gedragsmaatregel worden Dynamische Snelheidsindicator (DSI) borden ingezet. Deze digitale borden tonen de gereden snelheid en maken bestuurders direct bewust van hun rijgedrag. De borden rouleren door de gemeente op basis van snelheidsmetingen en verzoeken van inwoners.



Figuur 5: Ongevalsrisico naar snelheid en gewogen ongevallen in 2024

Hierbij valt op dat er twee zeer hoog risico wegen naar voren komen, waar ontwikkelingen zijn of hebben plaatsgevonden: de Spanjaardsdijk, die ook over grote delen een hoog risico laat zien, is recent veiliger gemaakt door drempels aan te brengen. De Wilhelminabrug staat voor onderhoud geprogrammeerd rond 2028 (eigenaar RWS). Op deze brug komen regelmatig kop-staart ongevallen voor in de wachtrij van auto's voor het verkeerslicht.

In deze analyse komen dezelfde wegen in het buitengebied naar voren die in de voorgaande analyses naar voren kwamen. Dit betekent dat op alle drie de criteria om de verkeersveiligheid te beoordelen (inrichting, snelheid en aantal ongevallen) deze wegen slecht scoren op veiligheid. Hier hebben we als wegbeheerder potentieel veel invloed op de verkeersveiligheid. Waaronder de Spanjaardsdijk, Oerdijk, Cröddendijk en de Deventerweg.

Verder zijn er een aantal wegen met een hoog risico en waar projecten (in voorbereiding) zijn, zoals: Henri Dunantlaan, Zweedsestraat, de Rembrandtkade ter hoogte van de Roland Holstlaan en verschillende wegen buiten de bebouwde kom.

3. Verkeerseducatie

Verkeersveiligheid hangt in belangrijke mate samen met het gedrag van weggebruikers. Wanneer iedereen zich aan de regels houdt, zijn snelheid en gedrag aanpast aan de situatie en defensief rijdt, wordt het verkeer voor iedereen aanzienlijk veiliger. Vandaar dat we permanent inzetten op verkeerseducatie.

De afgelopen jaren is verkeerseducatie binnen onze gemeente stevig op de kaart gezet. Eind 2022 vond de aftrap plaats met een tijdelijke pop-up store in een leegstaand winkelpand aan de Korte Bisschopsstraat. Gedurende zes weken ontvingen we daar ongeveer 800 kinderen – waaronder ook leerlingen uit het AZC en Oekraïense kinderen – voor praktijkgerichte verkeerslessen.

Deze en latere projecten zijn mede mogelijk gemaakt dankzij subsidie van de Provincie Overijssel.

3.1 Projecten in 2024: Route Deventer

Onder de vlag van 'Route Deventer' is in 2024 gewerkt aan een breed programma verkeerseducatie voor alle leeftijden, van peuters tot senioren. Hieronder een overzicht van de belangrijkste projecten:

- Jongleren in het Verkeer: Uitgevoerd op 5 locaties voor kinderen van 2-6 jaar en hun ouders. Bereik: 221 ouders, 94 peuters, 127 kleuters.
- Streetwise ANWB: Praktijklessen op 12 basisscholen voor 2.250 leerlingen, gericht op verkeersinzicht per leeftijdsgroep.
- Verkeersquiz: Groepen 6 en 7. Met 800 deelnemers en een finale in de Stadsschouwburg. Competitie versterkt motivatie.
- Theoretisch verkeersexamen (VVN): 900 boekjes verspreid als voorbereiding op praktijkexamen.
- Praktisch verkeersexamen: Gestegen van 4 naar 30 deelnemende scholen (2023-2024). Met leenfietsen, oefenroutes en vrijwilligersteams.
- Mobiel in de hand, fiets aan de kant: 21 klassen, 525 leerlingen bewust gemaakt van risico's van smartphonegebruik op de fiets.
- Dode Hoekproject: 37 klassen, 1.036 leerlingen leerden over de beperkingen van vrachtwagenzicht en veilig gedrag rondom grote voertuigen.
- Nationale Verkeerslab: Digitale lesmethode voor het voortgezet onderwijs. 3 sessies, 84 leerlingen.
- Split the Risk: Interactieve gastlessen over risicobesef bij jongeren, ook voor ISK-leerlingen. Bereik: 176 leerlingen.
- Opfriscursus scooter: Drie bijeenkomsten voor 45 deelnemers, inclusief praktijktraining met ergotherapeut.
- Opfriscursus fiets: Voor senioren, maar in 2024 niet doorgegaan wegens te weinig aanmeldingen.
- Opfriscursus auto: Nieuwe training voor oudere automobilisten. Door 30 deelnemers gevolgd in twee sessies.

Met dit brede palet aan projecten investeert Deventer in duurzame gedragsverandering en verkeersbewustzijn voor alle doelgroepen. Educatie vormt daarmee een onmisbare aanvulling op infrastructurele en beleidsmatige verkeersveiligheidsmaatregelen.

4. Kansen en handelingsperspectief

De komende jaren richten we ons op wat aantoonbaar werkt. De risicoanalyse geeft inzicht waar de kans op ongevallen het grootst is en waar de inrichting van wegen niet meer past bij het gebruik. Die inzichten vertalen we direct naar onderhoudsprojecten in uitvoering. Zo koppelen we beleid, beheer en uitvoering aan elkaar en werken we stap voor stap aan een veiliger Deventer.

Samen met beheer en onderhoud

De resultaten van de risicoanalyse zijn verwerkt in het MJOP-MIND 2026-2027. Daarin zijn wegen opgenomen die tegelijk bijdragen aan verkeersveiligheid, leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte. Voorbeelden zijn:

- Hoge Hondstraat (west) - uitvoering van een GOW30-inrichting mede mogelijk gemaakt door rijkssubsidie.
- Diepenveenseweg / Van Lithstraat - veiliger fietspositie binnen het nieuwe 30-km-regime, mede mogelijk gemaakt door rijkssubsidie.
- Henri Dunantlaan - een kwaliteitsimpuls met aandacht voor bereikbaarheid en veiligheid.
- Raalterweg – verbeteren hoofdsnel fietsroute Deventer – Raalte en oversteekbaarheid
- Voorbereiding Zweedsestraat - verbeteren weginrichting (GOW50) en structuur fietsnetwerk

(Laatstgenoemde twee wegen worden enkel uitgevoerd als de financiële middelen afdoende zijn)

Door verbetering van de verkeersveiligheid waar mogelijk te koppelen aan geplande onderhoudsprojecten benutten we subsidies optimaal en werken we efficiënt. De investeringen leveren zo niet alleen technische kwaliteit op, maar ook een structurele verbetering van de verkeersveiligheid.

GOW30

Parallel aan grote projecten worden kansrijke maatregelen opgepakt om onderdelen van de Hoofdwegenstructuur (HWS) te realiseren. In overleg met de politieadviseur worden op korte termijn bestaande wegen besproken die grotendeels al voldoen aan de inrichtingseisen van GOW30. Deze wegen kunnen zonder ingrijpende reconstructie worden aangepast. Daarbij wordt afgestemd of handhaving op deze wegen mogelijk is. De aanpassing bestaat voornamelijk uit het plaatsen van nieuwe verkeersborden en het uitvoeren van beperkte maatregelen.

Leren van succes

We volgen de effecten van uitgevoerde maatregelen nauwgezet: snelheidsmetingen, ongevalsdata en signalen uit de wijken vormen de basis om te leren wat werkt. Waar maatregelen aantoonbaar bijdragen aan lagere snelheden of veiliger gedrag, passen we deze werkwijze structureel toe bij volgende projecten. Zo ontstaat een continu leer- en verbeterproces waarin data, uitvoering en beleid elkaar versterken.