
18 **2026_B&W_00230** **Informatienota verkeersveiligheid Steenwijkerland - informeren**

Samenstelling:

Aanwezig:

Erik de Groot, burgemeester en voorzitter; Melvin Smit, wethouder; Trijn Jongman, wethouder; Marcel Scheringa, wethouder; Miriam Slomp-Dekkers, wethouder; Dennis Eikenaar, waarnemend gemeentesecretaris; Jelmer Trox, directiesecretaris

Samenvatting

Steenwijkerland kiest voor een risicogestuurde aanpak volgens het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Op basis van analyse van ongevals cijfers, wegennet, gedrag en kwetsbare groepen zijn risicolocaties uitgewerkt. Steenwijkerland investeert in infrastructuur en campagnes. Voor meerdere projecten zijn subsidies aangevraagd of toegekend.

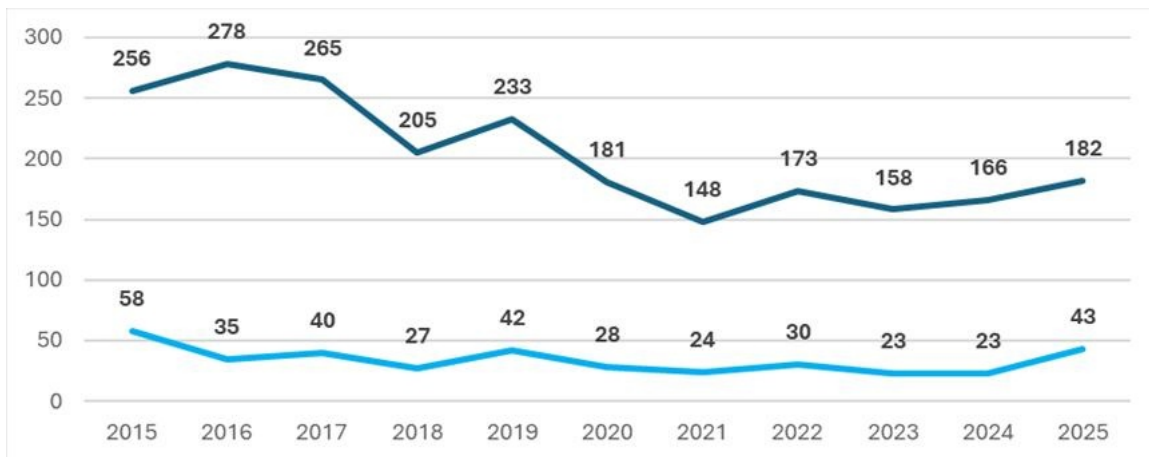
Informatienota

Inleiding

Hoewel het aantal verkeersongevallen en gewonden in Steenwijkerland sinds 2015 is afgenomen, vallen er nog steeds jaarlijks slachtoffers. In 2022 kende de gemeente zelfs een piek van vijf verkeersdoden. Deze ontwikkelingen benadrukken dat verkeersveiligheid niet vanzelfsprekend is en blijvende inzet vraagt. Het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) vormt het landelijke raamwerk voor het gemeentelijke beleid. Dit plan zet in op een risicogestuurde aanpak: niet alleen reageren op ongevallen, maar proactief risico's identificeren en verminderen. Steenwijkerland sluit hierbij aan en heeft een uitgebreide risicoanalyse uitgevoerd waarin historische ongevals cijfers, infrastructuurkenmerken, verkeersgedrag en kwetsbare groepen centraal staan.

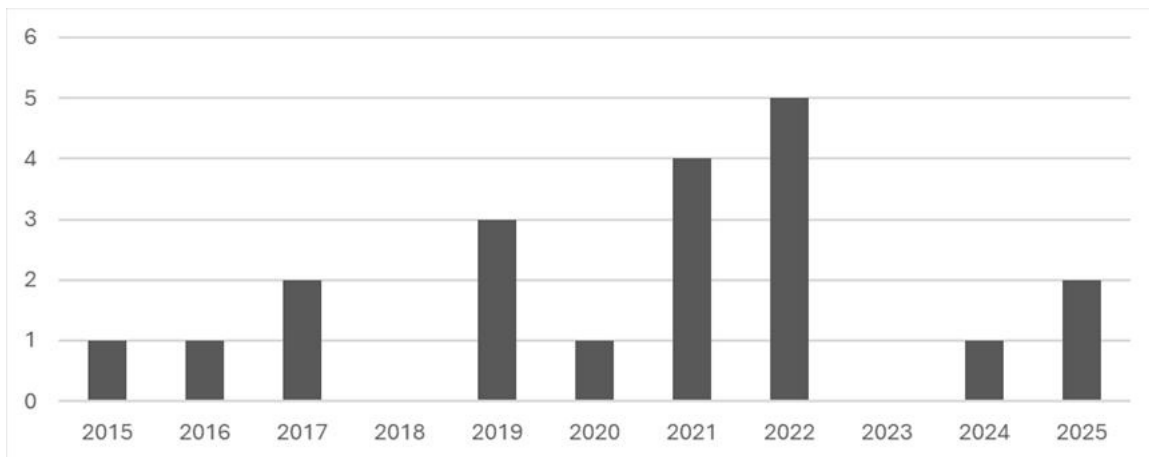
Kernboodschap

Het verkeer is in de afgelopen decennia steeds veiliger geworden. In 25 jaar tijd is het aantal verkeersslachtoffers met 42% afgenomen in Nederland. Toch is er reden tot zorg: de trend omlaag zet zich niet meer door. Sinds 2022 zijn de meeste verkeersdoden fietsers. Auto's zijn veiliger geworden voor de gebruiker, maar ook groter, zwaarder, sneller en talrijker. In algemene zin is het verkeer steeds drukker geworden: van wandelgebied tot snelweg. Hoewel het aantal ongevallen sinds 2015 met 29% is gedaald, is de stagnatie ook in Steenwijkerland te zien:



Aantallen geregistreerde ongevallen (donkerblauw) en gewonden (lichtblauw)

De afname van het aantal (dodelijke) verkeersslachtoffers maakt het, paradoxaal genoeg, ook moeilijker om risicolocaties in beeld te krijgen. Omdat de absolute aantallen klein zijn is minder inzichtelijk geworden waar de risico's ontstaan.



Aantal geregistreerde verkeersdoden in Steenwijkerland

Deze constatering is de basis voor de risicogestuurde aanpak geworden: verder kijken dan ongevallencijfers. Voor de gemeente als geheel is gekeken naar bevolking, wegennet, beleid, maatregelen, gedrag, het voertuigenpark en de weginrichting. De belangrijkste bevindingen:

- De leeftijdsgroepen van Steenwijkerland sluiten redelijk aan bij het gemiddelde van Nederland. Er is een groeiende groep ouderen die relatief veel gebruik maken van de fiets, en sneller gewond raken bij ongevallen.
- Steenwijkerland kent relatief veel 60-wegen in het buitengebied. Gecombineerd gebruik (van voetganger tot vrachtwagen) en snelheidsoverschrijdingen brengen op deze wegen de nodige risico's met zich mee.
- Er zijn meer verkeersactiviteiten voor het onderwijs, educatieacties en campagnes in Steenwijkerland dan gemiddeld in Nederland. Ook is er specifiek beleid en ambtelijke capaciteit voor verkeersveiligheid.
- Bestuurders van motorvoertuigen plegen meer snelheidsovertredingen dan gemiddeld in Nederland. Buiten de bebouwde kom is dat volgens de *Verkeersveiligheidsmonitor* drie keer zo veel als het landelijk gemiddelde. Andere overtredingen, zoals telefoongebruik en het niet dragen van een verplichte helm, komen juist minder voor.

- Het bezit van auto's, brommers, snorfietsen, motoren en bestelauto's is hoger dan het landelijk gemiddelde, maar niet veel hoger.
- Specifiek de doelgroep toeristen is moeilijk te identificeren, de herkomst en/of verblijfsstatus van verkeersdeelnemers wordt niet bijgehouden. Er is geen indicatie dat er op locaties met veel toeristen meer ongevallen plaats vinden dan op kruisingen of wegvakken met een vergelijkbare intensiteit.

Om vanuit de risicoanalyse naar een uitvoeringsprogramma toe te kunnen werken, zijn specifieke wegen en kruispunten beoordeeld op de volgende kenmerken:

- Aanwezigheid van landbouwverkeer: landbouwvoertuigen zijn relatief groot en zwaar. In combinatie met kwetsbare weggebruikers (voetgangers en fietsers) kan dat voor onveiligheid zorgen.
- Ongeloofwaardige inrichting: hiervan is sprake als de vorm en uitstraling van de weg niet passen bij de toegestane maximumsnelheid en gebruikers.
- Onveilig ingerichte fietspaden: smalle fietspaden vergroten de kans op (enkelzijdige) ongelukken, bij drukte wordt dat erger. Ook obstakels in berm, de onderhoudsstaat en verharding kunnen daaraan bijdragen.
- Ongevallen: de traditionele benadering blijft belangrijk. Als op een locatie veel ongevallen voorkomen is het aannemelijk dat het een risicolocatie is.
- Schoolfietsroutes: fietsende scholieren op een wegvak of kruising zijn een bijzondere groep omdat ze vooral tijdens de spits op pad gaan en het (groeps)gedrag extra risico's kan opleveren.
- Snelheidsovertredingen: als bestuurders snel rijden is zowel de kans op als de impact van een eventueel ongeluk groter. Op locaties waar de gereden snelheden hoog liggen is de kans op ernstige ongelukken ook groter.
- Verkeersintensiteiten: hoe drukker een weg, hoe groter de kans op conflicten zonder weggebruikers. Als er onvoldoende capaciteit is om het verkeer op te vangen bestaat het risico op ongevallen.
- Wildaanrijdingen: op plekken waar veel dieren de weg oversteken komen vaker wildaanrijdingen voor. Deze informatie kan ook worden ingezet om logische plekken voor faunapassages te vinden.

Uit de analyse is een lijst van locaties met een verhoogd risicoprofiel gekomen. De 35 locaties met het hoogste risicoprofiel zijn opgenomen als bijlage. Verder zijn ook nog specifiek de fietspadbreedtes in de hele gemeente onderzocht.

Consequenties voor de gemeente

Er ligt een duidelijke opgave voor Steenwijkerland om te blijven investeren in verkeersveiligheid. Dat gebeurt door infrastructurele maatregelen, gedragsbeïnvloeding en in het dagelijks beheer.

Infrastructuur

Om de verkeersveiligheid te verbeteren werkt de gemeente aan infrastructurele projecten om de veiligheid te verbeteren. De belangrijkste actuele projecten rondom verkeersveiligheid zijn opgenomen als bijlage. Dit is geen complete lijst, want ook als het gaat om bredere ontwikkelingsplannen wordt het onderdeel verkeer integraal meegenomen. Hierbij valt te denken aan schoolomgevingen, winkelgebieden, rioleringswerkzaamheden en de diverse woningbouwplannen van groot tot klein.

Op dit moment zijn er in Steenwijkerland nog erftoegangswegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km per uur. Al sinds de jaren 90 is het uitgangspunt dat de toegestane snelheid op dergelijke wegen 30 km per uur is. Deze wegen worden waar mogelijk conform dat beleid teruggebracht naar 30. De wens om ook ontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (deels) af te waarderen naar 30 km per uur, is verankerd in verschillende gebiedsvisies.

Gedragsbeïnvloeding

De gemeente zet ook in op het bevorderen van de verkeersveiligheid met verkeerseducatie en gedrags- en bewustzijns campagnes. Hierbij wordt samengewerkt met de provincie Overijssel, Veilig Verkeer Nederland (VVN), en andere (lokale en landelijke) partners. Het gaat dan onder andere om:

- Aandacht voor landelijke campagnes zoals MONO (geen afleiding in het verkeer), Bob (geen alcohol in het verkeer), "aan in het donker" (fietsverlichting), "check je snelheid".
- In 2025 is een fietshelmsubsidie opgesteld voor inwoners van Steenwijkerland in het verlengde van de landelijke campagne "Zet 'm op".
- Diverse verkeerseducatieprojecten en lessen bij basisscholen en het voortgezet onderwijs zoals onder andere: de verkeerslesmethode van VVN en de projecten: JONGleren in het verkeer, Streetwise, Dode Hoek, verkeerseexamens (zowel theoretisch als praktisch), Fiets4Safe en het Nationale Verkeerslab.
- Ondersteuning van VVN Steenwijkerland bij het organiseren van de verkeerseexamens, fietscontroles, BOBcontroles en scootmobielcursussen.

Dagelijks beheer

Op basis van signalen van inwoners en informatie over snelheden en verkeersstromen uit datasystemen treft de gemeente waar nodig verkeersmaatregelen. Fysieke aanpassingen zoals de aanleg van drempels in woonstraten gebeuren doorgaans alleen in combinatie met gepland wegenonderhoud. De gemeente heeft een aantal matrixborden (knipperende smileyborden). Deze dragen bij aan bewustwording en hebben een tijdelijk effect op de gereden snelheden. Deze worden ingepland en door gerouleerd op diverse locaties in de gemeente.

Communicatie

Verkeersveiligheid is een onderwerp dat zeer sterk leeft bij een groot deel van de inwoners. Veel inwoners weten de gemeente telefonisch, schriftelijk of digitaal te vinden om hun melding of wens over te brengen. De lokale kennis van inwoners is vaak praktisch en bruikbaar. Meldingen of verzoeken leiden dan ook regelmatig tot kleine aanpassingen (bijvoorbeeld het verplaatsen van een bord, verwijderen van een paaltje en dergelijke). Er zijn ook gevallen waarbij de noodzaak niet wordt herkend of er op korte termijn geen maatregelen gepland staan of mogelijk zijn. Bij het behandelen van meldingen en verzoeken is het uitgangspunt om de melding te toetsen aan de objectieve data en duidelijk terug te koppelen, ook als de gewenste uitkomst niet kan worden geleverd.

Bewoners verenigen zich ook op straat- of wijkniveau (bijvoorbeeld via werkgroepen) en hebben via de gebiedscoördinatoren contact met de gemeente. Als er maatregelen gewenst worden helpt dit om een gemeenschappelijke inzet uit een straat of buurt te formuleren.

Vervolg

Voor de volgende infrastructurele projecten heeft het college een subsidieaanvraag gedaan bij de Rijksoverheid:

- Subsidie voor Woningbouw op Korte Termijn (WOKT) voor de verkeersveilige ontsluiting van Steenwijk Zuidoost (€ 1.442.750) en de nieuwe woonwijk 'Bloemwijk' bij Vollenhove (€ 678.590). De subsidie dekt maximaal 65% van de totale kosten tot de genoemde bedragen als plafond. Deze subsidies zijn toegekend.
- Subsidie voor het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) voor de aanleg van het vrij liggend fietspad langs de Ossenzijlerweg (€ 425.000), de herinrichting van de Vendelweg en de aanleg van een rotonde bij de Gasthuislaan/Schansweg (€ 455.098). De subsidie dekt maximaal 50% van de totale kosten tot de genoemde bedragen als plafond. Het is nog niet bekend of deze subsidie wordt toegekend.

Om deze projecten uit te kunnen voeren zijn aanvullende middelen nodig. Het college onderzoekt nu welke omvang en financiële behoefte uit de projecten voortkomt, welke andere cofinanciering eventueel mogelijk is en komt dan met een voorstel naar de gemeenteraad.

Besluit

In te stemmen met de informatienota verkeersveiligheid Steenwijkerland.

Bijlagen

1. Bijlage SPV.pdf

Bijlage 1: Hoogste risicolocaties

In de provinciale tool *ongevalrisico* hebben alle kruisingen en wegvakken in de gemeente een score van 0 tot 1 toebedeeld gekregen op basis van de aanwezigheid van landbouwverkeer, (on)geloofwaardige inrichting, (on)veilig gerichte fietspaden, ongevallen, schoolfietsroutes, snelheidsovertredingen, verkeersintensiteiten en wildaanrijdingen. Alle wegvakken met een hoge risicoscore zijn aanvullend kwalitatief getoetst door de gemeente. Hierbij is gecontroleerd of de interpretatie aansluit op de eigen gegevens van de gemeentes. Omdat het gaat om een inschatting van risico's suggereert een getalsmatige score (e.g. 0,742) een grote mate van nauwkeurigheid, terwijl er altijd sprake is van interpretatie. Om die reden is een ruime lijst van de 35 hoogste risicolocaties opgenomen op alfabetische volgorde.

Type	Straatnaam/kruising	Woonplaats
Gelijkwaardige kruising	A.F. Stroinkweg, Hesselingendijk	Scheerwolde
Voorrangskruising	Bedelaarspad, Meppelerweg, Schansweg	Steenwijk
Weg 60 km/h	Beulakerweg	Giethoorn
Voorrangskruising	Beulakerweg N334, Cornelisgracht	Giethoorn
Voorrangskruising	Beulakerweg N334, Veneweg	Wanneperveen
Voorrangskruising	Blokszijlseweg N333, Kooiweg	Scheerwolde
Voorrangskruising	Blokszijlseweg N333, Oeverweg	Scheerwolde
Voorrangskruising	Capellekade, Tukseweg	Steenwijk
Voorrangskruising	Dennenallee, Looweg, Meppelerweg	Steenwijk
Voorrangskruising	Dolderweg, Hooidijk	Steenwijk
Voorrangskruising	Dolderweg, Produktieweg, Tukseweg	Steenwijk
Voorrangskruising	Eesveenseweg, Fietspad, toerit A32	Steenwijk
Voorrangskruising	Eesveenseweg, Fietspad, Woldmeentherand	Steenwijk
Voorrangskruising	Flevoweg N762, Weg van Rollecate	Vollenhove
Rotonde	Gagelsweg, Meppelerweg (Koperberg)	Steenwijk
Voorrangskruising	Gasthuislaan, Schansweg	Steenwijk
Voorrangskruising	Gasthuispoort, Tulpstraat, Vendelweg	Steenwijk
Fietspad	Heerendijk	Steenwijkerwold
Weg 50 km/h	Kerkweg	Giethoorn
Weg 30 km/h	Kornputsingel	Steenwijk
Weg 80 km/h	Lageweg	Blankenham
Gelijkwaardige kruising	Matthijs Kiersstraat, Tukseweg	Steenwijk
Weg 50 km/h	Meppelerweg	Steenwijk
Gelijkwaardige kruising	Meppelerweg, Oosterpoort, Stationsstraat	Steenwijk
Fietspad	Onderduikersweg	De Bult
Weg 80 km/h	Ossenzijlerweg	Ossenzijl
Voorrangskruising	Tukseweg/Paardenmarkt, Woldpoort	Steenwijk
Fietspad	Schaarweg	Vollenhove
Rotonde	Schansweg, Vendelweg	Steenwijk
Voorrangskruising	Stationsstraat, Tramlaan	Steenwijk
Fietspad	Steenwijkerweg	Witte Paarden
Weg 60 km/h	Thijssengracht	Giethoorn
Weg 50 km/h	Tukseweg	Steenwijk
Weg 50 km/h	Vendelweg	Steenwijk
Weg 50 km/h	Veneweg	Wanneperveen

Bijlage 2: Actuele projecten rondom verkeersveiligheid

Fase	Project
Uitvoering	Herinrichting van de gemeentelijke Beulakerweg fietsverbinding Giethoorn-Steenwijk
Uitvoering	Verbreiding van het Kalenbergerpad
Uitvoering	Herinrichting van de Oldemarktseweg op Thij
Uitvoering	Verbeteren van de fietsverbinding Steenwijkerdiep-Zuid
Voorbereiding	Aanleg van de randweg bij Blokzijl
Voorbereiding	Aanleg van een vrij liggend fietspad langs de Ossenzijlerweg
Voorbereiding	Vernieuwen/verbreden van het Hamspad in Blankenham
Voorstel*	Herinrichting van de Vendelweg en aanleg van rotonde Schansweg/Gasthuislaan
Voorstel*	Verkeersveilige ontsluiting van Steenwijk Zuidoost/Meppelerweg

*Voor deze projecten is nog geen financiering beschikbaar gesteld door de gemeenteraad.

