gemeente Deventer

# Nota voor Burgemeester en Wethouders

| | | |
|---|---|---|
| Bestuursorgaan | : | Burgemeester en Wethouders |
| Onderwerp | : | Verkeersveiligheidsbrief 2026 |
| Portefeuillehouder | : | Wethouder Elferink |
| Notanummer | : | 2026-854 |
| Datum B&W-vergadering | : | 3-11-2026 |
| Team | : | Team Ontwerp en Advies |
| Programma | : | 03 - Leefomgeving |
| Parafen voor akkoord nota | : | • 28-10-2026: Wethouder<br>• 27-10-2026: Afdelingsmanager Inrichting en Beheer Leefbaarheid<br>• 28-10-2026: Teamleider Ontwerp en Advies |
| Parafen voor agendering | : | • 30-10-2026: Afdelingsmanager Concernstaf en adjunct-secretaris<br>• 29-10-2026: Gemeentesecretaris/algemeen directeur |
| Bijlagen bij deze nota | : | Verkeersveiligheidsbrief 2026 def.pdf |
| Datum definitieve akkoord | : | 3-11-2026 |

## Besluit

1. De verkeersveiligheidsbrief 2026 vast te stellen
2. De raadsmededeling vast te stellen en 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 tweede verkeersveiligheidsbrief aan. In deze brief staan: de trends, risicolocaties, uitgevoerde maatregelen en educatieprogramma's in 2025.

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

In het 213a Onderzoek gedaan naar verkeersveiligheid is aanbevolen om jaarlijks een verkeersveiligheidsbrief op te stellen. In de bijlage treft u de tweede verkeersveiligheidsbrief aan. In deze brief staan: de trends, risicolocaties, uitgevoerde maatregelen en educatieprogramma's in 2025.

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.
- Herijking Hoofdwegenstructuur (HWS).
- Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer
- Ontwerp Omgevingsvisie

## Betrokken partijen en participatie

## 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. In 2027 zal het omgevingsprogramma Mobiliteit worden voorbereid en ter besluitvorming worden aangeboden, ook in het programma mobiliteit zal aandacht zijn voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en de prioritering van de maatregelen die hieraan bijdragen.

## Financiële consequenties en dekking

De brief sec heeft geen financiële consequenties.

## Openbaarmaking en communicatie

De vaststelling van het besluit gaat gepaard met een persbericht. Voor de externe communicatie wordt aangesloten bij de communicatiemomenten en kernboodschap van het programma MJOP-MIND. Daarnaast worden betrokken partijen op het gebied van verkeersveiligheid, zoals de Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland en de politie, geïnformeerd over het besluit en de vervolgstappen.

## Aanpak en uitvoering

Het persbericht wordt gepubliceerd nadat de raadsmededeling aan de raad is verzonden. Aansluitend worden betrokken partijen, waaronder de Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland en de politie, geïnformeerd. Hierbij wordt aangesloten bij de communicatieplanning van MJOP-MIND.

gemeente Deventer

# RAADSMEDEDELING

Onderwerp : Verkeersveiligheidsbrief 2026
Portefeuillehouder : Wethouder Elferink
Nummer : 2026-854
Datum B&W besluit : 3-11-2026
Team : Team Ontwerp en Advies

## Inleiding

In het 213a Onderzoek gedaan naar verkeersveiligheid is aanbevolen om jaarlijks een verkeersveiligheidsbrief op te stellen. In de bijlage treft u de tweede verkeersveiligheidsbrief aan. In deze brief staan: de trends, risicolocaties, uitgevoerde maatregelen en educatieprogramma's in 2025.

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
- Herijking Hoofdwegenstructuur (HWS)
- Omgevingsprogramma Wegencategorisering Deventer
- Ontwerp Omgevingsvisie

## Kern van de boodschap

Verkeersveiligheid in Nederland staat onder druk, ook in Deventer. Het aantal geregistreerde ongevallen en letselongevallen is in 2025 landelijk en ook in Deventer opnieuw gestegen. Vooral fietsers, ouderen en jongeren blijven kwetsbaar. De belangrijkste risico's hangen samen met snelheid, de inrichting van wegen en fietsroutes en de groeiende drukte op het verkeer.

De gemeente werkt daarom risicogestuurd aan verkeersveiligheid. Dat gebeurt niet met losse maatregelen, maar door verkeersveiligheid te verbinden aan onderhoud, herinrichting van wegen, de invoering van GOW30, verbetering van het fietsnetwerk en het aanbieden van verkeerseducatie.

## Nadere toelichting

Sinds 2024 werkt de gemeente risicogestuurd aan verkeersveiligheid. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar ongevallen, maar ook naar risicofactoren zoals de weginrichting en gereden snelheden. Deze werkwijze sluit aan bij het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV).

De verkeersveiligheidsbrief wordt bij jaarlijks aangeboden op een logisch bestuurlijk moment, zoals bij de vaststelling van het MJOP-MIND. Zo wordt inzichtelijk hoe verkeersveiligheid is meegewogen in de programmering en uitvoering van maatregelen.

De maatregelen zijn gericht op het voorkomen van verkeersslachtoffers door:

- snelheden beter te laten aansluiten op de omgeving;
- fietsroutes en oversteken veiliger te maken;
- verkeersveiligheid structureel mee te nemen in onderhouds- en reconstructieprojecten;

- gerichte verkeerseducatie voor alle leeftijden aan te bieden.

Een verdere versnelling van de invoering van gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur (GOW30) kan bijdragen aan een verdere afname van het aantal (ernstige) letselongevallen. Daarmee wordt invulling gegeven aan de ambitie om het aantal verkeersslachtoffers verder terug te dringen, in lijn met de langetermijndoelstelling van nul vermijdbare verkeersslachtoffers.

De verkeersveiligheidsbrief is als bijlage bijgevoegd.

gemeente Deventer




# Verkeersveiligheidsbrief 2026

oktober 2026

# 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
3. Waar zitten de risico's? ..... 9
   3.1 Snelheid ..... 10
   3.2 Kwetsbare verkeersdeelnemers ..... 12
   3.3 Fietsinfrastructuur ..... 14
   3.4 Weginrichting ..... 15
   3.5 Ongevallenlocaties ..... 16
4. Wat doen we eraan? ..... 17
   4.1 Verkeerseducatie ..... 17
   4.2 MJOP-MIND en projecten ..... 18
   4.3 GOW30 ..... 18
   4.4 Buitengebied ..... 18
5. Leren en bijsturen ..... 19

# 1. In het kort

Met deze verkeersveiligheidsbrief informeren wij u over de stand van zaken in Deventer. De brief laat zien waar de verkeersveiligheid onder druk staat, welke risicofactoren zichtbaar zijn en hoe wij deze verbinden aan projecten, onderhoud, GOW30, fietsbeleid en verkeerseducatie.

De kern is dat Deventer geen enkelvoudig verkeersveiligheidsprobleem heeft. Het gaat om een combinatie van hoge verkeersdruk, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid en een inrichting die op meerdere plekken niet meer past bij het gewenste gebruik.

Voor deze brief zijn de beschikbare ongevals- en snelheidsdata gebruikt tot en met 2025. De proactieve risicoanalyse blijft indicatief: de provinciale risicosoftware is nog niet volledig bijgewerkt met alle actuele gemeentelijke basisgegevens en recente wijzigingen in de openbare ruimte. De kaarten worden daarom gebruikt als signalerend instrument, niet als exact oordeel per wegvak.

De belangrijkste conclusie is dat verkeersveiligheid te verbeteren is wanneer we deze koppelen aan bestaande uitvoeringslijnen: MJOP-MIND, de Hoofdwegenstructuur, GOW30, het fietsnetwerk, snelheidsaanpak en verkeerseducatie.

**Samenvatting**

- In 2025 zijn in Deventer 800 ongevallen geregistreerd op gemeentelijke wegen. Dat is 8% meer dan in 2024. Het aantal letselongevallen nam toe van 64 naar 84, een stijging van 31%. Daarmee wijkt de ontwikkeling af van de ambitie om het aantal letselongevallen structureel te laten dalen.
- Fietsers, e-bikegebruikers, bromfietsers, jongeren en ouderen blijven belangrijke kwetsbare groepen.
- Snelheid, oversteekbaarheid, fietspositie en herkenbaarheid van de wegcategorie zijn de belangrijkste aangrijpingspunten.
- De risicoanalyse is indicatief, maar helpt om patronen te herkennen en verkeersveiligheidsprojecten te prioriteren. De uiteindelijke prioriteit binnen andere vakgebieden wordt ook bepaald door andere beleidsdoelen, beschikbare middelen en de onderhoudsplanning.
- De grootste meerwaarde om de verkeersveiligheid te verbeteren zit in het combineren van data, beheer, ontwerp, gedrag en projectprogrammering.

# 2. De urgentie: Landelijke verkeersveiligheid onder druk

Verkeersveiligheid is niet volledig in één databron te vangen. Daarom combineren we geregistreerde ongevallen, risicobeelden uit provinciale analyses, ziekenhuisinzichten, snelheidsmetingen, meldingen en signalen uit de wijk. Dat geeft geen volledig beeld, maar wel voldoende richting om risico's te herkennen en maatregelen te prioriteren.

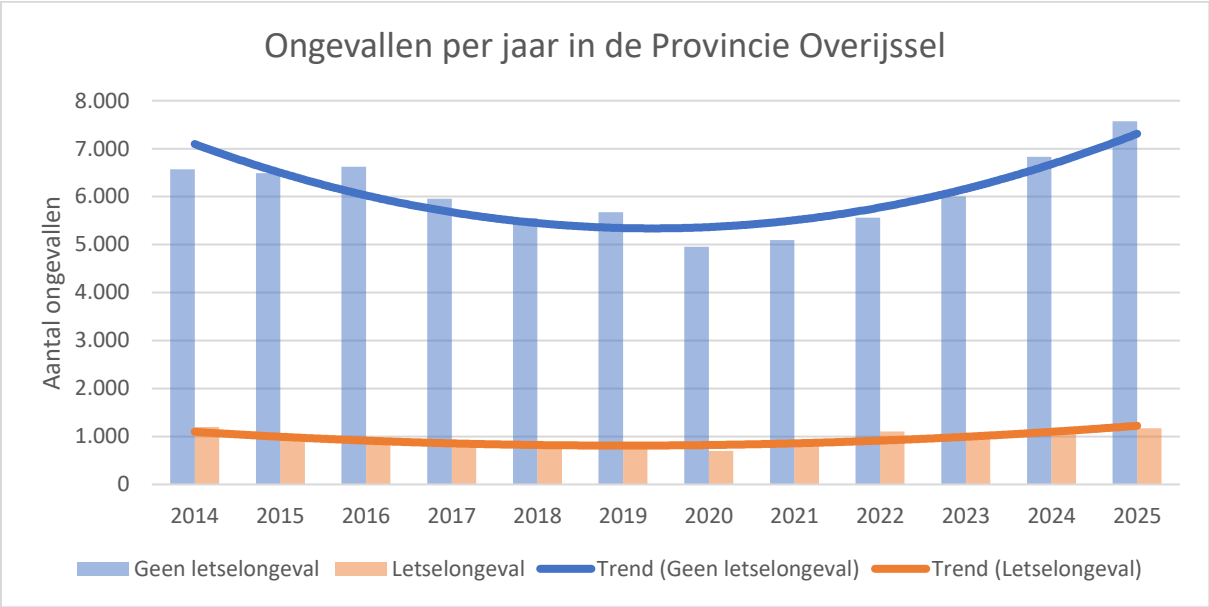



Meer verkeer betekent niet automatisch meer ongevallen, maar de kans dat verkeersdeelnemers elkaar kruisen neemt wel toe. Verkeersveiligheid is in essentie het product van blootstelling, kans en risico: hoe vaker en intensiever verkeer plaatsvindt, hoe groter de kans dat een ongeval zich voordoet.

Ook de registratie kent beperkingen. VIA is het landelijke verkeersveiligheidsplatform waarin geregistreerde verkeersongevallen per locatie worden samengebracht. De gegevens zijn afhankelijk van registratie door politie, verzekeraars en andere partijen. Ziekenhuisgegevens laten landelijk zien dat het aantal verkeersslachtoffers wordt onderschat, maar kunnen vanwege privacy niet rechtstreeks aan locaties worden gekoppeld. Bijna-ongevallen en subjectieve onveiligheid blijven bovendien grotendeels buiten beeld.

## 2.1 Vergelijking binnen de Provincie Overijssel

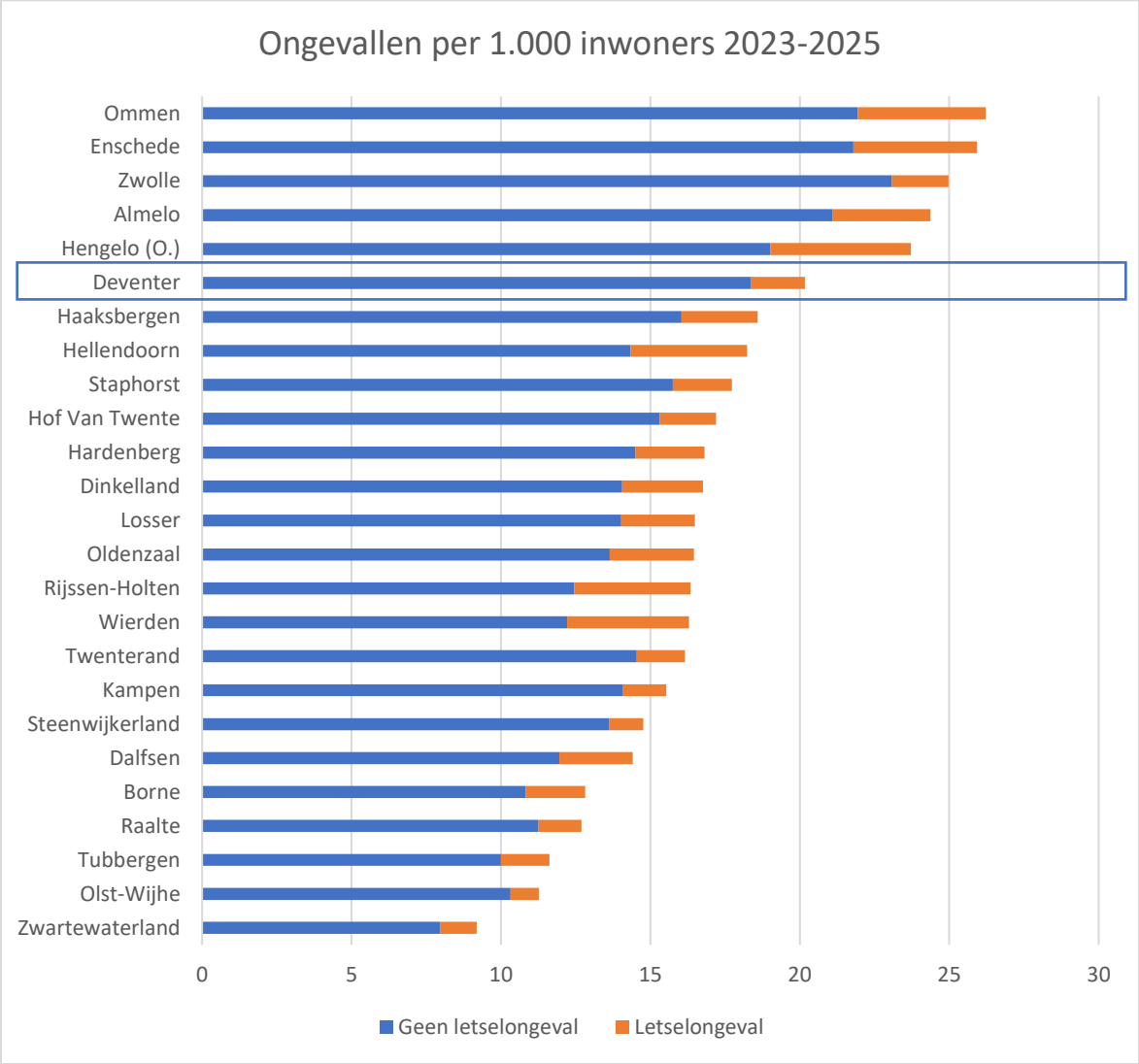
De onderstaande grafiek toont alle ongevallen binnen de Provincie Overijssel per jaar, waarbij onderscheid is gemaakt tussen ongevallen zonder letsel en letselongevallen (waarbij iemand in het ziekenhuis is behandeld of is overleden).




Na de coronaperiode is een stijgende lijn zichtbaar in het aantal geregistreerde ongevallen. Het aantal ongevallen zonder letsel ligt weer boven het niveau van de jaren direct voor corona. Het aantal letselongevallen daalt niet structureel en laat aan het einde van de reeks opnieuw een lichte stijging zien.

In de provincie Overijssel nam het totaal aantal geregistreerde ongevallen toe van circa 7.900 in 2024 naar 8.750 in 2025. Dat is een stijging van 10%. Het aantal letselongevallen nam toe van 1.075 naar 1.175, een stijging van 8%. Ook het aantal ongevallen zonder letsel nam toe, met 11%.

Wanneer deze cijfers worden omgerekend naar geregistreerde ongevallen per 1.000 inwoners, ontstaat een vergelijking tussen Overijsselse gemeenten. Het betreft hier ongevallen op gemeentelijke wegen.

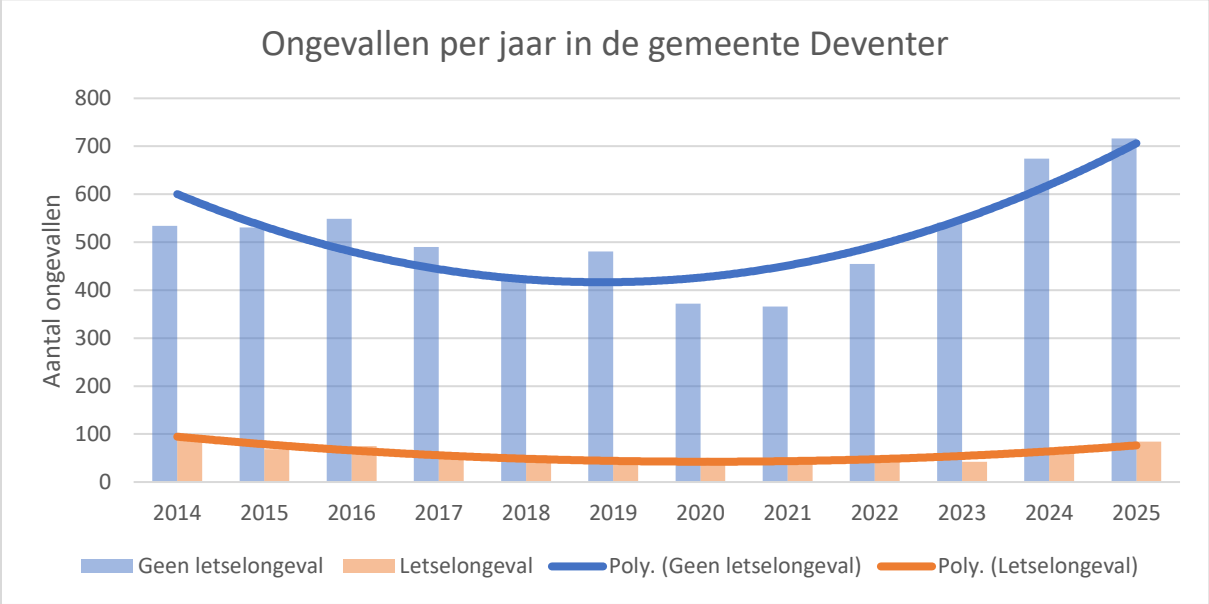



Deventer heeft 20,2 geregistreerde ongevallen per 1.000 inwoners. Daarmee ligt de ongevalsdruk hoger dan in veel kleinere Overijsselse gemeenten. Van de vijf grote Overijsselse gemeenten scoort Deventer op het totale aantal geregistreerde ongevallen per 1.000 inwoners het gunstigst. Ook het aantal letselongevallen per 1.000 inwoners is in Deventer lager dan in Almelo, Enschede en Hengelo, maar iets hoger dan in Zwolle.

## 2.2 Verkeersveiligheid gemeente Deventer

**Aantal ongevallen neemt toe, kans op letsel neemt af.**

De registratie van ongevallen over de periode 2014-2025 laat een tijdelijke dip zien tijdens de coronajaren. Daarna neemt het aantal jaarlijks geregistreerde ongevallen duidelijk toe. Ook het aantal letselongevallen laat geen structurele daling zien. Fluctuaties tussen jaren moeten voorzichtig worden geïnterpreteerd, maar de trend bevestigt dat verkeersveiligheid blijvend aandacht vraagt. Het betreft hier ongevallen op gemeentelijke wegen.




Hoewel het aandeel letselongevallen binnen het totaal lager ligt dan aan het begin van de reeks, daalt het absolute aantal letselongevallen niet structureel. De daling van het aandeel mag daarom niet worden gelezen als afgeronde veiligheidswinst.

In de periode 2023-2025 vonden in Deventer drie dodelijke verkeersongevallen plaats. Daarnaast werden 187 letselongevallen en 1.931 ongevallen zonder letsel geregistreerd. Op basis van landelijke kengetallen bedraagt de indicatieve maatschappelijke kosten circa € 51 miljoen, gemiddeld circa € 17 miljoen per jaar. De raming is indicatief, omdat de lokale registratie geen volledig onderscheid maakt naar letselernst. Hoewel dit geen directe kosten-batenberekening is, onderstreept de vergelijking het grote maatschappelijke belang van verkeersveiligheid in relatie tot de beschikbare investeringsmiddelen.

# 3. Waar zitten de risico's?

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 vorige 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 software is nog niet volledig bijgewerkt met alle actuele gemeentelijke basisgegevens en recente wijzigingen in de openbare ruimte. De kaarten zijn daarom een signalerend hulpmiddel. Een locatie vraagt altijd om een aanvullende verkeerskundige beoordeling op basis van functie, gebruik, inrichting en lokale kennis.

De analyse combineert gedragsindicatoren (zoals rijsnelheden) 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.

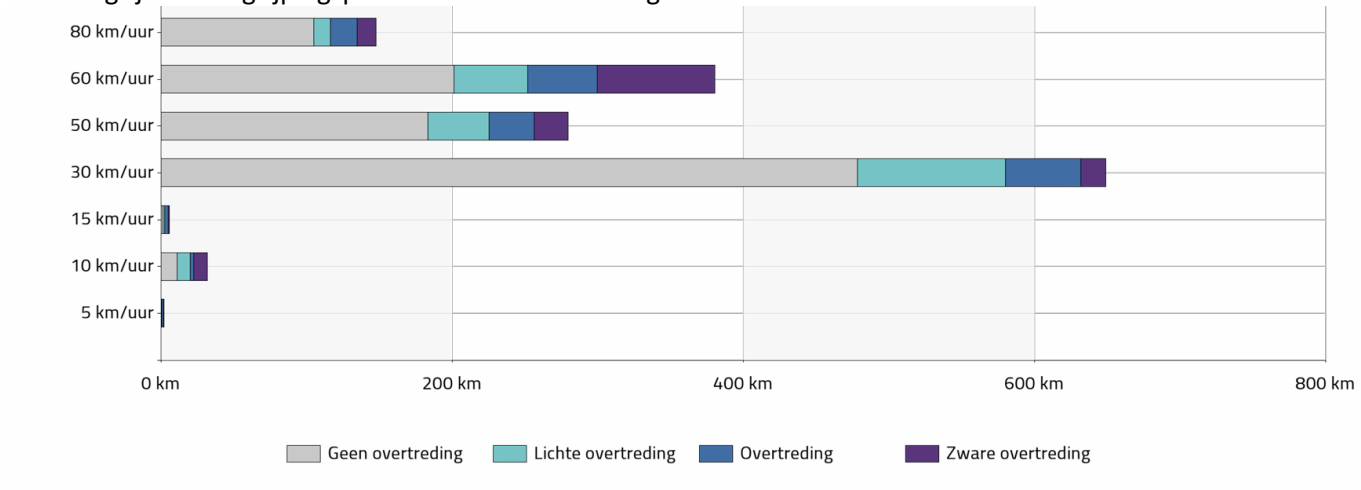
De belangrijkste criteria waarop getoetst wordt, zijn:

- 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.

## 3.1 Snelheid

Snelheid is een cruciale risicofactor. Hogere snelheden vergroten de kans op een ongeval en maken de afloop ernstiger, vooral voor fietsers en voetgangers. Snelheidsbeheersing blijft daarom een van de belangrijkste aangrijpingspunten voor verkeersveiligheid.




*Figuur 1: Indicatie snelheid overschrijdingen 2024*

Snelheidsovertredingen komen op meerdere wegtypen voor. In absolute lengte valt vooral het 30 km/uur-netwerk op, omdat dit een groot deel van het gemeentelijke wegennet vormt. Op 60 km/uur-wegen is vooral het aandeel overtredingen en zware overtredingen relevant. Voor verkeersveiligheid zijn vooral locaties belangrijk waar snelheid samenvalt met fietsverkeer, oversteekbewegingen, obstakels of geregistreerde ongevallen.

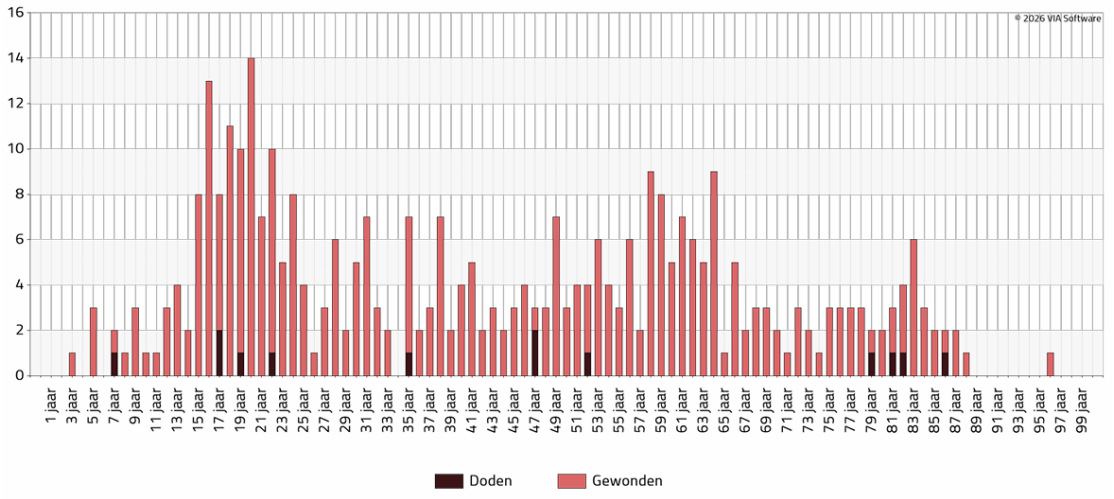



*Figuur 2: Ongevalsrisico naar snelheid en gewogen ongevallen in 2024 (software niet bijgewerkt)*

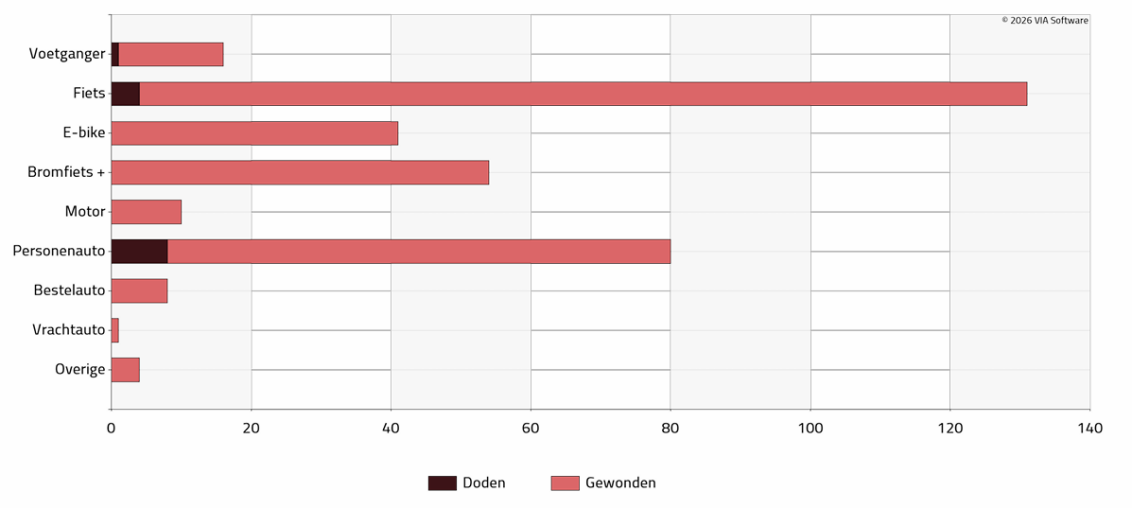
In deze kaart zijn gereden snelheden gecombineerd met geregistreerde ongevallen uit de vijf voorafgaande jaren. Vooral wegvakken waar meerdere risicofactoren samenvallen vallen op. Op de Spanjaardsdijk zijn inmiddels snelheidsremmende maatregelen aangebracht. De Wilhelminabrug blijft een aandachtspunt door kop-staartongevallen in de wachtrij voor het verkeerslicht. Onderhoud door Rijkswaterstaat staat vooralsnog rond 2028 gepland.

## 3.2 Kwetsbare verkeersdeelnemers

De analyse van verkeersslachtoffers in Deventer over 2021-2025 laat zien dat slachtoffers in meerdere leeftijdsgroepen voorkomen. Jongeren vallen op door hun deelname als fietser, bromfietser of bestuurder met nog beperkte ervaring. Bij ouderen is de lichamelijke kwetsbaarheid groter, waardoor een ongeval vaker ernstige gevolgen heeft. De analyse vraagt daarom om maatregelen die zowel gedrag en ervaring als de veilige inrichting van routes en oversteken meenemen. *Deze cijfers gelden voor alle wegen in de gemeente, dus ook van de Provincie en het Rijk.*




*Figuur 3: Verkeersslachtoffers versus leeftijd 2021 t/m 2025 in Deventer*



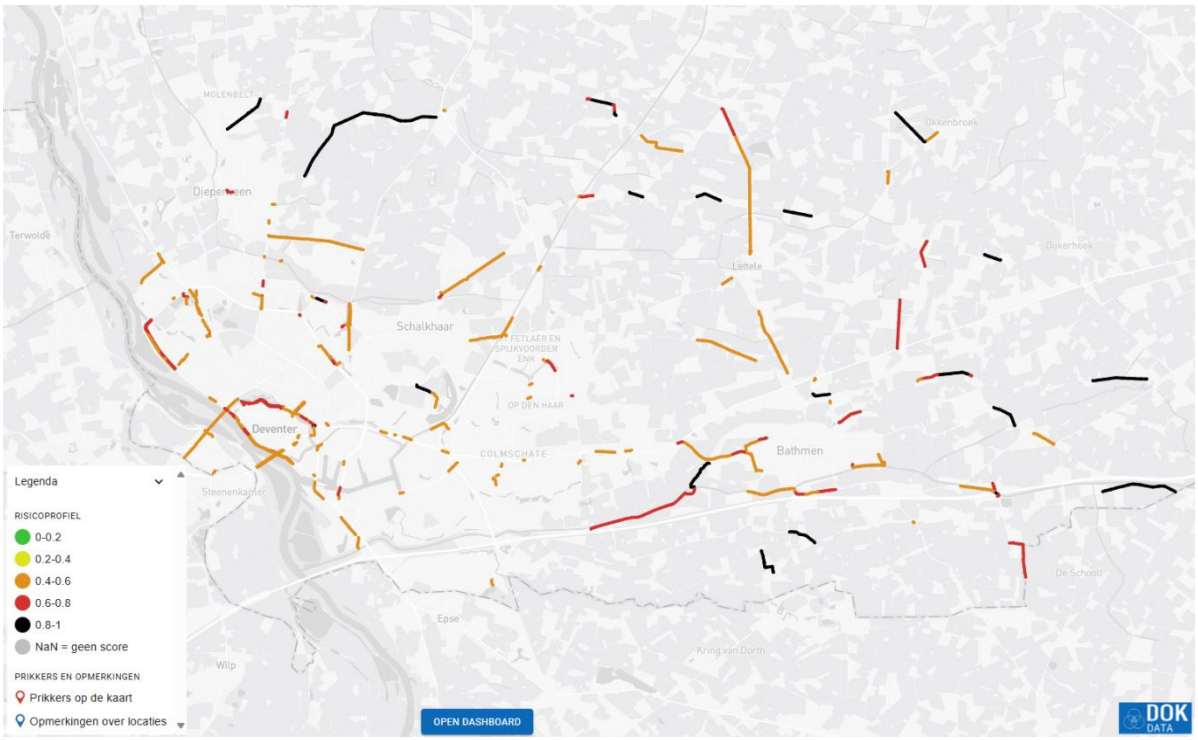

*Figuur 4: Verkeersslachtoffers versus vervoerswijze 2021 t/m 2025 in Deventer*

Fietsers vormen de grootste groep verkeersslachtoffers. Dat past bij het hoge fietsgebruik in Deventer, maar bevestigt dat fietsveiligheid een centrale opgave blijft. De diversiteit op het fietspad neemt toe door e-bikes, bakfietsen, speedpedelecs, fatbikes en bromfietsachtige voertuigen. Daardoor worden voldoende ruimte, overzichtelijke kruispunten, veilige oversteken en passende snelheidsregimes belangrijker.

De analyse sluit aan op projecten die de fietsveiligheid verbeteren. Op de Diepenveenseweg en Van Lithstraat gaat het om GOW30 en een fietsstraat. Op de Raalterweg en Zwolseweg wordt gewerkt aan doorfietsroutes en betere oversteken. Voor de Zweedsestraat en Visbystraat wordt een reconstructie voorbereid die de weginrichting en de structuur van het fietsnetwerk verbetert.

## 3.3 Fietsinfrastructuur

Het risicoprofiel van vrijliggende fietspaden is indicatief beoordeeld. Daarbij is gekeken naar breedte in relatie tot het aantal fietsers en naar ligging binnen de obstakelvrije zone. Kruispunten en oversteken zijn hierin niet meegenomen, terwijl juist daar veel interactie met ander verkeer plaatsvindt. De kaart moet daarom worden gelezen als signaalkaart voor fietspadkwaliteit, niet als volledige veiligheidsbeoordeling van fietsroutes.




*Figuur 5: Toetsing risico inrichting fietspaden (hoger dan 0,4) in 2024 (software niet bijgewerkt)*

Veel vrijliggende fietspaden in Deventer voldoen aan de aanbevolen kenmerken die het risico op ongevallen verlagen. De aandachtspunten liggen vooral bij smallere fietspaden in het buitengebied en op routes rond het historische centrum. Smalle profielen, beperkte obstakelvrije ruimte en groeiend fietsgebruik kunnen daar leiden tot een verhoogd risico. Bij onderhoud, herinrichting en routekeuzes verdienen deze locaties extra aandacht. Daarbij gelden de nieuwe inrichtingseisen voor fietsinfrastructuur zoals deze zijn opgenomen in het (ontwerp)-Omgevingsprogramma Fiets.

De Raalterweg vraagt specifieke aandacht (matig risico, oranje). Deze is (deels) gecategoriseerd als Doorfietsroute, en heeft een belangrijke functie in de verbinding Deventer-Raalte. De route wordt naar verwachting zwaarder belast door toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Bij verdere uitwerking moet daarom niet alleen naar fietspadbreedte worden gekeken, maar ook naar oversteekbaarheid, kruispuntvormen en aansluiting op het omliggende fietsnetwerk.

## 3.4 Weginrichting

Het volledige wegennet van Deventer is indicatief getoetst aan de wetenschappelijk onderbouwde richtlijnen van CROW, waaronder publicatie 312 en opvolgers. Daarbij is beoordeeld in hoeverre functie, inrichting en gebruik op elkaar aansluiten. De uitkomst is geen definitief oordeel per wegvak, maar een signaal voor een nadere verkeerskundige beoordeling.




*Figuur 6: Ongevalsrisico naar weginrichting, vanaf 0,4 risico en 200 mvt/etmaal in 2024 (software niet bijgewerkt)*

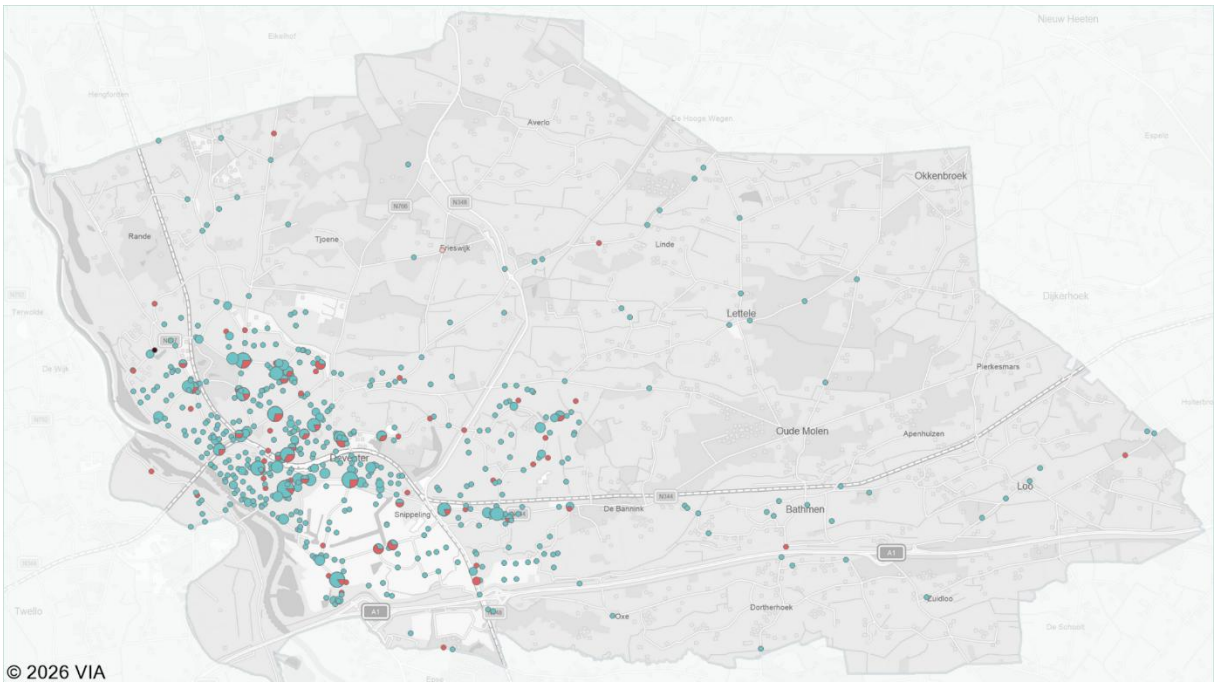
Op huidige 30 km/uur-wegen gaat het vooral om straten waar het wegbeeld nog onvoldoende snelheid remt. Asfalt kan passen bij een GOW30, maar alleen wanneer herkenbare inrichtingselementen en passende snelheidsremming aanwezig zijn.

Op huidige 50 km/uur-wegen ontstaat vooral risico waar fietsers en automobilisten onvoldoende gescheiden zijn of waar de wegfunctie niet meer past bij het stedelijke gebruik. Juist deze wegen komen in beeld voor GOW30 of voor verbetering van de fietspositie. Deze wegen zijn ook als zodanig opgenomen in het Omgevingsprogramma Wegencategorisering. Hiermee worden zowel de kans op een ongeval als de gevolgen van het ongeval verkleind, resulterend in een lager verkeersveiligheidsrisico.

Op huidige 60 km/uur-wegen in het buitengebied ontstaat het risicobeeld vooral door de combinatie van snelheid, bomen en andere obstakels dicht langs de rijbaan en het ontbreken van snelheidsremming. Vrijliggende fietspaden kunnen op wegvakken veiligheid bieden, maar vragen bij kruispunten en oversteken extra aandacht.

## 3.5 Ongevallenlocaties

Verkeersongevallen komen verspreid over de hele gemeente voor, met de grootste concentratie binnen de stad Deventer. Dat is verklaarbaar: hier komen de meeste verplaatsingen, kruispunten, fietsrelaties, schoolroutes, centrumfuncties en gebiedsontsluitingswegen samen. Buiten de stad is het aantal locaties beperkter, maar ook daar doen zich verspreid over het buitengebied ongevallen voor.




*Figuur 7: Alle ongevallenlocaties 2025 (www.via.nl/nl-NL/Map).*

De kaart laat zien dat de geregistreerde ongevallen over het netwerk zijn verspreid. Binnen de stad is de concentratie groter dan in het buitengebied.

# 4. Wat doen we eraan?

## 4.1 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.

Onder de vlag van 'Route Deventer' is in 2025 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 6 locaties voor kinderen van 2-6 jaar en hun ouders. Bereik: 359 ouders, 381 peuters enk leuters.
- Streetwise ANWB: Praktijklessen op 8 basisscholen voor 2.000 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 35 deelnemende scholen (2023-2025). Met leenfietsen, oefenroutes en vrijwilligersteams.
- Mobiel in de hand, fiets aan de kant: 5 klassen, 140 leerlingen bewust gemaakt van risico’s van smartphonegebruik op de fiets.
- Dode Hoekproject: 18 klassen, 518 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: 622 leerlingen.
- Opfriscursus scootmobiel: twee bijeenkomsten voor 30 deelnemers, inclusief praktijktraining met ergotherapeut.
- Opfriscursus fiets: Voor senioren, maar in 2025 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.

## 4.2 MJOP-MIND en projecten

De verkeersveiligheidsopgave is verbonden met MJOP-MIND. In dit programma staan onderhouds- en vervangingsprojecten die tegelijk kansen bieden voor verkeersveiligheid, leefbaarheid, klimaatadaptatie en kwaliteit van de openbare ruimte. Door verkeersveiligheidsprojecten te combineren met onderhoudsprojecten worden middelen efficiënter benut. De volgende projecten zijn vanuit verkeersveiligheid relevant:

- Versneld 30 - op circa 45 wegen wordt GOW30 versneld ingevoerd. Het project is opgenomen in MJOP-MIND 2027-2030.
- Hoge Hondstraat (west) - omvorming van GOW50 naar GOW30, mede mogelijk gemaakt door rijkssubsidie.
- Diepenveenseweg / Van Lithstraat - omvorming naar GOW30 en inrichting als fietsstraat, mede mogelijk gemaakt door rijkssubsidie.
- Koningin Wilhelminalaan - omvorming van GOW50 naar GOW30, rijkssubsidie in behandeling.
- Raalterweg - verbetering van de doorfietsroute Deventer-Raalte en verbetering van de oversteekbaarheid, mede mogelijk gemaakt door provinciale subsidie.
- Zweedsestraat / Visbystraat - voorbereiding van reconstructie en verbetering van de weginrichting en de structuur van het fietsnetwerk.
- Zwolseweg - reconstructie tot doorfietsroute, in afwachting op provinciale subsidie.
- Overstichtslaan-Dreef - verbeteren van de inrichting en de verkeersveiligheid binnen de samenhang van het netwerk.
- Rotonde Laan van Borgele en rotonde Europaplein - maatregelen oversteekrisico's te verminderen.
- Kanaaldijk Oost - reconstructie tot doorfietsroute, in afwachting op provinciale subsidie.

De uitvoering en fasering van projecten blijven afhankelijk van beschikbare middelen, subsidies, projectvoorbereiding en besluitvorming. De koppeling met MJOP-MIND zorgt er wel voor dat verkeersveiligheid niet los wordt benaderd, maar wordt verbonden met technische kwaliteit, ruimtelijke kwaliteit en beheer.

## 4.3 GOW30

De snelheidsanalyse uit paragraaf 3.1 onderbouwt waarom GOW30 niet alleen een juridische snelheidsverlaging is, maar vooral een inrichtingsopgave. Een lagere limiet werkt pas goed wanneer het wegbeeld, kruispunten, oversteeklocaties en snelheidsremming daarbij passen.

Parallel aan grote projecten worden kansrijke GOW30-maatregelen in 2026 voorbereid en in 2027 en 2028 uitgevoerd. In overleg met de politieadviseur is bekeken welke bestaande wegen al grotendeels passen bij een GOW30-inrichting en met beperkte infrastructurele maatregelen kunnen worden aangepast. Daarbij is beoordeeld of de inrichting geloofwaardig is voor de weggebruiker en of handhaving mogelijk is. De inschatting is dat op circa 45 wegen versneld GOW30 wordt ingevoerd. Dit project heet Versneld 30 en is opgenomen in MJOP-MIND 2027-2030.

## 4.4 Buitengebied

Voor het buitengebied ligt de opgave vooral bij 60 km/uur-wegen waar snelheid, obstakels en ongevallen samenkomen. Voorbeelden zijn de Spanjaardsdijk, Oerdijk, Cröddendijk en Deventerweg. Bij toekomstig onderhoud wordt bekeken waar snelheidsremming, bermveiligheid en veilige oversteeklocaties kunnen worden gecombineerd.

# 5. Leren en bijsturen

Het Omgevingsprogramma Mobiliteit is in ontwikkeling. Het Programma Fiets wordt hierin opgenomen. Verkeersveiligheid is daarbij een integraal onderdeel. De monitoring binnen het programma biedt de basis om doelen, maatregelen en resultaten in samenhang te volgen. Daarbij gaat het om afzonderlijke projecten én om de ontwikkeling van het mobiliteitsnetwerk als geheel.

Voor deze monitoring zijn vaste procedures nodig voor het verzamelen, beheren en actualiseren van gegevens. De huidige gegevens bestaan onder meer uit verkeersintensiteiten, snelheden, geregistreerde ongevallen, meldingen, gegevens over de infrastructuur en signalen van weggebruikers. De ontwikkeling van ziekenhuisgegevens geeft aanvullend inzicht in verkeersslachtoffers en doelgroepen.

Bij verkeerseducatie worden verschillende aanpakken toegepast. Het bereik en de ervaringen van deelnemers, scholen en uitvoerende partijen geven inzicht in de bruikbaarheid van deze aanpakken. Deze informatie kan worden gebruikt om activiteiten voort te zetten, aan te passen of uit te breiden. Educatie richt zich op het voorkomen van onveilig gedrag. Het is een aanvulling op een veilige inrichting en gerichte handhaving.

Bij de overdracht van projecten naar beheer worden wijzigingen in de openbare ruimte verwerkt in de Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT) en andere gemeentelijke basisbestanden. Daardoor sluiten de gegevens niet altijd aan op de actuele inrichting. Actuele basisgegevens zijn nodig om wijzigingen in de risicoanalyse te herkennen en ontwikkelingen door de jaren heen te volgen.

Fietspaaltjes zijn niet volledig opgenomen in de gemeentelijke gegevens. Deze objecten kunnen een rol spelen bij eenzijdige fietsongevallen, bijvoorbeeld wanneer zij slecht zichtbaar of ongunstig geplaatst zijn. De Fietsersbond en Haskoning hebben een landelijke kaart en controleaanpak ontwikkeld om fietspaaltjes in beeld te brengen. Deze informatie kan worden vergeleken met de gemeentelijke registratie en het beheer.

Bij grotere maatregelen kan vooraf worden vastgelegd welk verkeersveiligheidsdoel wordt gevolgd en welke gegevens daarvoor beschikbaar zijn. Een vergelijking van de situatie voor en na uitvoering geeft inzicht in het effect van een maatregel. Daarbij zijn ook effecten op omliggende wegen, fiets- en looproutes, openbaar vervoer en bereikbaarheid relevant. De uitkomsten kunnen aanleiding geven tot aanpassing van inrichting, beheer, educatie, communicatie of handhaving.