

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team: Afdeling Concernstaf

Onderwerp:

Vragen ex art. 46 RvO-GL-Verkeersveiligheidsbrief 2025

Notagegevens

Bestuursorgaan	: B-en-W 20-01-2026
Notanummer	: 2025-1137
Datum	: 20-01-2026
Programma	: 03 - Leefomgeving
Portefeuillehouder	: Wethouder Elferink,
Bijlage(n)	: Antwoordbrief vragen ex art 46 RvO-GL-verkeersveiligheidsbrief 2025.docx, Schriftelijke vragen verkeersveiligheidsbrief.docx

Parafering

15-01-2026: Wethouder15-01-2026: Afdelingsmanager Inrichting en Beheer Leefbaarheid15-01-2026: Teamleider Programmering en Leefbaarheid

Agendering

* 16-01-2026: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

* 16-01-2026: Afdelingsmanager Concernstaf en adjunct-secretaris

Definitieve akkoord

20-01-2026

B & W d.d.: 20-01-2026

Besluit

1. De beantwoording van de vragen ex art 46 RvO van de GL-fractie vast te stellen
2. De beantwoording aan te bieden aan de raad

De nota en het besluit openbaar te maken

Inleiding

Per brief van 18 december 2025 heeft J.A. Diepenhorst van de fractie van GL uw college een aantal schriftelijke vragen ex art 46 RvO gesteld over Verkeersveiligheidsbrief 2025. Bijgaand treft u de beantwoording aan.

Beoogd maatschappelijk resultaat

Kader

Betrokken partijen en participatie

Toelichting op participatiebeleid

Argumenten voor en tegen

Financiële consequenties en dekking

Openbaarmaking en communicatie

Aanpak en uitvoering

Gemeente Deventer
t.a.v. College van B&W
Postbus 5000
7400 GC Deventer

Betreft: Schriftelijke vragen ex. Art. 46 RvO
Onderwerp: Verkeersveiligheidsbrief 2025

Deventer, 18 december 2025

Geacht College van Burgemeester en Wethouders,

De verkeersveiligheidsbrief stelt dat VIA-data structureel een onderschatting geven van de werkelijkheid en dat ziekenhuisdata niet te koppelen zijn aan locaties (blz. 5). De gemeente werkt daardoor met een onvolledig beeld van de feitelijke verkeersonveiligheid. In de brief wordt daarnaast erkend dat subjectieve onveiligheid en bijna-ongevallen grote invloed hebben op verkeersgedrag, maar dat deze momenteel niet structureel worden meegenomen in analyses of beleidsvorming (blz. 5).

Naar aanleiding van de *Verkeersveiligheidsbrief 2025* en de daarin geschetste risico's en databeperkingen, stelt de fractie van GroenLinks u de volgende schriftelijke vragen.

1. De brief noemt dat signalen uit de wijken worden meegenomen bij monitoring, maar niet hoe dit gebeurt of hoe deze input wordt geborgd. Op welke manier worden bewoners op dit moment actief betrokken bij het signaleren van verkeersonveilige situaties?
2. Waarom worden subjectieve onveiligheid en bijna-ongevallen niet structureel betrokken bij de risicoanalyse en beleidsprioritering?
3. Wat vindt het college van de gedachte een vaste methodiek te ontwikkelen om deze vormen van informatie te verzamelen, zoals wijk rondes, observaties, meldpunten of periodiek belevingsonderzoek?
4. Is het college het er mee eens dat het beter is om dit te verankeren in het verkeersveiligheidsbeleid zodat signalen een vaste plek krijgen in analyse en uitvoering?
5. Wanneer kan de raad een voorstel voor zo'n systematische aanpak verwachten?

Namens de fractie van GroenLinks,
Jan-Auwke Diepenhorst

Grote Kerkhof 1
Postbus 5000
7400 GC Deventer

14 0570
telefoon

direct telefoonnummer

gemeente@deventer.nl
e-mail

Aan de fractie van GL
t.a.v.

J.A. Diepenhorst

Interne Post

2025-1137
kenmerk

uw referentie

20 januari 2026
datum

S.B. van der Velden
contactpersoon

Schriftelijke vragen ex art 46 RvO
onderwerp

Geachte heer Diepenhorst,

In uw brief van 18 december jl. hebt u ons college schriftelijke vragen ex art 46 RvO gesteld over Verkeersveiligheidsbrief 2025. Ons antwoord is als volgt.

Vraag 1

De brief noemt dat signalen uit de wijken worden meegenomen bij monitoring, maar niet hoe dit gebeurt of hoe deze input wordt geborgd. Op welke manier worden bewoners op dit moment actief betrokken bij het signaleren van verkeersonveilige situaties?

Antwoord

Bewoners kunnen verkeersonveilige situaties melden via het Meld-systeem. Alle meldingen worden geregistreerd via het Klant Contact Centrum (KCC) en inhoudelijk beoordeeld. De melder ontvangt altijd een reactie over de beoordeling en de eventuele vervolgstappen.

Vraag 2

Waarom worden subjectieve onveiligheid en bijna-ongevallen niet structureel betrokken bij de risicoanalyse en beleidsprioritering?

Antwoord

Subjectieve onveiligheid geeft geen objectief beeld van de verkeersveiligheid. Het is afhankelijk van het beeld van de persoon en situatie waarin iets plaatsvindt. Uiteraard nemen we bij meerdere meldingen over hetzelfde punt de signalen serieus en voeren we een verkeersanalyse uit.

Bijna-ongevallen worden niet geregistreerd omdat hiervoor geen eenduidige definitie of bewezen meetmethode bestaat. Zowel het Landelijk verkeersveiligheidsplatform (SPV) als de adviezen van CROW en Stichting Wetenschappelijk Onderzoek verkeersveiligheid (SWOV) geven aan dat deze vormen van informatie ongeschikt zijn als primaire basis voor risicoanalyse en prioritering.

Vraag 3

Wat vindt het college van de gedachte een vaste methodiek te ontwikkelen om deze vormen van informatie te verzamelen, zoals wijk rondes, observaties, meldpunten of periodiek belevingsonderzoek?

Antwoord

Het college staat open voor het benutten van aanvullende informatie, mits dit gebeurt via een bewezen en uniforme methodiek die gemeentebreed toepasbaar is.

Het college wil hierbij nadrukkelijk aansluiten bij landelijke of regionaal gedragen aanpakken en niet zelfstandig een nieuwe systematiek ontwikkelen. Op dit moment ontbreken dergelijke gevalideerde methodieken.

Vraag 4

Is het college het er mee eens dat het beter is om dit te verankeren in het verkeersveiligheidsbeleid zodat signalen een vaste plek krijgen in analyse en uitvoering?

Antwoord

Het college kiest er niet voor om signalen van subjectieve onveiligheid te verankeren in het verkeersveiligheidsbeleid als structureel onderdeel van analyse en prioritering. Het college wil maatregelen gemeentebreed op een objectieve, vergelijkbare en transparante manier afwegen, zodat de verkeersveiligheid in de hele gemeente verbetert.

Signalen van bewoners worden wel meegenomen in de uitvoering van projecten en beheer. Bij de start van projecten betrekken we eerdere meldingen, om te kijken of deze betrokken kunnen worden bij het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Vraag 5

Wanneer kan de raad een voorstel voor zo'n systematische aanpak verwachten?

Antwoord

Het college komt niet met een dergelijk voorstel naar de raad, zie voor toelichting het antwoord op vraag 3.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris, de burgemeester,

J.P. Wassens

R.C. König