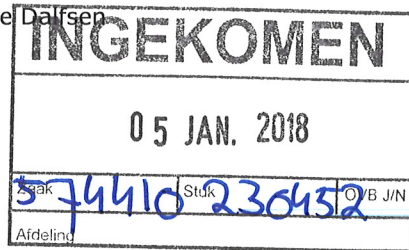


Luttenbergstraat 2  
Postbus 10078  
8000 GB Zwolle  
Telefoon 038 499 88 99  
Fax 038 425 48 88  
overijssel.nl  
postbus@overijssel.nl

Gemeenteraad van de gemeente Dalfsen  
Postbus 35  
7720 AA DALFSEN



**Inlichtingen bij**  
mw. K. Wolterink  
telefoon 038 499 82 56  
[k.wolterink@overijssel.nl](mailto:k.wolterink@overijssel.nl)  
[r.t.avest@overijssel.nl](mailto:r.t.avest@overijssel.nl)

KvK 51048329  
IBAN NL45 RABO 0397 3411 21

Onderwerp: Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 2017-2020.

Geachte raadsleden van gemeente Dalfsen,

Datum

14.12.2017

Kenmerk

2017/0450776

Pagina

1

Ter informatie deel ik u mee dat wij Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel positief hebben geadviseerd het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid Overijssel 2017-2020 vast te stellen. Dit heeft zij gedaan in haar vergadering van 18 juli 2017.

#### Toelichting proces

Uw brief

Het Bestuurlijk Vervoersberaad West-Overijssel heeft in haar vergadering eerder dit jaar reeds positief gereageerd op het voorstel van Gedeputeerde Staten.

Uw kenmerk

Provinciale Staten heeft het belang onderstreept door € 8.400.000,00 beschikbaar te stellen voor de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid.

Het meerjarenprogramma is in gezamenlijkheid met gemeenten, politie, ROV Oost-Nederland en andere verkeersveiligheidspartners opgesteld. Wij richten ons met dit programma op de meest kwetsbare verkeersdeelnemers en de gevaarlijkste gedragingen: scholieren, fietsers, rijden onder invloed, snelheid en weginrichting.

Wij zetten in op een vernieuwende aanpak. Wij richten ons daarbij op een integrale aanpak, waarbij wij de samenwerking en verbinding zoeken met andere beleidsthema's zoals ruimtelijke ordening, volksgezondheid en onderwijs. Ook kennis en innovatie is belangrijk voor verkeersveiligheid, gezamenlijk met kennisinstituten, maar ook met maatschappelijke organisaties en marktpartijen proberen wij onze doelen te bereiken. Naast een reactieve aanpak staat een risicogestuurde werkwijze (waar leiden bepaalde ingrepen tot de hoogste afname van het risico) centraal.

Een vernieuwende aanpak is nodig omdat het aantal ernstige verkeersslachtoffers de laatste jaren toeneemt. Nog te vaak worden families getroffen door leed als gevolg van verkeersongevallen. Het aantal verkeersdoden en -gewonden moet omlaag. Dit vraagt om een impuls in ons gezamenlijke Overijsselse verkeersveiligheidsbeleid. Dit meerjarenprogramma is daarvoor de basis. De oplossingen in het kader van verkeersveiligheid zijn meer dan enkel infrastructurele maatregelen. Handhaving, gedragsbeïnvloeding en innovatie zijn maatregelen en acties die nadrukkelijk meer als oplossingen ingezet gaan worden.

Bijlagen

Meerjarenprogramma  
Verkeersveiligheid  
2017-2020

Datum verzending

**Wat vragen wij van u?**

Laten wij met elkaar de handschoen oppakken door structureel samen te werken, zowel tussen wegbeheerders onderling als ook met politie en andere verkeersveiligheidspartners. Daarbij gaan wij door op de ingeslagen weg, maar met focus op een vernieuwende aanpak die tot de gewenste impuls leidt:

Wij willen in 2020 ten opzichte van 2002 het aantal verkeersdoden met 53% verlagen. Daarnaast moet de Beleidsimpuls leiden tot het doorbreken van de negatieve trend in het aantal ernstige verkeersslachtoffers.

Via deze brief doen wij een oproep aan uw gemeente om het thema Verkeersveiligheid nadrukkelijk een plek te geven in uw gemeentelijke programma's, zodat wij gezamenlijk kunnen werken aan deze doelstelling. Deze brief is verzonden vanuit het collectief van provincie Overijssel en de 14 Twentse gemeenten. Ondergetekende is regionaal bestuurlijk trekker van het thema Verkeersveiligheid in Twente.

**Datum**

14.12.2017

**Kenmerk**

2017/0450776

**Pagina**

2

**Uw brief**

-

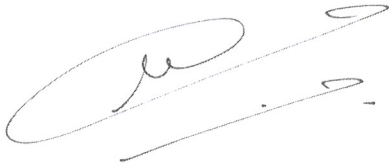
**Uw kenmerk**

-

Schrijft u ons een brief of e-mail? Wilt u ook het kenmerk vermelden dat u bovenaan deze brief vindt? Op die manier kunnen wij sneller op uw vraag of opmerking reageren.

Met vriendelijke groet,

Bestuurlijk trekker 'thema Verkeersveiligheid'



Wout Wagemans,  
Wethouder bereikbaarheid en mobiliteit Raalte

BIJLAGE: Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid Overijssel 2017-2020

---



# Meerjarenprogramma verkeersveiligheid Overijssel 2017 - 2020



*Rapport*

24 juli 2017



Dit meerjarenprogramma verkeersveiligheid is bedoeld als inspiratiedocument om op basis van de hierin genoemde activiteiten jaarlijks te bepalen welke te realiseren. In de samenwerking rondom verkeersveiligheid in Overijssel kunnen partijen participeren die bij kunnen dragen aan een betere verkeersveiligheid. Dit meerjarenprogramma is tot stand gekomen met medewerking van:



Samenstelling van dit meerjarenprogramma is uitgevoerd door:





## Voorwoord

We bevinden ons op een omslagpunt in verkeersveiligheid. Het aantal slachtoffers stijgt sinds jaren. Daarnaast biedt de ingezette transitie in mobiliteit via technologische innovaties kansen voor verkeersveiligheid, maar leidt de introductie van de elektrische fiets en de smartphone tot verkeersonveiligheid. Dit vraagt om een impuls in ons gezamenlijke Overijsselse verkeersveiligheidsbeleid. Dit meerjarenprogramma is daarvoor de basis. De komende jaren gebruiken we dit met de samenwerkingspartners op verkeersveiligheid als vertrekpunt om via de integrale regionale Mobiliteitsaanpak daadwerkelijk de verkeersveiligheid te verbeteren.

Daarbij vinden wij het belangrijk nadrukkelijk in te zetten op gedragsverandering en activiteiten te ontwikkelen van onderop en samen met de gebruiker. Dit meerjarenprogramma biedt daar goede aanknopingspunten voor via onder andere de insteek vanuit 'noaberschap'. Inwoners weten wat er speelt en komen daarmee met zinvolle en gedragen invalshoeken voor Overijsselse verkeersveiligheidsactiviteiten. Daarbij gaat het er ook om de verbreding met andere onderwerpen te kiezen, zoals leefbaarheid, gezondheid en economie.

Laten we met elkaar de handschoen oppakken door structureel samen te werken, zowel tussen wegbeheerders onderling als ook met politie en andere verkeersveiligheidspartners. Daarbij gaan we door op de ingeslagen weg, maar met focus op een vernieuwende aanpak die tot de gewenste impuls leidt.

De bestuurlijk trekkers verkeersveiligheid Overijssel



Jelle Beintema  
Wethouder Mobiliteit  
Hellendoorn



Wout Wagenmans  
Wethouder Bereikbaarheid  
en mobiliteit Raalte



## Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>1</b>
<b>2. Aandachtsgebieden</b>	<b>4</b>
<b>3. Impuls voor verkeersveiligheid</b>	<b>6</b>
<b>4. Beoordelingskader</b>	<b>13</b>
<b>5. Organisatie en samenwerking</b>	<b>16</b>

### **Bijlagen**

1. Overzicht mogelijke activiteiten
2. Analyse verkeersveiligheid
3. Proces ontwikkeling meerjarenprogramma verkeersveiligheid
4. Werkwijze en resultaten van co-creatie
5. Bronnen voor het beoordelingskader
6. Robuust programma ROV Oost Nederland
7. Begrippenlijst

# 1. Inleiding

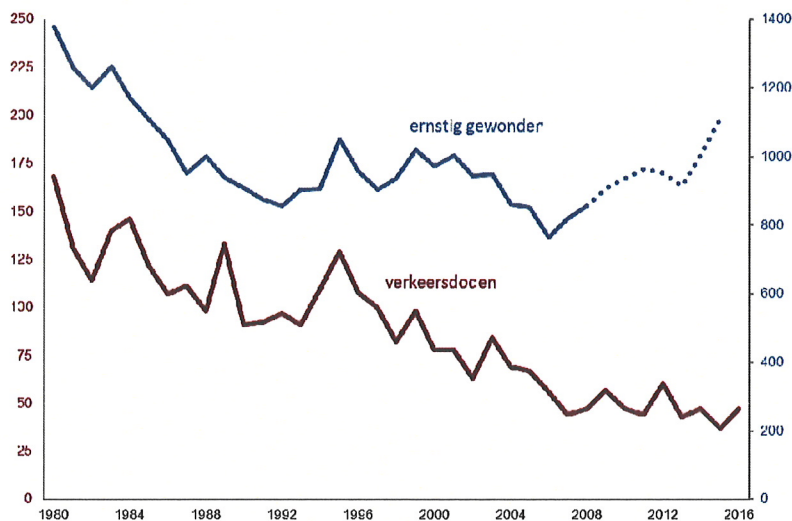
## Missie verkeersveiligheid

In Overijssel willen we dat iedereen elke dag weer veilig thuiskomt! Niet dat we elk ongeval kunnen uitsluiten, maar om het signaal af te geven dat ieder slachtoffer er één te veel is. Veilig thuiskomen is namelijk meer! Meer gezonde mensen, meer besparing van mensenlevens, meer besparing van geld, meer gezamenlijke inspanning. Een inspanning die ons allemaal aangaat. Daar willen we als verkeersveiligheidspartners gezamenlijk aan werken via dit meerjarenprogramma verkeersveiligheid.

## Aanleiding voor een beleidsimpuls: toenemend aantal slachtoffers

Nederland was op verkeersgebied jarenlang een van de veiligste EU-landen, maar de dalende trend van ernstig gewonden en verkeersdoden in de laatste decennia is voorbij: het aantal in het verkeer omgekomen slachtoffers neemt al twee jaar toe. Nederland behoorde met Zweden en het Verenigd Koninkrijk tot de aanvoerders van de lijst van verkeersveiligste landen in de Europese Unie. In dat overzicht van de European Transport Safety Council is Nederland gezakt naar de negende plaats. Daarmee kost de onveiligheid in het verkeer jaarlijks € 14 miljard aan onder andere medische kosten en schade aan wegen. Dat is nog exclusief economische schade als gevolg van files en stremmingen die ontstaan door ongevallen met vertragingen en onbetrouwbaarheid als resultaat. Verkeersveiligheid draagt daarmee ook bij aan de economische bereikbaarheid van Overijssel.

In Overijssel is de afgelopen jaren ook sprake van een stijging van het aantal ernstige verkeersslachtoffers. De dalende trend van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers is gestopt. Op die manier worden de doelstellingen in 2020 niet gehaald. Inspanningen zijn echt noodzakelijk om ervoor te zorgen dat iedereen elke dag weer veilig thuiskomt. Om dat te bereiken, is een beleidsimpuls verkeersveiligheid gewenst. We willen in 2020 ten opzichte van 2002 het aantal verkeersdoden met 53% verlagen. Daarnaast moet de Beleidsimpuls leiden tot het doorbreken van de negatieve trend in het aantal ernstige verkeersslachtoffers. Daarvoor is in 2015 een nieuwe strategie opgesteld<sup>1</sup> die in dit meerjarenprogramma namens de verkeersveiligheidspartners in Overijssel verder is uitgewerkt.



Figuur 1: ontwikkeling ernstig gewonden en verkeersdoden in Overijssel

<sup>1</sup> Onder de naam 'Koersdocument verkeersveiligheidsaanpak Overijssel'

### Strategie beleidsimpuls

De strategie van de beleidsimpuls focust op drie sporen:

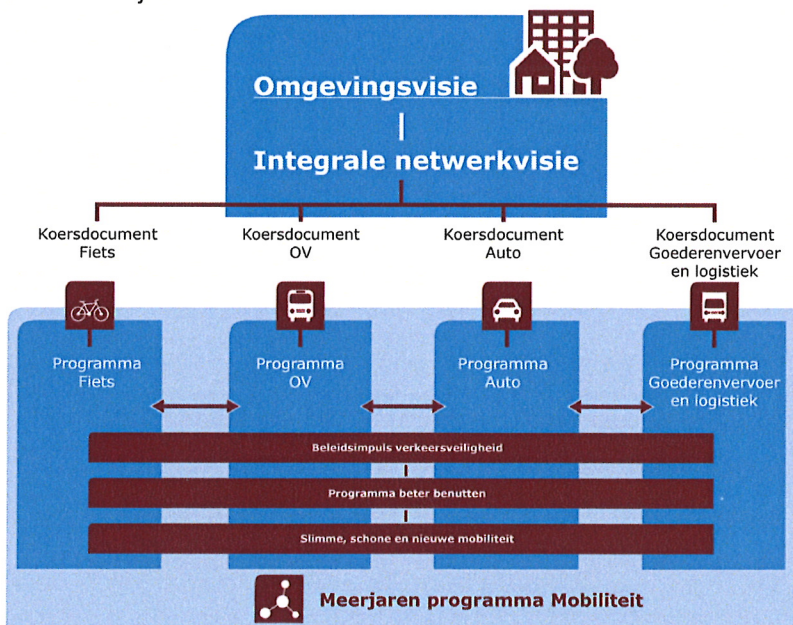
- Doorontwikkelen van de integrale aanpak, onder meer: samenwerking met aanpalende beleidsvelden, gebruik maken van burgerkracht, kiezen voor wijk- en dorpsgerichte aanpak, veiligheid schoolomgeving in brede zin, sluiten van Safety Deals.
- Door met Duurzaam Veilig (infrastructuur, gedrag en voertuig), onder meer: proactieve aanpak risicolocaties, koppeling beheer en onderhoud, veiligheidstoets op projecten, traversenproblematiek, nieuwe samenwerkingsverbanden op gebied gedragsbeïnvloeding, integratie infrastructuur-educatie-gedrag, smaller en doelgerichter aanbod van educatie en voorlichtingsprojecten, focus op specifieke doelgroepen, gerichte handhaving, subjectieve onveiligheid.
- Kennis en innovatie, onder meer: inzicht in gedrag- en cultuurverandering in relatie tot verkeersveiligheid, eenduidige methodiek voor proactief meten en monitoren, voertuigontwikkelingen en gevolgen hiervan voor verkeersveiligheid, inzicht in kosteneffectiviteit van maatregelen.

Met deze drie sporen in het achterhoofd is dit meerjarenprogramma opgesteld.

### Rol meerjarenprogramma: agendazettend voor mobiliteitsaanpak

Het meerjarenprogramma is een eerste stap richting het uitvoeren van activiteiten. Het dient als agendazettend als het gaat om uitvoering van de beleidsimpuls en ter inspiratie om jaarlijks te bepalen welke activiteiten door partners in de aanpak van verkeersonveiligheid daadwerkelijk worden uitgevoerd. Daarbij is het een dynamisch meerjarenprogramma dat ieder jaar bijgesteld en aangevuld kan worden. Het is urgent dat jaarlijks met grote ambitie te blijven doen.

In Overijssel werken diverse partners aan de regionale mobiliteit, inclusief verkeersveiligheid, via de integrale regionale mobiliteitsaanpak. In dat proces vindt de dynamiek plaats om steeds opnieuw te bepalen wat we in het daaropvolgende jaar gaan uitvoeren en wat we in de jaren daarna willen realiseren door actualisatie van het meerjarenprogramma. Dit gaat in een samenspel tussen de verschillende onderwerpen binnen mobiliteit. Daarvoor zijn ook meerdere koersdocumenten en beleidsimpulsen opgesteld. In onderstaand figuur is weergegeven hoe deze verschillende beleidsstukken zich tot elkaar verhouden. In de mobiliteitsaanpak wordt jaarlijks integraal afgewogen waar daadwerkelijk in te investeren.



Figuur 2: onderlinge relatie beleidsdocumenten mobiliteit Overijssel



Passend bij de Regionale Mobiliteitsaanpak in Overijssel is dat het regionale trekkerschap op de diverse thema's verdeeld wordt onder de deelnemende wethouders verkeer en vervoer. Ook voor het thema verkeersveiligheid is een bestuurlijk trekker aangesteld, zowel voor West-Overijssel als voor Twente.

De rol van de provincie in deze nieuwe samenwerkingsstructuur is drieledig: als wegbeheerder van het provinciale wegennet, als regisseur van het verkeersveiligheidsbeleid in de provincie en als partner in de regio voor het faciliteren en organiseren van kennisontwikkeling.

Vanuit haar verantwoordelijkheid als regisseur verleent provincie Overijssel financiële bijdragen aan gemeentelijke projecten verkeersveiligheid en het ROV Oost Nederland en heeft ze daarnaast € 8 miljoen beschikbaar gesteld voor de implementatie en realisatie van de meest kansrijke voorstellen uit dit meerjarenprogramma<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Statenvoorstel Beleidsimpuls Verkeersveiligheid, PS/2016/781



## 2. Aandachtsgebieden

Eerder al in de ontwikkeling van de beleidsimpuls<sup>3</sup> is een aantal aandachtsgebieden benoemd. Dit zijn scholieren, fietsers, rijden zonder invloed, snelheid en weginrichting. Deze aandachtsgebieden vormen de basis voor dit meerjarenprogramma.

### **Scholieren**

Inzetten op scholieren (zowel basisschool als voortgezet onderwijs) is om drie redenen zinvol. Scholieren vormen een kwetsbare doelgroep in het verkeer, kunnen niet altijd het gevaar goed inschatten en het is een levensfase waarin het nuttig is in te zetten op educatie over verkeersveiligheid. Met dat laatste wordt een basis gelegd voor verkeersveilig gedrag in de rest van het leven.

### **Fietsers**

Jaarlijks neemt het fietsgebruik toe en uit onderzoek blijkt dat fietsen bijdraagt aan een gezonde en duurzame samenleving. Daarbij is fietsen een snelle en goedkope wijze van vervoer. Fietsers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers omdat fietsers zich onbeschermd en met een relatief groot snelheidsverschil mengen met ander verkeer. Sinds 2000 is sprake van een stijgende trend in het aantal fietsers dat ernstig gewond raakt in het verkeer. Fietsongevallen vinden hoofdzakelijk plaats op lokale wegen. Op fietspaden neemt de drukte en diversiteit toe. Vooral ouderen zijn het slachtoffer. Dit zijn vaak eenzijdige ongevallen waarbij geen motorvoertuig betrokken is. Aandacht voor deze kwetsbare groep in het verkeer is dus van belang.

### **Rijden zonder invloed**

Rijden onder invloed is een van de belangrijkste oorzaken van ernstige verkeersongevallen in Nederland. Uit analyse van de ongevalsgegevens blijkt dat er bij relatief veel slachtofferongevallen alcohol of drugs in het spel was. Ook geneesmiddelen kunnen een nadelig effect hebben op de rijvaardigheid. Het aandeel bestuurders onder invloed van alcohol in Nederland daalde jarenlang alleen in de groep relatief lichte drinkers. In 2011 en 2013 leek ook de groep zware overtreders kleiner te worden. Dit zou positief zijn voor de verkeersveiligheid, omdat zware alcoholovertreders bij ongeveer twee derde van de ernstige alcoholongevallen betrokken zijn. In 2015 was het aandeel zware alcoholovertreders echter weer licht toegenomen. Ook komt het rijden onder invloed van andere middelen de laatste jaren vaker voor. Belangrijk is in te zetten op zware overtreders die rijden onder invloed en daarbij samen te werken met organisaties die veel kennis hebben over verslavingen en vaak al contact hebben met deze doelgroep vanuit andere maatschappelijke doelen.

Bij Rijden zonder invloed speelt ook de vergrijzing en het medicijngebruik. Daarnaast gaat verouderen vaak langzaam, waardoor ouderen niet beseffen dat bepaalde rij(vaardigheids)taken niet meer goed beheerst worden.

### **Snelheid**

Snelheid speelt bij ongeveer 30% van alle verkeersongevallen een rol. Bij een hogere rijnsnelheid is de remweg langer, de beschikbare reactietijd korter en een eventuele botsing harder. Eén kilometer harder rijden dan is toegestaan, betekent dat je 3% meer kans hebt op een ongeval. Bij een complexe verkeerssituatie waarin de weggebruiker in korte tijd veel informatie moet verwerken en meerdere beslissingen moet nemen, stijgt de kans op een ongeval als je te hard rijdt. Hoe hoger de snelheid, hoe

---

<sup>3</sup> Pilots in Twente en Salland in het voorjaar van 2016

meer kans op ernstig letsel bij een ongeval. Dit geldt niet alleen voor de veroorzaker van het ongeluk, maar ook voor de 'tegenpartij'.

### ***Weginrichting***

Met Duurzaam Veilig is de afgelopen decennia veel geïnvesteerd in een veilige weginrichting. Dit heeft bijgedragen aan de verkeersveiligheidscijfers, maar er is nog een aantal onderdelen van de infrastructuur die specifieke aandacht nodig heeft. Dat gaat bijvoorbeeld om het verder werken aan veilige inrichting van 30km/u en 60km/u-zones, veilige en 'vergevingsgezinde' 80km/u-wegen en het veiliger inrichten van VOC-punten volgens de principes van Duurzaam Veilig. Uit ongevalsanalyse blijkt dat veel ongevallen plaats vinden op 50-km/u-wegen. Deze verdienen bijzondere aandacht. Afzonderlijke investeringen in de infrastructuur zijn niet snel aan de orde, daarom is het zaak om de verkeersveiligheid van de infrastructuur te verbeteren als een weg of riool toe is aan groot onderhoud (werk met werk maken). Ook innovaties in de GWW-sector (Grond-, Weg- en Waterbouw) en het gebruik van nieuwe materialen kunnen helpen om de infrastructuur veiliger te maken.

### 3. Impuls voor verkeersveiligheid

Zoals in hoofdstuk 1 aangegeven, is een impuls nodig om het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden naar beneden te brengen. Hoewel we de goede projecten vooral willen voortzetten is dit meerjarenprogramma niet gericht op meer van hetzelfde; het gaat om een impuls voor de bestaande aanpak die de huidige cijfers ombuigt. Die impuls wordt gerealiseerd door, uitgaande van de gebruikelijke aandachtsgebieden, op een andere manier uitvoering te geven aan verkeersveiligheid en ook aan te sluiten bij ontwikkelingen rondom mobiliteit. Er valt winst te behalen (een impuls te realiseren) door een andere aanpak voor verkeersveiligheid als het gaat om werkwijze en samenwerking. Concreet verwachten we voor verkeersveiligheid een impuls door:

- Innovatie
- Nieuwe voertuigen
- Ontwikkelen van activiteiten van onderop en samen met de gebruiker (noaberschap)
- Integraal werken met andere beleidsthema's (binnen en buiten mobiliteit)
- Structureel koppelen van gedrag en infra

#### ***Innovatie***

De wereld van mobiliteit verandert. Er ontstaan steeds meer innovaties als gevolg van technische- en ICT-ontwikkelingen wat op termijn wellicht tot zelfrijdende voertuigen leidt. Dit kan de verkeersveiligheid vergroten, bijvoorbeeld doordat auto's slimmer worden via een adaptive cruise control, keep-your-lane-functionaliteiten en intelligente snelheidsaanpassing. Zelfrijdende voertuigen zouden ook veiliger moeten zijn doordat het menselijk falen niet meer van invloed is op de verkeerssituatie. Dit biedt dus grote kansen voor de verkeersveiligheid.

Anderzijds zijn er ook nadelen, zoals een toename van het smartphonegebruik door bestuurders in het verkeer dat tot meer ongevallen leidt als gevolg van afleiding. Bij 1 van de 10 fietsongevallen met letsel speelt het gebruik van de smartphone een rol. Bij jongere fietsers is dit zelfs 2 keer zo hoog. Op korte termijn is daar ook aandacht voor nodig. Uit onderzoek van het CBS blijkt dat 12% van de automobilisten de smartphone weleens gebruikt achter het stuur. Van de 18- tot 35-jarigen stuurt 23 procent weleens berichten van achter het stuur.

Niet alleen door smartphonegebruik, maar ook door andere innovaties is er een steeds verdergaande verspreiding van elektronische apparatuur in het verkeer, zowel draagbare media-apparatuur als systemen voor geavanceerde bestuurdersondersteuning. Het is belangrijk in te zetten op verschillende maatregelen die de negatieve effecten van afleiding in het verkeer tegengaan, zoals voorlichting, educatie en technische voorzieningen die het onmogelijk maken om bijvoorbeeld een navigatiesysteem te bedienen tijdens het rijden of een mobiele telefoon te gebruiken tijdens verkeersdeelname.

#### ***Nieuwe voertuigen***

Uit de ongevalsanalyses blijkt dat fietsers vaker slachtoffer zijn. Dit komt onder andere door de introductie van de e-bike met een grotere snelheid dan de gewone fiets. Het blijft niet alleen bij de elektrische fiets met een snelheid van ongeveer 25 km/uur; er komen steeds meer andere voertuigen bij. Voorbeelden zijn de speed-pedelec (maximaal 45 km/u), swing, segway, hoverboard, tuctuc en de twizy (als 45 km/u en auto beschikbaar). Het palet aan mobiliteitskeuzes wordt in de toekomst alleen maar groter, maar dit komt niet per definitie de verkeersveiligheid ten goede. De introductie van elektrische voertuigen zorgt voor stillere voertuigen waardoor andere weggebruikers deze niet aan horen komen. In dit speerpunt gaat het er om te anticiperen op de ontwikkelingen van nieuwe voertui-



gen, zowel vanuit het perspectief van mens, voertuig en weg. Nieuwe voertuigen vragen andere rijvaardigheden en andere inrichting van het wegennet.

Nadrukkelijk is de fiets en het vergroten van de verkeersveiligheid onder fietsers onderdeel van dit speerpunt. Het zijn immers vooral de nieuwe elementen van fietsen (zoals elektrisch) die bijdragen aan de toename van ongevallen (naast dat er sowieso meer wordt gefietst).

Dit aspect zit voor een belangrijk deel in aanpassing van de regelgeving, wat een taak van de rijksoverheid is. Het is aan de verkeersveiligheidspartners in Overijssel om daarvoor te lobbyen en aanvullend maatregelen te nemen vanuit het totale perspectief mens-voertuig-weg.

### ***Ontwikkelen van activiteiten van onderop en samen met de gebruiker (noaberschap en eigen verantwoordelijkheid)***

Als het gaat om de verdere ontwikkeling van mogelijke activiteiten is het van belang tot verdere vernieuwing te komen. Dit kan door vanuit de gedachte van noaberschap echt met betrokkenen in een specifieke omgeving activiteiten te ontwikkelen. Belangrijk is om dan integraal te werken, kleinschalige activiteiten te ontplooiën en ruimte te bieden voor maatwerk. Een aantal activiteiten uit dit meerjarenprogramma kwam op die manier tot stand, door co-creatie. Bij co-creatie gaat het erom met betrokkenen en mogelijke relevante partijen vanuit een ontwerpend principe gezamenlijk op zoek te gaan naar de definitie van een vraagstuk, kennis te delen en ervaringen te delen - ieder vanuit eigen perspectief – om van daaruit ook gezamenlijk aan ideërtingen en oplossingen te bouwen. Hierbij is er niet één deelnemer belangrijker of invloedrijker dan de rest. Het gaat erom elkaars inzichten te verrijken en zo te komen tot ideeën en nieuwe denkrichtingen die iemand alleen niet bedenkt. Daarbij is het belangrijk te redeneren vanuit de beleving van de gebruikers en andere betrokken partijen en niet door een 'beleidsbril' te kijken.

Eén van de belangrijkste sociale trends van de naoorlogse geschiedenis is de individualisering van de samenleving. Hierdoor doen vaste verbintenissen en gezagsverhoudingen er steeds minder toe, terwijl de verschillende netwerken waarin mensen functioneren belangrijker worden. Eigen verantwoordelijkheid, zelfontplooiing, autonomie, eigen keuze en eigen regie zijn kernwoorden bij de individualisering. Onder de Nederlandse bevolking is veel steun voor minder overheid en meer eigen verantwoordelijkheid als principe. Bijna 60% vindt dat mensen zelf meer eigen verantwoordelijkheid moeten nemen. Vanuit de overheid is de afgelopen decennia ook veel geïnvesteerd in een veilige verkeersinfrastructuur en ook auto's worden veiliger. Gedrag is steeds meer een reden van onveiligheid en daarmee is het van belang mensen op hun eigen verantwoordelijkheid aan te spreken. Het is daarbij belangrijk mensen aan te spreken op hun intrinsieke motivatie. Dat is wellicht in mindere mate de verkeersveiligheid, maar bijvoorbeeld wel gezondheid en veilig bewegen.

#### ***Belangrijke elementen voor een succesvolle co-creatie***

Een aantal belangrijke elementen die in de co-creatie zijn te onderscheiden:

- **Eigenaarschap:** Betrokkenen voelen zich sneller eigenaar van een vraagstuk als zij zich uitgenodigd voelen om bij te dragen aan het resultaat. Een te definitief vormgegeven oplossing of voorstel kan de indruk wekken dat het eindresultaat niet meer te beïnvloeden is. Dit kan bijvoorbeeld door ideërtingen te presenteren die overtuigend onaf zijn. Hiermee geef je voldoende sturing om te begrijpen waar deze oplossingsrichting over gaat, maar tegelijk genoeg ruimte om de invulling hiervan zelf te bedenken. Daarnaast is het belangrijk deelnemers de mogelijkheid te bieden om op elk moment eigen ideeën in te brengen en de aangedragen ideërtingen te kiezen of juist links te laten liggen. Daarmee volg je steeds de aanwezige energie.
- **Empathie:** Empathie is een belangrijke voorwaarde voor participatie. Nog te vaak is participatie een doel bij overheden of beleidsvraagstukken. Daar waar het ingezet wordt als middel, blijkt het lastig om andere partijen te laten participeren op een door de initiatiefnemer bepaalde agenda of bij een door de initiatiefnemer bepaald vraagstuk. Sturen op hoe, wanneer en waarom mensen



participeren is niet te voorspellen. Toch is de manier waarop wordt omgaan met participatie bepalend voor het proces en de uitkomsten. Waarop hebben mensen invloed? Hoe groot is deze invloed? En in welke fase mogen ze waarvan iets vinden? Dit kan door tijdens co-creatiesessies andere domeinen centraal te stellen. Tevens gaat het er om niet óver de mensen te praten maar mét de mensen waar het om gaat. Op die manier kan je je zo goed mogelijk leren verplaatsen in de ander om te snappen wat hem of haar beweegt.

- **Ruimte voor het experiment betekent: het kan – en mag – mislukken:** In dit proces is gewerkt met de nadrukkelijke wens om te onderzoeken welke nieuwe ideeën en maatregelen we kunnen bedenken, naast de bestaande en al geplande projecten. Om hiertoe te komen, is het belangrijk te werken volgens een aantal ontwerpprincipes. Dit deden we in de ontwikkeling van dit programma bijvoorbeeld door een eerste sessie te organiseren met het karakter van een ontwerp-sessie, waarin we samen onderzoek deden en zochten naar inspiratie buiten de context. De tweede sessie had het karakter van een prototypesessie, waarin we gezamenlijk onderzochten hoe we ideeërtingen konden uitwerken tot concrete experimenten, pilots of projecten. Dit heeft geleid tot verschillende ideeërtingen, die vanuit andere domeinen zijn teruggebracht naar de context van verkeersveiligheid. Het is nu belangrijk om te beseffen dat deze ideeërtingen nog niet zijn getest in de praktijk. Om te weten of deze succesvol gaan zijn, kunnen we in de volgende fase het experiment aangaan, de uitkomsten hiervan monitoren en op basis daarvan kijken of het idee aanscherping behoeft. Ruimte voor het experiment betekent namelijk ook dat het kan – en mag – mislukken.

#### ***Integraal werken met andere beleidsthema's (binnen en buiten mobiliteit)***

Integraal werken met andere beleidsthema's kan tot een flinke impuls leiden, doordat via andere beleidsthema's de effectiviteit toeneemt. Dit komt bijvoorbeeld omdat gebruikers meer hebben met andere thema's (zoals gezondheid) dan verkeersveiligheid, waardoor beter aangesloten kan worden op de belevingswereld van de gebruiker door deze aan te spreken op de eigen motieven en belangen. Een andere reden is dat er bij andere thema's meer kennis en ervaring is over een specifiek onderwerp. Zo kan expertise en het netwerk van de verslavingszorg een hele belangrijke bijdrage leveren aan het verminderen van rijden onder invloed. Dit is ook een ingang om te onderzoeken hoe specifieke doelgroepen beter bereikt kunnen worden. Vaak gaat het om een specifieke doelgroep met hardnekkig ongewenst gedrag die niet op de gebruikelijke wijze is te beïnvloeden.

Tot slot zijn er door integraal te werken win-win-situaties te creëren en kunnen andersdenkenden bijdragen aan vernieuwing. In de uitwerking van activiteiten is integraal werken dan ook heel belangrijk. Kansrijke beleidsvelden zijn de ruimtelijke ordening (beïnvloeden van mobiliteit), volksgezondheid (bijvoorbeeld ten aanzien van alcoholgebruik), welzijn en zorg (in relatie tot ouderen), recreatie, onderwijs (educatie en gedrag in het verkeer), brandweer (veilig leven programma) en economie (economische bereikbaarheid). Maar het gaat ook om een integrale werkwijze binnen het mobiliteitsdomein.

#### ***Koppelen van gedrag en infra***

Aanpassen van de infrastructuur draagt bij aan de verkeersveiligheid, maar met ons relatief veilige wegennet zijn infra-aanpassingen niet de enige oplossing. Een belangrijke oorzaak van ongevallen is het menselijk gedrag. Om verkeersveiliger infrastructuur echt te laten werken, is het dan ook belangrijk dit te koppelen aan gedragsactiviteiten. Infraprojecten blijven daarmee onderdeel van het meerjarenprogramma, maar ze leiden pas echt tot een impuls als daar gerichte gedragsactiviteiten tegenover staan.

Daar komt bij dat het van belang is ook een goede afweging te maken van de juiste maatregelen. Bij een verkeersonveilige situatie ligt een infra-aanpassing wellicht voor de hand, maar misschien is een gedragsmaatregel wel effectiever. Die afweging moet expliciet gemaakt worden om tot effectiever

verkeersveiligheidsbeleid te komen. Om gebruik te maken van de middelen voor de beleidsimpuls verkeersveiligheid is het noodzakelijk aan te tonen dat vooraf een afweging is gemaakt of een infra-maatregel echt nodig is of dat een gedragsmaatregel effectiever is. Dit kan door met kennis over gedrag en vanuit het perspectief van de gebruiker het specifieke probleem te analyseren en op die manier oplossingen af te wegen. Een goede analyse is daarmee de bewijslast of er een goede afweging is gemaakt.

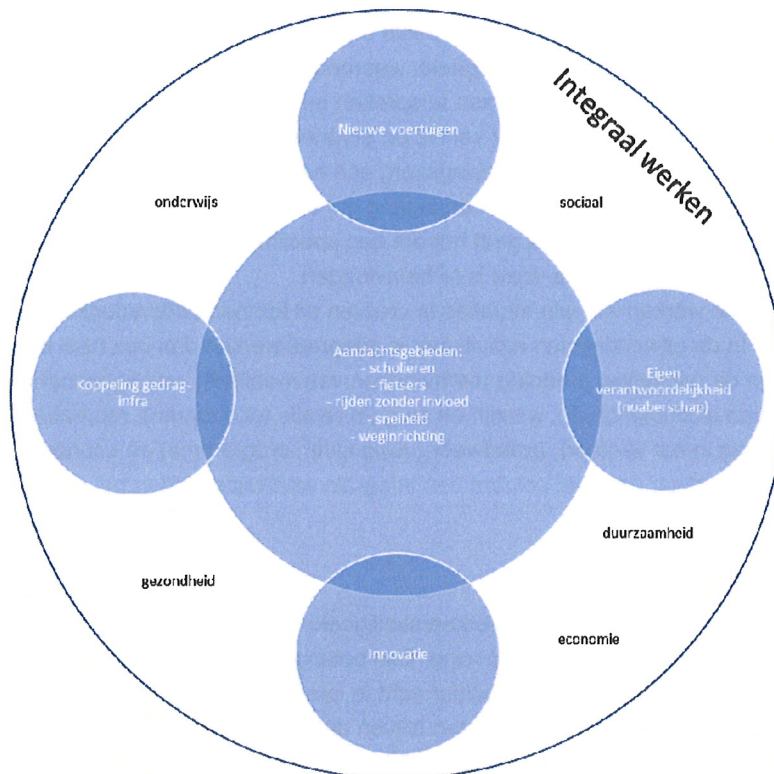
Als aanpassingen aan infrastructuur het meest effectief blijken, is nog steeds een voorwaarde dat daar ook een gedragscomponent aan wordt toegevoegd.

#### *Mens-voertuig-weg*

Bij Duurzaam Veilig gaat het om de integrale benadering van verkeersveiligheid, waarbij de drie invalshoeken mens, voertuig en weg gelijktijdig worden meegenomen:

- Mens: verkeerseducatie van 0 tot > 60 jaar, gedragsbeïnvloeding en handhaving
- Voertuig: door verbeteringen aan het voertuig en Europese afspraken hierover is de verkeersveiligheid te verbeteren.
- Weg: het gaat hierbij om de juiste inrichting van de infrastructuur gecombineerd met een goede communicatie. Aan de hand van het beoogde gebruik is aan de wegen een functie toegekend. De inrichting van de weg moet hierop afgestemd worden zodat iedereen kan zien op wat voor weg je rijdt.

De thema's die leiden tot een impuls voor de verkeersveiligheid staan samen met de aandachtsgebieden schematisch weergegeven in onderstaand figuur.



Vanuit deze opbouw is een selectie gemaakt van activiteiten die aansluiten bij de nieuwe werkwijzen en daarmee een impuls geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid zodat iedereen weer veilig thuis komt. Met onderstaande activiteiten moet het verschil gemaakt worden om ervoor te zorgen dat



de verkeersveiligheidscijfers weer een structurele dalende trend krijgen. Dit is aanvullend op de activiteiten die er al zijn. Onderstaand zijn de aanvullende activiteiten schematisch weergegeven. Het totaal aan mogelijke en in uitvoering zijnde activiteiten is te vinden in bijlage 1.

Scholieren	Activiteiten
Innovatie	Fietsmodus app Doorontwikkelen robuust programma ROV (zie bijlage 6), inclusief evaluatie van bestaande producten en aanbieders
Nieuwe voertuigen	
Eigen verantwoordelijkheid en noaberschap	Informele verkeerseducatie (herijking ROV) De B.O.M. (o.b.v. co-creatie) Verkenning benaderingswijze specifieke doelgroepen Open oprit (o.b.v. co-creatie)
Integraal werken	Risk Factory Samenwerking met welzijnsorganisaties, kinderopvang t.a.v. doelgroep peuters en ouders
Koppeling gedrag-infra	

Fietsers	Activiteiten
Innovatie	Dynamische verlichting Fietsmodus app
Nieuwe voertuigen	Verplichte e-bikecursus (naar Almelo's voorbeeld) Automatische verlichting op fietsen
Eigen verantwoordelijkheid en noaberschap	
Integraal werken	Verbinden van de zeven (o.b.v. co-creatie) i.c.m. Buurt Mobiel en automaatje (met de ontwikkeling van nieuwe buurten rekening houden met essentiële voorzieningen voor ouderen, zodat deze op loopafstand of met alternatieven dan de auto bereikbaar zijn). Aansluiten bij fietsstimulering woon-werk en recreatie
Koppeling gedrag-infra	Snelfietsroutes Ontvlechten fietsroutes Aanpak eenzijdige fietsongevallen, waaronder problematiek paaltjes



Rijden zonder Invloed	Activiteiten
Innovatie	Intensiveren handhaving (inzet boa's door beperkte capaciteit Politie, start met lobby om dat mogelijk te maken) Tegengaan smartphonegebruik
Nieuwe voertuigen	
Eigen verantwoordelijkheid en noaberschap	Gezond sparen (o.b.v. co-creatie)
Integraal werken	Safety deal 'rijden zonder invloed' met partners (bijvoorbeeld GGD, scholen, makers en schenkers van alcohol, evenementenorganisaties, sportclubs) Safety deal 'alcohol meetnet'
Koppeling gedrag-infra	

Snelheid	Activiteiten
Innovatie	Intensiveren handhaving (inzet boa's door beperkte capaciteit Politie, start met lobby om dat mogelijk te maken) Stimuleren toepassing ITS-systemen, zoals intelligente snelheidsaanpassing (ISA)
Nieuwe voertuigen	
Eigen verantwoordelijkheid en noaberschap	Safety culture toespitsen op snelheidsgedrag zakelijk rijden. Buurtactie's 30 in de wijk
Integraal werken	
Koppeling gedrag-infra	



Weginrichting	Activiteiten
Innovatie	Keep your lane Dynamische verlichting Stimuleren veilige routes via ITS (o.a. pilot Hardenberg) Gebruik maken van safety performance indicators Mobiel schade melden
Nieuwe voertuigen	Snelfietsroutes Lobby op veilige regelgeving en verkenning wat vanuit regio hierop gedaan kan worden (bijv. educatie)
Eigen verantwoordelijkheid en noaberschap	Samen een kaart maken buitengebied (o.b.v. co-creatie) Fairzekering (samenwerking verzekeringsmaatschappijen)
Integraal werken	
Koppeling gedrag-infra	Snelfietsroutes 30- en 60-kminrichting Aanpak VOC-locaties

## 4. Beoordelingskader

### 4.1 Criteria voor het beoordelingskader

In het jaarlijks bepalen welke activiteiten er worden gerealiseerd, is het zinvol een beoordelingskader te hanteren. Dit hoeft niet noodzakelijk een heel kwantitatief kader te zijn waar het programma als vanzelf uitrolt, maar is wel een kapstok om met elkaar te kijken welke activiteiten zinvol zijn om uit te voeren. Hieronder een aantal criteria die nu al gelden bij verdeling van gelden. En voorstellen voor extra criteria.

#### A. Kosteneffectiviteit (vooral bij infra)

De kosteneffectiviteit, zijn samen met doelmatigheid, criteria die nu bij infraprojecten worden gehanteerd. Daar waar de effecten het grootst zijn tegen lagere kosten, is de score het hoogst. Het gaat daarbij om vermindering van verkeersongevallen, maar ook om safety performance indicators zoals snelheid, mobiel gebruik, gordel en dergelijke. Het gaat erom meer vanuit risico's te denken. Hier speelt de VOC-lijst ook een rol.

#### B. ONAF, bij gedrag en participatie

Dit criterium is nieuw en beantwoordt aan de vraag van gemeenten om maatwerk te leveren. Zeker daar waar initiatieven van burgers en belangengroepen een bijdrage levert aan de verkeersveiligheid is dit criterium nodig en zal verder uitgewerkt moeten worden. Participatie, mits ingezet op een juiste manier, levert energie, daadkracht en goede ideeën van onderaf op. Dit is echter niet te meten en beoordelen volgens een SMART- of vergelijkbaar kader. Mensen participeren namelijk hoe en wanneer ze willen. ONAF staat daarom voor Open (heb ik er gemakkelijk toegang toe?), Nuttig (is het in mijn belang?), Aansprekend (voel ik me uitgenodigd om mee te doen – *gaat het over mij?*) en Flexibel (mag het in mijn handen ook daadwerkelijk veranderen als ik mee doe?).

#### C. Meeliften met andere programma's of projecten (werk met werk)

Voor wegbeheerders is het de afgelopen jaren vooral een uitdaging geweest om met verkeersveiligheid de combinatie te zoeken met andere programma's, zoals het vervangen van riolering, herstrating. Bij kleine extra investering kan eenvoudig verkeersveiligheidsvoorzieningen meegenomen worden, zoals snelheidsremmers of oversteekvoorzieningen.

Een andere combinatie is het gezondheids/zorgprogramma van gemeenten. Er zijn al experimenten om met zorggeld (sociale domein) veilig en gezond bewegen in de omgeving mogelijk te maken, waarbij burgers een actievere en bewuste rol spelen.

#### D. Combinatie infra en gedrag

In het programma Kernnet Fiets Overijssel is afgesproken, dat vanaf nu alleen nog bijdragen worden gegeven aan infraprojecten, indien ook beleid en acties ten aanzien fietsstimulering en verkeersveilig gedrag gerealiseerd worden. Vanuit verkeersveiligheid is dat ook de bedoeling om op die manier een groter effect (impuls) te realiseren. Belangrijk daarbij is om de gedragsmaatregelen die worden voorgesteld te toetsen op basis van het toetsingskader dat behoort bij de toolkit verkeersveiligheid van het CROW-KpVV, de Herijking Verkeereducatie van het ROV Oost Nederland en het in ontwikkeling zijnde WEVER<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> WEVER staat voor Op Weg naar Effectieve Verkeerseducatie, een landelijk project dat onder andere uitgevoerd wordt door SWOV, met als kernvraag: 'hoe kunnen we de keuze maken tussen vergelijkbare programma's (projecten) op basis van effectiviteit met gebruikmaking van verkeersveiligheidsindicatoren'.



Ook bij de projecten voor verkeersveilige gedragseducatie is het belangrijk dat via betrokkenheid van de doelgroepen wordt onderzocht hoe een nog beter lerend effect bereikt wordt.

#### E. Combinatie van doelen

In het kader van de nieuwe subsidieverordening is het mogelijk om goede maatregelen extra te stimuleren. Indien projecten en acties bijdragen aan meerdere, hogere doelen is het algehele effect groter. Een aantal projecten kunnen tegelijkertijd bijdragen aan betere verkeersveiligheid, maar ook bereikbaarheid, (andere) mobiliteit, gezondheid, toerisme/recreatie en ruimtelijke kwaliteit.

#### F. Innovatieve aanpak – experimenten

Verkeersveilig vraagt om innovatieve aanpakken. In het programma is ruimte om vernieuwende projecten en acties te belonen. Voorstellen dienen weliswaar smart te worden ingediend, maar hoeven niet noodzakelijk wetenschappelijk bewezen (voor – en na-onderzoek) te zijn. Bij innovatie gaat het om gedragsbeïnvloeding, technische innovaties en slimme, nieuwe combi's van infra/gebiedsaanpak met betrokkenheid van stakeholders en marktpartijen.

## 4.2 Toepassing van het beoordelingskader

Tijdens de totstandkoming van dit meerjarenprogramma is uit de diverse interviews, co-creatiesessies en inventarisaties een breder scala van mogelijke activiteiten (bijlage 1) op een rij gezet. Deze kunnen nu worden geprioriteerd. Daarbij zijn niet alle criteria uit het beoordelingskader direct toepasbaar. Dit betekent dat de komende jaren de toepassing van het beoordelingskader wordt doorontwikkeld. Allereerst wordt ingezet op verkeersongevallen en de SPI snelheid. Vanaf 2018 en 2019 is ook meer in te zetten op informatie van ziekenhuizen in Overijssel (vergelijkbaar met Gelderland) en wordt bekeken hoe nieuwe bronnen als sociale media een rol kunnen spelen bij het in beeld brengen van verkeersveiligheid. Zo werken we toe van een naar meer bronnen om tot een prioritering te komen. Des te hoger een activiteit scoort op meerdere criteria, des te hoger deze scoort. Daarbij is het ook van belang een relatie te leggen met hogere doelen (duurzaamheid, economie, bereikbaarheid) of met andere beleidsvelden (sociale domein, gezondheid, participatie), om vanuit die crossover een plus te behalen. Een uitwerking van te gebruiken bronnen voor het beoordelingskader staat in bijlage 5.

Het opstellen van de prioritering krijgt een plek in de systematiek van de mobiliteitsaanpak, waarin jaarlijks een bestedingsplan tot stand komt waarin aangegeven staat waar de gezamenlijke overheden (met bij voorkeur ook rollen voor de andere O's) de ambities leggen en de beschikbare regionale mobiliteitsgelden in willen investeren in het daarop volgende jaar. Dit gebeurt in samenhang met de meerjarenprogramma's en koersdocumenten op de andere mobiliteitsthema's.

### Aandachtspunten bij type activiteiten

#### Innovatie, gedrag en participatie

- Nieuwe maatregelen moeten de kans krijgen om hun effect op verkeersveiligheid te bewijzen. Harde cijfers van effecten zijn soms wel aanwezig, soms nog niet. De meeste activiteiten vergen niet al te hoge investeringen, maar kunnen wel degelijk voor een bepaalde groep of gebied een impuls bieden voor meer verkeersveiligheid.
- Effecten van gedragsmaatregelen zijn soms lastig te bepalen. Van belang is gedragsmaatregelen in ieder geval te toetsen aan de hand van het toetsingskader dat behoort bij de toolkit verkeersveiligheid van het CROW-KpVV en de Herijking Verkeereducatie van het ROV Oost Nederland. Het nog in ontwikkeling zijnde instrument WEVER (landelijk) maakt het in de toekomst (naar verwachting) mogelijk om een keuze te maken tussen vergelijkbare educatieprogramma's (pro-



jecten) op basis van effectiviteit met gebruikmaking van verkeersveiligheidsindicatoren.

#### Weginrichting

- Gemeenten willen de komende jaren inzetten op het verder veiliger inrichten van leefgebieden, de zogenaamde 30 km/h- en 60 km/h-zones. Daarnaast blijkt uit de interviews dat inframaatregelen om het fietsen te stimuleren en veiliger te maken hoog op de agenda te staan.
- Bij de indiening van maatregelen door de gemeenten vragen we ten eerste om aan te tonen dat het aantal verkeersongevallen wordt gereduceerd. Daarbij kunnen VOC-lijsten zoals uit bijlage 2 worden ingezet. Als tweede wordt de SPI snelheid ingezet. Daar waar snelheid (in vergelijking met de gewenste snelheid) te hoog is en ook snelheidsverschillen tussen weggebruikers groot, scoren maatregelen hoger.
- Bij de provincie als wegbeheerder wordt ingezet om het meeliften met wegonderhoud en de maatregelen die gekoppeld zijn aan de herinvoering van de VOC-lijst. Bij dat eerste zijn de meerkosten beperkt (maximaal 40%) om wat extra's te doen op kruispunten, wegvakken, komgrenzen en oversteeklocaties. Bij de tweede soort maatregelen is het effect groot, maar kan ook de investering wat groter zijn. Figuur B2.5 met de verkeersdoden op provinciale wegen (2011 t/m 2015) biedt een handvat om maatregelen op te baseren. Daarbij dient wel meegenomen te worden dat een aantal slachtofferpunten al aangepakt worden door het verbeteren van de hoofdwegenstructuur (en die infrawerken zijn al financieel gedekt). Dit geldt bijvoorbeeld voor de N34 (Witte Paal – Coevorden) en N377 (Hasselt – Drenthe).

Belangrijke notie in de prioritering is dat een eerste idee voor een activiteit niet per definitie iets zegt over de activiteit. Belangrijk aspect is hoe een activiteit invulling te geven. Bijvoorbeeld bij een gedragsmaatregel is de verdere uitwerking nogal bepalend voor het effect. De beoordeling van activiteiten is daarmee een wisselwerking tussen uitwerking van de beoogde activiteit en het scoren op de verschillende criteria uit het beoordelingskader.

## 5. Organisatie en samenwerking

Dit meerjarenprogramma verkeersveiligheid voor Overijssel geeft weer wat de speerpunten zijn voor de komende jaren en geeft in hoofdstuk 4 een overzicht van een groot aantal mogelijke activiteiten om de verkeersveiligheid te verbeteren en daarmee te zorgen dat iedereen weer veilig thuis komt. Het is als een flexibel programma bedoeld, waarbij jaarlijks door de verkeersveiligheidspartners gezamenlijk bepaald wordt wat in het komende jaar uit te voeren. Het programma zelf kan ook doorontwikkeld worden door op basis van de speerpunten mogelijke activiteiten toe te voegen. Daarbij geldt dat er, passend bij de mobiliteitsaanpak in Overijssel, voor verkeersveiligheid een bestuurlijk trekker (een wethouder verkeer) is, zowel voor West-Overijssel als voor Twente. Binnen de systematiek van de mobiliteitsaanpak komt jaarlijks in het tweede kwartaal een bestedingsplan tot stand waarin aangegeven staat waar de gezamenlijke overheden beschikbare regionale mobiliteitsgelden in willen investeren in het daaropvolgende jaar. Telkens aan het einde van het jaar wordt definitief bepaald welke concrete activiteiten kunnen rekenen op een financiële bijdrage. Niet alleen voor verkeersveiligheid, maar voor het gehele mobiliteitsterrein. Hiervoor wordt ook vier keer per jaar een mobiliteitsdag georganiseerd.

Specifiek voor verkeersveiligheid zijn er per regio in Overijssel de verkeersveiligheidsoverleggen. Deze overleggen zijn bedoeld om activiteiten voor verkeersveiligheid te ontwikkelen en programmeren. Daar zou ook nadrukkelijk kennisdeling moeten plaatsvinden en er is behoefte om hier niet alleen over gedrag en educatie te spreken, maar ook af te stemmen over infrastructuur zodat er meer integraliteit bereikt kan worden. Daarbij geldt dat er behoefte is aan een onafhankelijke voorzitter voor dat overleg waarbij er meer betrokkenheid is van gemeenten bij agendering.

De regionale overleggen zijn bedoeld om activiteiten:

- te agenderen
- prioriteren
- programmeren
- uit te voeren
- en te evalueren

Er moet meer van onderop en gelijkwaardig gewerkt worden. Daarbij is het denkbaar dat bredere betrokkenheid wordt georganiseerd, ook vanuit de andere O's (ondernemers, onderzoek, onderwijs en omgeving) dan alleen de overheid en vanuit andere beleidsvelden. Ook dit stimuleert de integraliteit.

De jaarlijkse programmering voor het verbeteren van de infrastructuur is goed ingebed in de samenwerking tussen wegbeheerders. Om er op het gebied van gedragsbeïnvloeding voor te zorgen dat er een provinciebrede aanpak ontstaat, wordt het Robuust programma ROV Oost Nederland (zie bijlage 6) gezien als de basis van de regionale plannen. Het ROV zal de regionale partners jaarlijks adviseren bij proces om te komen tot een regionaal programma en gedurende het jaar kunnen nieuwe ideeën en initiatieven worden geagendeerd in de regionale overleggen.

Om efficiënt om te gaan met de beschikbare personele capaciteit in de regio wil het ROV samen met de gemeenten en provincie bepalen of, hoe en voor welke projecten opgeschaald kan worden van lokaal naar regionaal, provinciaal of landsdelig.

Mogelijk kunnen succesvolle projecten in een gemeente door die ene gemeente meteen ook voor en in meerderde gemeenten worden uitgevoerd. Als gemeenten dan allen een thema voor hun rekening nemen, ontstaat efficiencyvoordeel bij de opdrachtverlening en uitvoering. Samen zal bepaald moeten

worden wat het optimale schaalniveau is per project. Projecten die overal uitgevoerd moeten worden, kunnen overkoepelend door het ROV worden uitbesteed en aangestuurd.

Een ander model kan zijn dat we samen besluiten het educatieprogramma regionaal te organiseren en dat er een regionaal coördinator wordt aangesteld die zorg draagt voor de organisatie en uitvoering van het educatieprogramma dat jaarlijks door de betrokken verkeersveiligheidspartners wordt bepaald.



## Bijlagen

1. Overzicht mogelijke activiteiten
2. Analyse verkeersveiligheid
3. Procesontwikkeling meerjarenprogramma verkeersveiligheid
4. Werkwijze van co-creatie
5. Bronnen voor het beoordelingskader
6. Robuust programma ROV Oost Nederland
7. Begrippenlijst

## **1. Overzicht mogelijke activiteiten**

Op de volgende pagina's zijn alle mogelijke activiteiten weergegeven die de komende jaren uitgevoerd kunnen worden. Binnen de mobiliteitsaanpak wordt jaarlijks bepaald wat daadwerkelijk wordt gerealiseerd.

Het overzicht is weergegeven in de volgorde van de aandachtsgebieden:

- Scholieren
- Fietsers
- Rijden Zonder Invloed
- Snelheid
- Weginrichting
- Overig

MEERJARENPROGRAMMA VERKEERSVEILIGHEID, aandachtsgebied scholieren

Naam maatregel	Omschrijving maatregel	Aandachtsgebied	Type maatregel Onderzoek of Realisatie	Geraamde kosten	Bidrag regionale mobiliteitsplannen	Uitvoeringsjaar	Bereikbaarheid	Veiligheid	Duurzaamheid	Trekker	Overige partijen	Regio	Kans dat realisatie in gepland uitvoeringsjaar lukt	'OMAF' (is er mogelijkheid voor partijen, is het interessant en aansprekend voor participanten en is er ruimte om wat met inbreng participatie te doen)	Ligt de maatregel mee met andere progr. en projecten en zo ja welke?	Welke innovatieve of specifieke elementen zijn onderscheid van de maatregel?
Leermethodes basisonderwijs	Gerichte verkeersmethoden voor de groepen 1 t/m 8 van het basisonderwijs. Bij de verkeersmethodes worden de leerdoelen geïntegreerd in de leeractiviteiten. Het gaat om de toetsing van de theoretische kennis van verkeers- en gedragsregels en de toetsing ervan in de praktijk.	Scholieren	R			2017	X			Verschilt per gemeente	Gemeente Staphorst, Raalte, Dalfsen, Zwartewaterland, Deventer, Kampen - subsidie bij ROVG, Basisscholen	geheel Overijssel	v	mogelijk	n.v.t.	n.v.t.
Verkeerszamen	Jaarlijks wordt het theoretisch en praktisch verkeerszamen gehouden voor groep 7 of 8 van de basisschool. Het gaat om de toetsing van de elementaire kennis van verkeers- en gedragsregels en de toetsing ervan in de praktijk.	Scholieren	R			2017	X			Verschilt per gemeente	Gemeente Staphorst, Zwartewaterland, Dalfsen, Steenwijkerland, Zwolle, Harderberg, Ommen, Deventer, Kampen - subsidie provincie - project bekend bij ROVG, lokale VVN afdelingen	geheel Overijssel	100%	mogelijk	n.v.t.	Ja. Bij het praktisch examen worden leerlingen die op een bepaalde locatie een theoretisch examen direct begeleid door een politieagent of controleur. Men kan dan direct fout herstellen. Leerling weet dan direct wat hij niet goed heeft gedaan. Dit gaat volgens regels en draaiboek (lokale afdeling) VVN
Verkeersouders	De verkeersouder zorgt voor afstemming op het gebied van verkeersveiligheid en onderhouden contacten met ouders en leerkrachten (verkeersouders). Scholieren maken gebruik van verkeersouders. Zij worden betrokken bij de verkeersveiligheid van leerlingen en functioneren als aanspreekpunt richting de gemeente, jaarlijks worden er twee gezamenlijke bijeenkomsten plaats tussen verkeersouders, lokale VVN afd., politie en gemeente. Verantwoording van verkeersprojecten in de verkeerseducatie en een verkeersveilige schoolomgeving, waaronder de school- thuisroute	Scholieren	R			2017	X			Verschilt per gemeente	Gemeente Staphorst, Zwartewaterland, Dalfsen, Oost-Wijhe, Steenwijkerland, Zwolle, Harderberg, Ommen, Deventer, Kampen - subsidie provincie - project bekend bij ROVG	geheel Overijssel	100%	mogelijk	n.v.t.	Tweemaal per jaar vindt er overleg plaats met alle verkeersouders, gemeente, politie en VVN afd. Staphorst.
Educatie peuters	Een educatief programma voor kinderen van 0 tot 4 jaar en leidsters). Er worden informatiebijeenkomsten gehouden in kinderdagverblijven en peuterspeelzalen waarbij vertel- / instructie wordt gegeven over verkeersregels passend bij deze leeftijdsgroep.	Scholieren	R	€ 1.300,00	€ 975,00	2017	X			Verschilt per gemeente	Gemeente Staphorst, Oost-Wijhe, Raalte, Deventer, Kampen - subsidie provincie - project bekend bij ROVG Verkeerseducatie nu	geheel Overijssel	100%	mogelijk	1	is uitbesteed. Wel met organisatie gesproken over invulling.



Naam maatregel	Onschrijving maatregel	Aandachtsgebied	Type maatregel	Gemaakte kosten	Bijdrage regionale mobiliteitsgelden	Uitvoeringsjaar	Bereikbaarheid	Veiligheid	Duurzaamheid	Trekker	Overige partijen	Regio	Komt dat realisatie in gepland uitvoeringsjaar lukt	OVAP (is er mogelijkheid voor participatie, is het aansprekend voor partijen en is er ruimte om wat met inbreng participatie te doen)	Ligt de maatregel mee met andere progr. en projecten en zo ja welke?	Welke innovatieve of experimentele onderdelen van de maatregel?
Projecten basisonderwijs	Hieronder vallen: Streefvisie - Verkeersproject gegeven door de ANWB waarbij kinderen worden getraind in verkeersvaardigheden en bewust worden gemaakt van de risico's en taken in het hedendaagse verkeer. VOMOL (Opgaan met landbouwverkeer) - Verkeersproject over gevaaren van landbouwvoertuigen. Kinderen anders naar school - Dode hoek - Nieuwe voorstelling voor groep 1 t/m 8 - Pazzup	Scholieren	R			2017	X			Verschilt per gemeente	Steenwijkland, Oist-Wilpe, Raalte, VVN afdeling Dalfsen, Zwartewaterland, Zwolle, Hardenberg, Ommen, Deventer, Gemeente - subsidie provincie - projecten bekend bij ROVG Stephorst/ ANWB - Schoolpunt/ AOC-Cost Schoolpunt/ Oost-Overijssel, verkeersadvies, politie, Theatroproducties Marij van den Heuvel, Prorai	geheel Overijssel	100%	mogelijk	n.v.l.	Veelgevoerde projectaanbod van leerlingen, er wordt uitstapend gekozen uit het projectaanbod uit de subsidie lijst dat voor 75% worden gesubsidieerd. Dit zijn projecten die door de provincie zijn beoordeeld en goed zijn bevonden.
VEVO bijdrage aan school	Bestand voor het voortgezet onderwijs. Doel van dit project is het integreren van verkeer en verkeersveiligheid in de diverse vakken. Thema's die aanbod komen zijn: alcohol en drugs, eigen attitude, omgaan met politie etc. Verkeer en opmerkzaamheid voor dode hoeken van vrachtauto's. Het komt neder op de Bijdrage per school voor inzet uren VEVO-coördinator.	Scholieren	R			2017	X			Verschilt per gemeente	Gemeente Steenwijkland, Gemeente Steenwijkland, Ommen, Deventer, Stephorst, Zwartewaterland, Raalte, Overijssel, Steenwijkland VEVO-scholen	geheel Overijssel	100%	mogelijk	n.v.l.	gevoerde wordt into school op welke wijze zij verkeersveiligheid inbrengen in de diverse lessen.
VEVO eigen projectgeld per locatie	Bijdrage per school voor kleinschalige projecten en materiaal van materiaal	Scholieren	R			2017	X			Verschilt per gemeente	Gemeente Hardenberg, Ommen, Deventer, Stephorst, Zwartewaterland, Raalte, Overijssel, Steenwijkland VEVO-scholen	geheel Overijssel	75%	weinig ruimte, met dien verstande, dat de school een bestelling van dit bedrag	nee, met dien verstande, dat in gezamenlijkheid is besloten om deze projectgelden in/voor 2017aan te wenden voor uitvoering van ANWB Streefvisie Nxt op alle VC-scholen	ANWB Streefvisie in een nieuw projectaanbod en de ANWB Streefvisie Nxt op alle VC-scholen
Projecten voortgezet onderwijs	FleisKeuring, Fleis4Sale, VUVT, Studio Flits, Nationaal Verkeerslab, Zeven Scholen (de basisonderwijs scholen hebben voor 2017 voor dit projectaanbod gekozen; maximaal 2 projecten per kalenderjaar)	Scholieren	R			2017	X			Verschilt per gemeente	Gemeente Hardenberg, Ommen, Deventer, Stephorst, Zwartewaterland, Dalfsen, Raalte, Oist-Wilpe, Steenwijkland, VEVO-scholen, Projectbureau Koop&Co	geheel Overijssel	100%	weinig ruimte (vast programma)	nee	Projecten uit de subsidie lijst van de provincie. De projecten hebben een concrete impact op de verkeersveiligheid en worden door de scholen ook positief beoordeeld

Naam maatregel	Omschrijving maatregel	Aandachtgebied	Type maatregel Onderzoek of Realisatie	Geraamde kosten	Bijdrage regionale mobiliteitsgelden	Uitvoeringsjaar	Bereikbaarheid	Veiligheid	Duurzaamheid	Trekker	Overige partijen	Regio	Kans dat realisatie in gepland uitvoeringsjaar lukt	OMAF is er mogelijk voor participatie, is het aanvankelijk voor participanten en is er ruimte om wat met inbreng participatie te doen)	Lift de maatregel mee met andere progr. en projecten en zo ja welke?	Welke innovatieve of opmerkelijke aspecten onderscheiden de maatregel?
Projecten verkeersouders	Diverse verkeersveiligheidsprojecten, georganiseerd door verkeersouders en basisscholen. Dit zijn de verkeersprojecten: Schiedamsplantsoen met enkele basisschoolleerlingen - Fietsscholen, Het is Fietsscholen, Het is verkeersprojecten in de verkeerseducatie en een verkeersveilige schoolomgeving, waaronder de school-ruistroute	Scholieren	R			2017	X	X		Verschil per gemeente ROV ROV ROV Provinciale Overijssel Steenwijkland Staphorst Staphorst ROV Raalte	Gemeente Staphorst verkeersland, Dalfsen, Raalte, Hardenberg, Ommen, Deventer, Steenwijkland, Olst-Wijhe provincie - subsidie bij ROVG, lokale VVN afdeling	gheheel Overijssel gheheel Overijssel gheheel Overijssel Noordwest Noordwest Noordwest Salland Salland	100%	mogelijk n.v.t.		Project schoolomgevingen, Leeringen van groep 8 van de alle basisscholen, (vrijwillige) politie en de gemeente voeren snelheidsmetingen uit. Bestuursleden worden hierbij door scholieren van groep 8 begeleid op de gezamenlijke schoolomgeving. Doel is het vermogen van de bewustwording van de snelheidsgedrag bij automobilisten en het durven aanspreken van weggebruikers op hun verkeersgedrag door basisschoolleeringen.
Evaluatie programma's Jonge Bestuursleden	Scholieren					2019	X	X		ROV		gheheel Overijssel				
Facilitering netwerk voorgesetzt onderwijs (VEVO)	Scholieren					2017-2020	X	X		ROV		gheheel Overijssel				
Jonge bestuurders (educatie en handhaving bromfietzers)	Scholieren					2018-2020	X	X		ROV		gheheel Overijssel				
Verkeersveiligheidsprojecten - Verkeersprojecten in de schoolomgeving	Scholieren					2018/2019	X	X		Provinciale Overijssel		gheheel Overijssel				
Ambrengen tekstborden 'schoolzone' bij alle basisscholen	Scholieren			€ 165.000,00		2017	X	X		Steenwijkland		gheheel Overijssel				
Veilige schooleroute / recreatieve fietsroute Heerenweg	Scholieren			€ 10.000,00		2018	X	X		Staphorst		gheheel Overijssel				
Beveiliging invoering	Scholieren			€ 1.200.000,00		2018-2019	X	X		Staphorst		gheheel Overijssel				
Aanpakken schoolomgeving Liedelthuis	Scholieren			€ 2.000,00	€ 1.500,00	2017	X	X		ROV		gheheel Overijssel	Mogelijk	N.v.t.		
Regionale aanpak: schoolzones	Scholieren					2016-2017	X	X		Raalte	School Bewoners Gemeenten ROV Scholieren	Salland	€ 35.000,-			
Opzetten programma 'basisscholen leren van elkaar'	Scholieren					2016-2017				PM		Salland				
Schoolzones - Veilige schoolomgevingen	Scholieren					2016-2020				ROV	Gemeenten Scholieren	Salland				
Wacht op uitwerking schoolcluster voor Olst en Wijhe	Scholieren		O	€ 250.000,00	€ 1.25.000,00	2019-2022	X	X		Olst-Wijhe Deventer	Scholieren Bewoners Fietserbond	Salland	klein	nee	Geen	
Weg, actiepunt 10	Scholieren					2016-2020				Almelo	Ontwikkelers Div. afd. gemeente	Salland				
Veilige schoolomgeving (recreatie)	Scholieren					2016-2020				Almelo	Ontwikkelers Div. afd. gemeente	Salland				
Ontwikkeling van (veilige) schoolomgevingen in beeld brengen relevante stakeholders	Scholieren					2016-2020				Almelo	Ontwikkelers Div. afd. gemeente	Salland				
Regionale aanpak: schoolzones	Scholieren					2016-2018				PM	Gemeenten ROV Scholieren	Twente				



Naam maatregel	Omschrijving maatregel	Audachtgebied	Type maatregel	Geraamde kosten	Bijdrage regionale mobiliteitsgelden	Uitvoeringsjaar	Bereikbaarheid	Veiligheid	Duurzaamheid	Trekker	Overige partijen	Regio	Kans dat realisatie in gepland uitvoeringsjaar lukt	OMAF (is er mogelijkheid voor participatie, is het aansprekend voor participanten en is er ruimte om wat met inbreng participatie te doen)	Ligt de maatregel mee met andere progr. en projecten en zo ja welke?	Welke innovatieve of experimentele elementen zijn onderdeel van de maatregel?
Opzetten programma 'basisscholen leren van elkaar'	Optimaliseren van capaciteit en middelen, wat kan op andere wijze (eenvoudiger) georganiseerd worden.	Scholieren	Onderzoek of Realisatie			2016-2020				ROV	Gemeenten Scholen	Twente				
Samenwerken in de keten (educatie / gedrag)	Investeren lopende programma's Alstemmen met ROV ' basisscholen leren van elkaar'	Scholieren				2016-2020				Enschede	ROV Scholen	Twente				
Samenwerken in de keten (schoolomgeving)	Ontwikkelen van integrale kindcentra (KC) op voorhand in de keten. Investeren in relevante stakeholders	Scholieren				2016-2020				Enschede	Div. afd. gemeente	Twente				
Schoolomgeving/KC	Bij ontwikkeling kindcentra wordt bij elke schoollocatie schouw plaats voor aanpassing schoolomgeving	Scholieren		€ 20.000,00						Almelo		Twente				
Veil提高schoolomgevingen	Verbeteren verkeersveiligheid in de directe schoolomgeving van 30 scholen; parkeren, bebording, markering, snelheidsremmers, wegvervalsingen	Scholieren		€ 200.000,00						Enschede		Twente				
Veilige schoolomgevingen	realiseren veilige schoolomgeving met verkeersmaatregelen en plaatsen van Julie meubilair	Scholieren		€ 20.000,00								Twente				
Intra nieuwe VMBO	Reconstructie fietspaden en oversteken en oplossen overige fietsknelpunten	Scholieren		€ 260.000,00						Hengelo		Twente				
Verkeersbuitgaders	Een aantal basisscholen in de gemeente heeft verkeersbuitgaders welke scholieren begeleiden bij het oversteken van drukke wegen/ knooppunten in de schoolomgeving. Het bestaand voorbeeld voor lokale uitvoeringskosten van buitgaders en de landelijke afdracht aan VVN.	Scholieren		€ 500,00		2017	X			Dalissen	VVN afdeling Dalissen	Vechtdal				
Investeren in knooppunten schoolroutes	Investeren in veiligheid en verknoping schoolroutes en knooppunten op deze routes.	Scholieren	O	€ 10.000,00		2017	X			Dalissen	VVN Dalissen, scholen, PB en Vechtdal	Vechtdal				
veiligheid aanbrengen langs parallelwegen (kernnet)	school thuis routes parallel aan onverharde provinciale wegen	Scholieren	R			2018	X			Hardenberg en Omnen		Vechtdal				
Schoolomgevingen	Veiliger maken schoolomgevingen, alleen i.o.m. noodzakelijk onderhoud aan de weg	Scholieren	R	€ 15.000,00		2017-2019	X			Dalissen	basisscholen, schoolcoördinator, ADC i.s.m. Groenewelle, VVN	Vechtdal				

MEERJARENPROGRAMMA VERKEERSVEILIGHEID - aandachtsgebied fietsers																
Naam maatregel	Omschrijving maatregel	Aandachtsgebied	Type maatregel/ Onderzoek of Realisatie	Geraamde kosten	Bidragen regionale mobiliteitsplannen	Uitvoeringsjaar	Bereikbaarheid	Veiligheid	Duurzaamheid	Trekker	Overige partijen	Regio	Kans dat realisatie in gepland uitvoeringsjaar lukt	OMAF (is er mogelijkheid om samen, is het interessant voor deelnemers en is er ruimte om wat met inbreng participatie te doen)	Lijft de maatregel mee met andere prog., en projecten en zo ja welke?	Welke innovatieve of specifieke elementen zijn onderdeel van de maatregel?
Fietsroute ZSM		Fiets		€ 600.000,00		2017				Staphorst		Noordwest				
Fietspad Waanders		Fiets		€ 222.634,41		2017				Staphorst		Noordwest				
Fietspad Kanaal		Fiets		€ 2.300.000,00		2017				Staphorst		Noordwest				
Fietspad Gortelaan		Fiets		€ 800.000,00		2018				Staphorst		Noordwest				
Fietspad Riegersweg		Fiets		€ 200.000,00		2018				Staphorst		Noordwest				
Fietsoversteek bij Pr. Mauritschool		Fiets		€ 25.000,00		2018				Staphorst		Noordwest				
Ontwikkeling fietsverkeer Oost		Fiets		€ 5.000.000,00		2017-2020				Oost-Whilhe		Noordwest				
Verkenning fietsverbinding Olt centrum - Veerweg Olt		Fiets				2017				OV		geheel Overijssel				
Evaluatie aanpak fietsverbinding 2016 fietsers		Fietsers				2017				OV		geheel Overijssel				
Fietserscommissie (afdeling, verlichting, de scholier zijn weer begonnen)		Fietsers				2017				OV		geheel Overijssel				
Uitvoering fietsverbinding Oost-Whilhe		Fietsers				2017				OV		geheel Overijssel				
Arbeidsomstandigheden Fietsers (mat input vanuit bovenstaande activiteiten)		Fietsers				2017				OV		geheel Overijssel				
Evaluatie programma Fietsers		Fietsers				2019				OV		geheel Overijssel				
Afsluiting/verbinding fietsgebied provincies		Fietsers				2017-2020				OV		geheel Overijssel				
Uitvoering programma Fietsers		Fietsers				2018-2020				OV		geheel Overijssel				
Melden fietsongevallen		Fietsers				2018/2019				Provincie Overijssel		geheel Overijssel				
Fietsveiligheid (educatie en communicatie)		Fietsers				2018/2019				Provincie Overijssel		geheel Overijssel				
Verkeerseducatie e-fietsen		Fietsers				2018/2019				Provincie Overijssel		geheel Overijssel				
Fietsen met verlichting die niet stuk kan gaan		Fietsers				2018/2019				Provincie Overijssel		geheel Overijssel				
Stimuleringsmaatregelen fietsgebruik bij Ordehouder		Fietsers				2018/2019				Provincie Overijssel		geheel Overijssel				
Fietspad Achteroverweg		Fietsers		€ 215.000,00		2017				Staphorst		geheel Overijssel	100%	Project is reeds gerealiseerd N.v.t.		
Hoeverbrug - Kanaalweg (verwaarde fietsroute)		Fietsers		€ 150.000,00		2017				Zwolle		Noordwest				
Propositie regionaal fietsnetwerk regio Zwolle		Fietsers		€ 4.000.000,00		2017				Zwolle		Noordwest				
	doorgaand autoverkeer op de singel atterdieren op oprijdend fietsverkeer door middel van een innovatieve maatregel	Fietsers	O+R	€ 25.000,00	€ 18.750,00	2017	X	X		Zwolle	Keypoint	Noordwest	50%	3	Nee	Detectie fietsers met camera's, doorgaand autoverkeer met meer verlichting in het wegdek/snelheidswaar schuwning met wegkantsysteem o.l.d. Nog bepalen
	reconstructie tot fietsst	Fietsers	R			2017	X	X		Zwolle	ROV	Noordwest				
	reconstructie tot fietsst	Fietsers	R			2017	X	X		Zwolle	ROV	Noordwest				
	reconstructie tot fietsst	Fietsers	R			2017	X	X		Zwolle	ROV	Noordwest				
	fietsambitie verdien in	Fietsers	O	€ 100.000,00		2017	X	X	X	Zwolle		Noordwest				
	Herfstaan fietsveliger maken	Fietsers	R			2018				Kampen		Noordwest				
	Regionale fietsroutes	Fietsers	O	€ 200.000,00		2018	X	X		Zwolle		Noordwest				
	Fiets-wandeling Zuidzeehavens	Fietsers	O	€ 3.000.000,00		2020				Kampen		Noordwest				
	Fietswielweg Zwolle-Kampen vervolmaken in landbouwv. Molenbrug	Fietsers		€ 3.000.000,00		2020-2021				Kampen		Noordwest				
	Verbetering fietspaden uitlaar/recreatief	Fietsers		€ 2.700.000,00		2020-2021				Kampen		Noordwest				
	Opwaardering fietsstructuur bedrijventerrein Raalte	Fietsers		€ 250.000,00	€ 125.000,00	2017	X	X		Raalte	King Raalter Werkgevers, omwonenden, ondernemers, politie	Noordwest		Ja	Participatieproces (bij contouren van uitwerkingsplan worden actoren reeds betrokken)	
	Doornreken fietsstraat Haindijk Raalte	Fietsers				2017				Raalte		Salland				
	Doornreken fietsstraken Boermarkenstraat	Fietsers				2018				Raalte		Salland				
	Studie maatregelen fietswielweg Zwolle - Heno - Raalte	Fietsers				2018				Provincie		Salland				
	Regionale aanpak - Verwijderen paaltjes op fietspaden	Fietsers				2016/2017-2018				Raalte		Salland				
	Uitwerken maatregelen l.v.v. fiets ksp Benhicksstraat - Westdorp	Fietsers				2016-2017				Raalte		Salland				
	Uitwerken maatregelen l.v.v. fiets ksp Ganzboornlaan - Weidelelan	Fietsers				2016-2017				Raalte		Salland				
	Uitwerken maatregelen l.v.v. fiets ksp Jan van Akeelstraat - Molenweg	Fietsers				2016-2017				Raalte		Salland				
	Uitwerken maatregelen l.v.v. fiets ksp Monumentstraat - Zwolvestraat	Fietsers				2016-2017				Raalte		Salland				
	Regionale aanpak: fietsen	Fietsers				2016-2017				PM	Recreatiesector Scholen Recreatiesector Bedrijfsleven	Salland				



Naam maatregel	Omschrijving maatregel	Aandachtgebied	Type maatregel	Geraamde kosten	Bidprent regionale mobiliteitsgelden	Uitvoeringsjaar	Bereikbaarheid	Veiligheid	Duurzaamheid	Trekker	Overige partijen	Regio	Kone dat realisatie in gestand uitvoeringsjaar lukt	OVAF: (is er mogelijkheid voor participatie, is het mogelijk om participatie te doen)	Lijf de maatregel mee met andere progr. en projecten en zo ja welke?	Welke innovatieve of andere maatregelen zijn onderdeel van de maatregel?
Regionale aanpak: vernieuwen paaltes op fietspaden	Vernieuwen paaltes op fietspaden, en daar waar nodig voorzien van veilige vormgeving	Fleisers	Onderzoek of Realisatie			2016-2017				PM	Fleisersbond	Salland				
* Aanpak eenduidige wegnichting fietspaden provinciale wegen	Prioriteiten stellen in aanpak	Fleisers				2016-2020				Provincie	Gemeenten Fleisersbond Belangenorganisaties Gemeenten	Salland				
Opzetten E-bike training in iedere gemeente		Fleisers				2016-2020				ROV						
* Vernemen bochten en breedte van fietspad t.b.v. E-bike		Fleisers				2017-2018				Raate						
Verbetere Comfort/Verbetere Flesching naast spoorbrug IJssel		Fleisers		€ 3.000.000		2018-2022				Deventer						
Aanleg Fietspad Wildenbergweg		Fleisers		€ 225.000		2018-2022				Deventer						
Aanleg Fietspad Bounhuysweg		Fleisers		€ 75.000		2018-2022				Deventer						
Aanleg Fietspad Brandkoelweg		Fleisers		€ 85.000		2018-2022				Deventer						
Aanleg Fietspad Rodijksweg		Fleisers		€ 250.000		2018-2022				Deventer						
Regionale Fietschakel Schipbeekdijk, Oversteg-Smeelinksweg		Fleisers		€ 500.000		2018-2022				Deventer						
Aanleg Regionale Shellroute Spoortijl t.h.v. Bedrijventpark A1		Fleisers		€ 500.000		2018-2022				Deventer						
Aanleg Fietsbrug Bergwilde Overijssels kanaal t/hv Neerstraat		Fleisers		€ 300.000		2018-2022				Deventer						
Regionale Fietsstalling Cultuurplein Nieuwe Markt/Grote Kerkhof		Fleisers		€ 6.000.000		2018-2022				Deventer						
Origineelkorse Fietskruising kruispunt Ziphensweg-Noorwegenstraat		Fleisers		€ 3.000.000		2018-2022				Deventer						
Fietschakel Schipbeek-Kloosterl. Smeelinksweg t/hv Weertingen/A1		Fleisers		€ 2.000.000		2018-2022				Deventer						
Regionale Fietschakel Schipbeek, spoortijl Deventerweg		Fleisers		€ 250.000		2018-2022				Deventer						
Aanleg fietspad onderaan IJssel t/h.v. Pothoofd		Fleisers		€ 260.000		2018-2022				Deventer						
Astilleren fietspaden Hent Dumantiaan t.h.v. spoorbrug		Fleisers		€ 105.000		2018-2022				Deventer						
Astilleren fietspaden Rembrandtdiade		Fleisers		€ 260.000		2018-2022				Deventer						
Fietsvoorzieningen Ten Havensweg en Oostermatdijk		Fleisers		€ 390.000		2018-2022				Deventer						
Verbetere fietsvoorziening Avelose Houweg		Fleisers		€ 6.000.000		2022 en verder				Deventer						
Aanleg Regionale Shellroute IJsselbrug A1		Fleisers	O	€ 2.500.000,00	€ 1.250.000,00	2025-2030		X		Ost-Wijhe	Fleisersbond Samenwerkende Bedrijfsleven	Salland	klein	mees		Geen
Scheiding bebouwingverkeer van fietsverkeer	Uitwerking in kader van Verkeersvisie Koersdocument Fleets (provincie)	Fleisers								Deventer						
* Regionaal fietsproject		Fleisers								Deventer						
* Vernieuwen paaltes op fietspaden		Fleisers								Deventer						
* Regionaal fietsproject		Fleisers								Ost-Wijhe	Plaatselijke belangen Fleisersbond Samenwerkende Bedrijfsleven	Salland				
* Regionale aanpak vernieuwen paaltes op fietspaden		Fleisers								Ost-Wijhe	Plaatselijke belangen Fleisersbond Samenwerkende Bedrijfsleven	Salland	€ 25.000,00			
* Fleisers voorrang van rechts		Fleisers								Ost-Wijhe	Plaatselijke belangen Fleisersbond Samenwerkende Bedrijfsleven	Salland	€ 25.000,00			
F35 deor Ambtstraat-Nieuw Stigtestraat		Fleisers		PM		2018				Almelo		Twente				
Aanleg fietsroute Hofstraat Centrum-Van Rechteren Limpingsingel		Fleisers		€ 340.000,00		2018				Almelo		Twente				
F35 langs Wierdenstraat		Fleisers		€ 292.500,00		2018				Almelo		Twente				
Fietsverweg Odelensestraat		Fleisers		€ 1.355.588,00		2018				Borne		Twente				
Fietsnavig F35 tracédeel Bankastraat tot Milichampien		Fleisers		€ 960.000,00		2018				Hengelo		Twente				
Aanleg F35 tussen Het Rawin en Paarse Poort (NP Sallandse Heuvelrug)		Fleisers		€ 1.750.000,00		2018				Tubbergen		Twente				
Opzetten E-bike training in iedere gemeente		Fleisers		€ 5.000.000,00		2019				Hellendoorn		Twente				
Aanpak eenduidige wegnichting provinciale wegen	Prioriteiten stellen in aanpak	Fleisers				2016-2020				ROV	Gemeenten Fleisersbond Belangenorganisaties	Twente				
Fietsnavig tussen Panellweg en Almelo		Fleisers		€ 8.990.000,00		2017-2023				Borne		Twente				
Fietsnavig Lettenbergstraat/Apleweg Weerselo		Fleisers		€ 1.100.000,00		2018-2019				Dinkelland		Twente				
Fietsnavig Lemseloestraat Weerselo		Fleisers		€ 1.100.000,00		2018-2019				Dinkelland		Twente				
Fietsnavig F35 tak Oldenzaal, langs Enschedeseestraat		Fleisers		€ 3.000.000,00		n.n.b.				Oldenzaal		Twente				
Opwaarderen fietsverbinding tussen Vriesveen en Vroonshoop		Fleisers	PM			n.n.b.				Twenterand		Twente				
Aanleg ontvochten fietsroutes		Fleisers		€ 12.000.000,00		na 2020				Enschede		Twente				
F35 realisatie ontbrekende delen		Fleisers		€ 30.500.000,00		vanaf 2018				Enschede		Twente				
Fietsnavig F18		Fleisers		€ 2.000.000,00		vanaf 2018				Haaksbergen		Twente				
Upgrading fietspaden langs hoofdwegen (gebundelde routes Windmolenweg, Gronaustraat, Buurstraat)		Fleisers		€ 2.000.000,00		vanaf 2020				Enschede		Twente				



Naam maatregel	Omschrijving maatregel	Aandachtigheidsgebied	Type maatregel Onderzoek of Realisatie	Geraamde kosten	Bidprice regionale mobiliteitsplannen	Uitvoeringsjaar	Bereikbaarheid	Veiligheid	Duurzaamheid	Trekker	Overige partijen	Regio	Kans dat realisatie in gepland uitvoeringsjaar lukt	OMAF is er mogelijkheid om te zien, is het interessant om aansprekend voor participanten en is er ruimte om het met inbreng participatie te doen)	Lijft de maatregel mee met andere progr. en projecten en zo ja welke?	Welke innovatieve of sociaal elementen zijn onderdeel van de maatregel?
Zeven Boegjes fase 1 Fietspaaltjes	verbeteren kruisingen fietspaden en oversteken	Friesland		€ 75.000,00						Almelo		Twente				
	door heel Almelo worden om Friesenbond verbeteringen aangebracht om de veiligheid van de fietser. Dit gebeurt in jaarlijkse fasering om financieel beheersbaar te maken.	Friesland		€ 20.000,00						Almelo		Twente				
Fietsprojecten vanuit Beleidsimpuls Fiets	Diverse projecten b.v. verkeersveiligheid fietsers en stimuleren fietsgebruik (zie # onder)	Friesland		€ 100.000,00						Almelo		Twente				
Rondtes aanpassen voorrang	Voorrang rondtes wordt gewijzigd om fietsers in de voorrang te brengen	Friesland		€ 150.000,00						Dinkelland		Twente				
Timmusweg	Verbreiden i.v.m. veiligheid fietsers	Friesland		€ 150.000,00						Dinkelland		Twente				
Pilot fietsspaaltje zuidwijken	veiligheid maken van fietsroutes in de zuidwijken, door o.a. verwijderen, herplaatsen of duidelijker markeren van fietsspaaltjes	Friesland		€ 300.000,00						Dinkelland		Twente				
Fietspad Westermaasweg	Reconstrueer fietspad	Friesland		€ 150.000,00						Enschede		Twente				
Van Koersveldweg fietspad	Aanleg fietspad langs COV/50 in Albergen b.v. veiligheids fietsers (zie # onder)	Friesland		€ 150.000,00						Hengelo		Twente				
Fietsprojecten vanuit Beleidsimpuls Fiets	Diverse projecten b.v. verkeersveiligheid fietsers en stimuleren fietsgebruik (zie # onder)	Friesland		€ 100.000,00						Tubbergen		Twente				
Rondtes Geesteren	Voorrang rondtes wordt gewijzigd om fietsers in de voorrang te brengen	Friesland		€ 50.000,00						Tubbergen		Twente				
Verbreiden fietspad Slagbarren - Schuinesloot		Friesland	R	€ 300.000,00	€ 150.000,00	2017		X		Hardenber		Vechtiald				
Verbreiden fietspad Beerzweg t.h.v. N68 (Ommen)		Friesland		€ 150.000	€ 80.000	2017				Ommen		Vechtiald				
Fietspad Oude Oever	Fietroute Oude Oever verbeteren/verbreiden (o.a. paaltjes tussen fietspad fietsspaal herstellen schoonhouden)	Friesland	O+R	€ 400.000,00		2018	X			Dalisen	WIN Dalisen, PB en Politie	Vechtiald			Tien toren plan	
flexibele paalen (norm crowdlabels) in fietspaden	aanpak van fietspaden die aan vervangen door paalen conform de nieuwe normen	Friesland	R	€ 35.000		2018				Hardenber		Vechtiald				
Brechteweg Hardenberg (fietsstroken (nieuwe normen) of fietstraat)		Friesland	R	€ 220.000		2018				Hardenber		Vechtiald				
stimuleren fietsen naar centrum	uitbreiding van het fietsparkeren, fietsen in centrum, team, ordemaak naar bewaakte stalling	Friesland	R	€ 20.000		2018	X			Ommen		Vechtiald				
verbeteren fietsveiligheid H.Mulderbrug	verbeteren oversteken en veiligheid fietsers.	Friesland	R	€ 50.000		2018		X		Ommen		Vechtiald				

Naam maatregel	Omschrijving maatregel	Aandachtsgebied	Type maatregel Onderzoek of Realisatie	Genaamde kosten	Bijdrage regionale mobiliteitsgelden	Uitvoeringsjaar	Bereikbaarheid	Veiligheid	Duurzaamheid	Trekker	Overige partijen	Regio	Kans dat realisatie in opgebod uitvoeringsjaar lukt	'OMAF' (is er mogelijkheid voor participatie, is het interessant en aansprekend voor de regio, is er ruimte om wat met inbreng participatie te doen)	Ligt de maatregel mee met andere progr. en projecten en zo ja welke?	Welke innovatieve of experimentele elementen zijn opgenomen in de maatregel?
aanpak kleine fietschakels	binnen de kern slimme fietsen met realiseren vaartoor sneller is dan de auto onderzoek naar oplossingen om snelheidsconflict op te lossen	Fielers	R	€ 35.000		2018	X			Ommen		Vechtdal				
snelheidsconflicten op fietspaden	innovatie en duurzaamheid om gladde fietspaden te voorkomen, maar ook plastic fietspad	Fielers	O	€ 15.000		2019		X		Hardenberg		Vechtdal				
innovatieve verharding fietspaden	Optimalisatie fietsroutes, combineren met onderhoud aan de weg	Fielers	O			2019				Hardenberg en Ommen		Vechtdal				
Inrichting fietsroutes bij onderhoudswerkzaamheden	De gemeente bepaald voor komende jaren welke projecten hieronder vallen	Fielers	R	€ 60.000,00		2016-2018		X		Dalfsen		Vechtdal				
Aanpak acute knelpunten programma fiets	Verbeteren situatie fietsers Haersollevweg (inventarisatie onveiligheidsgevoelens ) en infrastructureel aanpak acute fietsveiligheid	Fielers	R	€ 60.000,00		2016-2018	X			Dalfsen		Vechtdal				
De Haersollevweg	Optimalisatie inrichting fietsroutes bij onderhoudswerkzaam heden - aanpak acute knelpunten	Fielers	O+R	€ 50.000,00		2017-2018		X		Dalfsen		Vechtdal				
Fietsverkeer	Onderzoek naar en realisatie van bedrijfsverbinding Dalfsen-Zwolle	Fielers	R	€ 120.000,00		2018-2020	X		X	Dalfsen		Vechtdal				Fielstraat
Verbeteren fietsroute van Dalfsen naar Zwolle	bestaande fietspaden voorzien van goede markering en bermen.	Fielers	O+R	€ 850.000,00		2018-2020	X		X	Dalfsen		Vechtdal				
vergevoegde fietspaden		Fielers		€ 100.000				X		Hardenberg		Vechtdal				

MEERJARENPROGRAMMA VERKEERSVEILIGHEID, aandachtsgebied Rijden Zonder Invloed																
DRAAGT BIJ AAN BETERE:																
Naam maatregel	Omschrijving maatregel	Aandachtsgebied	Type maatregel Onderzoek of Realisatie	Geraamde kosten	Bijdrage regionale mobiliteitsgelden	Uitvoeringsjaar	Bereikbaarheid	Veiligheid	Duurzaamheid	Trekker	Overige partijen	Regio	Kans dat realisatie in gepland uitvoeringsjaar lukt	'ONAF' is er mogelijkheid voor participatie, is het interactie met aansprekend voor participanten en is er ruimte om wat met inbreng participatie te doen)	Lijft de maatregel mee met andere progr. en projecten en zo ja welke?	Welke innovatieve of andere elementen zijn onderdeel van de maatregel?
Ontwikkeling effectieve programma's (rekening met nieuwe inzichten rond sociale omgeving, breinontwikkeling, herijking en weerbaarheid)																
Uitvoering programma RZI 2016-2017		Rijden Zonder Invloed				2017		X		ROV		geheel Overijssel				
Extra activiteiten (doorvoering herijking, 4-daagse lessen, medicijnen, zwave overtreders, vervolg marktconsultatie e.d.)		Rijden Zonder Invloed				2017		X		ROV		geheel Overijssel				
Evaluatie programma RZI		Rijden Zonder Invloed				2017/2019		X		ROV		geheel Overijssel				
Extra aandacht binnen het programma Rijden Zonder Invloed		Rijden Zonder Invloed				2017-2019		X		ROV		geheel Overijssel				
Effectmetingen diverse programma's (o.a. RZI, effectiviteit campagneborden)		Rijden Zonder Invloed				2017-2020		X		ROV		geheel Overijssel				
Uitvoering programma RZI 2018-2019		Rijden Zonder Invloed				2018-2019		X		ROV		geheel Overijssel				
Regio overlegt specifieke alcohol- en snelheidshandhaving		Rijden zonder invloed				2016-2020				PM	Politie Gemeenten Provincie	geheel Overijssel				
Regio overlegt specifieke alcohol- en snelheidshandhaving		Rijden zonder invloed				2016-2020				PM	Politie Gemeenten Provincie	geheel Overijssel				



DRAAGT BIJ AAN BETERE																
Naam maatregel	Omschrijving maatregel	Aandachtsgebied	Type maatregel Onderzoek of Realisatie	Gesamde kosten	Bidrag regionale mobiliteitsgelden	Uitvoeringsjaar	Bereikbaarheid	Veiligheid	Duurzaamheid	Trekker	Overige partijen	Regio	Kone dat realisatie in geeland uitvoeringsjaar lukt	OVAF (is er mogelijkheid voor participatie, is het aanpak voor participanten en is er ruimte om wat met inbreng participatie te doen)	Lijf de maatregel mee met andere progr. en projecten en zo ja welke?	Welke innovatieve of experimentele aspecten van de maatregel?
Evalueer aanbesteding 2016 snelheid		Snelheid				2017	X			ROV		geheel Overijssel				
Safety Culture toespelen op snelheidsgedrag zakelijk rijder		Snelheid				2017	X			ROV		geheel Overijssel				
Snelheidscampagne (extra regionale activiteiten)		Snelheid				2017	X			ROV		geheel Overijssel				
Aangepaste ubsteding Snelheid (met input vanuit bovenstaande activiteiten)		Snelheid				2018	X			ROV		geheel Overijssel				
Evaluatie programma Snelheid		Snelheid				2020	X			ROV		geheel Overijssel				
Actualiseren en uitvoeren campagne 2 seconden afstand (mogelijk verbreden naar Gelderland)		Snelheid				2017-2019	X			ROV		geheel Overijssel				
Afstemming/verbinding snelheidsbeleid provincies		Snelheid				2017-2020	X			ROV		geheel Overijssel				
Uitvoering programma Snelheid		Snelheid				2019-2020	X			ROV	subsidie provinciale	geheel Overijssel				
Maatsignaalgever	De gemeente heeft de beschikking over drie maatsignaalgevers. Hiervan wordt gecommuniceerd met verkeersdeelnemers.	Snelheid	R	€ 475,00	€ 118,75	2017	X			Staphorst	subsidie provinciale	geheel Overijssel	100%	mogelijk	n.v.l.	De gemeente heeft de beschikking over drie maatsignaalgevers. Twee signaalgevers waartbij als er te snel wordt gereden te tekst "U rijdt te snel" op een display verschijnt. Een signaalgever waartbij teksten of bordes. figuren zichtbaar worden. Uitroepen die hierop verschijnen passen bij de uitingen van van de campagnekalender verkeersveiligheid.
Verkeerslaters (o.a. snelheid)	De gemeente heeft twee verkeerslaters waarmee inenslalen, snelheden en voertuigklassen kunnen worden geleid.	Snelheid	R	€ 500,00	€ 125,00	2017	X			Staphorst	subsidie provinciale	Noordwest	80%	mogelijk	n.v.l.	nee
Hassellendijk snelheidsremmende maatregelen		Snelheid	R	PM		2018	X			Zwolle		Noordwest				
aanpak snelheid Hoofdijk in Steenwijk		Snelheid		PM		PM	X			Steenwijkland		Noordwest				
Snelheidsremmende voorzieningen Croddandijk		Snelheid		€ 100.000		2018-2022	X			Deventer		Salland				
* Snelheidsremmende maatregelen Deventerweg / Spidijk	Deventer Veilig op Weg, actiepunt 11 Snelheidsbeheersing (raadbesluit)	Snelheid		€						Deventer	Bewoners					
* Snelheidsremmende maatregelen Holteweg	Deventer Veilig op Weg, actiepunt 11 Snelheidsbeheersing (raadbesluit)	Snelheid								Deventer	Bewoners	Salland				
* Snelheidsremmende maatregelen op andere wegen (onderzoek)	Deventer Veilig op Weg, actiepunt 11 Snelheidsbeheersing (raadbesluit)	Snelheid								Deventer	Bewoners	Salland				
* 60 kilometer zone Balthman: snelheidsremmende maatregelen, bebording / markering	Deventer Veilig op Weg, actiepunt 12 60 kilometer zone (raadbesluit)	Snelheid								Deventer	Bewoners	Salland				
* Snelheid (aanpak): Kleistraat, Schippershuizen, Wechtenholt, Middelstraat, Woodsdijk		Snelheid								Olst/Wijhe	Bewoners ROV	Salland				
Reconstructie Lichtenbergdijk	Aanleg snelheidsremmende voorzieningen	Snelheid		€ 65.000,00						Rissen-Holten		Twente				





Naam maatregel	Omschrijving maatregel	Aardachtsgedeelte	Type maatregel	Geraamde kosten	Blijvende regionale mobiliteitsgelden	Uitvoeringsjaar	Bereikbaarheid	Veiligheid	Duurzaamheid	Trekker	Overige partijen	Regio	Kans dat realisatie in gepland uitvoeringsjaar lukt	OVAP* (is er mogelijkheid voor participatie, is het mogelijk om participatie te organiseren voor betrokkenen en is er ruimte om wat met inbreng participatie te doen)	Ligt de maatregel mee met andere progr. en projecten en zo ja welke?	Welke innovatieve of experimentele elementen zijn onderdeel van de maatregel?
Reconstructie Wespervweg Bibak	Duurzaam (veilig) heininichten invasieve snelheidsregime van 30 km/uur ondersteunen	Wegmijning	R	€ 351.500,00	€ 04.750,00	2017	x	x	x	Raalte	Plaatseijk, Belang, woonwonen, VVN, agrarisch bedrijf, inwoners Heeten, politie	Slland	Groot	Ja	Nee	Participatieproces (bij uitvoeringsplan worden actoren needs betrokken)
Reconstructie Oosterwischweg (Schalkhaar)		Wegmijning		€ 851.448	€ 250.000,00	2017				Deventer		Slland				
Inrichten 60km/uur zones buitengebied Bathmen		Wegmijning		€ 225.000	€ 100.000,00	2017				Deventer		Slland				
Versmalling Deltalaan (Rivierenwijk)		Wegmijning		€ 797.178	€ 135.000,00	2017				Deventer		Slland				
N844 Deventer-Hoelen kmp Oude Molen (0,5 - 2 mtr)		Wegmijning		€ 1.620,00	€ 405,00	2017		x	x	Vershill per gemeente	gemeente Raalte, Ols-Wijl	Slland	Groot			
Pk12, Duurzaam Veilig, 'vooral voor u'		Wegmijning		€ 1.000.000		2017		x	x	Provincie Overijssel		Slland				
N844 Deventer-Hoelen kmp Oude Molen		Wegmijning				2017				Raalte	Bewoners	Slland				
* Uitbreiding 30 km/uur gebied Kanaalstraat Raalte		Wegmijning				2017				Raalte	Bewoners LTO	Slland	€ 18.000,00			
* Versterking 60 km/uur uitstraling Raalterwasweg buitengebied		Wegmijning				2017				Raalte	Bewoners LTO	Slland	Groot	Ja	Nee	Participatieproces (bij uitvoeringsplan worden actoren needs betrokken)
* Toepassen belijnen 60 km/uur inrichting op Blikweg, Buzelaarsstraat en Zwolselweg		Wegmijning		€ 520.000,00	?	2018	x	x	x	Raalte	Plaatseijk, Belang, woonwonen, agrarisch bedrijf, inwoners Nieuw-Heeten, politie	Slland	Groot	Ja	Nee	Participatieproces (bij uitvoeringsplan worden actoren needs betrokken)
Reconstructie Kolkweg en Lungesag		Wegmijning		€ 700.000,00	?	2018	x	x	x	Raalte	Plaatseijk, Belang, woonwonen, agrarisch bedrijf, inwoners Nieuw-Heeten, politie	Slland	Groot	Ja	Nee	Participatieproces (bij uitvoeringsplan worden actoren needs betrokken)
Reconstructie Zwarte Wag		Wegmijning				2018				Raalte	Bewoners	Slland				
* Versterking 60 km/uur uitstraling Hogeweg buitengebied		Wegmijning		€ 1.200.000,00	?	2019	x	x	x	Raalte	LTO Raalte Werkgroep, Raalte	Slland	Groot	Ja	Nee	Participatieproces (bij uitvoeringsplan worden actoren needs betrokken)
Reconstructie Almedesstraat (invasieve Raalte Oostzijde)		Wegmijning	R			2016-2017 of 2018				Raalte	Bewoners	Slland				
* Aanpassing profilering en versterken 30 km/uur uitstraling Zwarteweg Heeten		Wegmijning				2016-2017				Raalte	Bewoners	Slland				
* Omvorming tot shared space Moenthof Raalte		Wegmijning				2016-2017				Raalte	Bedrijfsleven Bewoners	Slland	€ 15.000,00			
* Wijziging kongrens Laag Zutthem		Wegmijning				2016-2017				Raalte	Bewoners	Slland				
* Regionale aanpak: Sanering verkeersborden en bewegwijzing		Wegmijning				2016-2017				Raalte	Bewoners	Slland				
Regionale aanpak (kader) opheffen van zebra's in 30 km/uur gebieden		Wegmijning				2016-2017				PM	Scholen	Slland				
* Regionale aanpak: sanering verkeersborden en bewegwijzing		Wegmijning				2016-2017				PM		Slland				
Eenduidig inlichten grensoverschrijdende wegen		Wegmijning				2016-2020				PM	Plaatseijke belangen bewoners buitengebied Beiangenoegstasies	Slland				
* Aanpak eenduidige wegmarkering hoofdrijbaan provinciale wegen		Wegmijning				2016-2020				Provincie	Gemeenten Beiangenoegstasies	Slland				
* Aanpak eenduidige kruispuntvorm GOW buiten bebouwde kern		Wegmijning				2016-2020				Provincie	Gemeenten Beiangenoegstasies	Slland				
* Uitvoeren veiligheidsbets en opstellen advies op (BDU) projecten		Wegmijning				2016-2020				Provincie	Gemeenten	Slland				
* Studie aanpak reverse Den Nul		Wegmijning				2017-2018				Provincie	Gemeente Oost-Wijhe Bewoners Beiangenoegstasies	Slland				
Alkoppelen van Hw/Reconstructie Bokkingshang		Wegmijning		€ 350.000		2018-2022				Deventer		Slland				
Recreatieve Onstulping landgoed Oze-Siamelinksweg		Wegmijning		€ 5.000.000		2018-2022				Deventer		Slland				
Reconstructie kruispunt Rijhoerboerweg-Statensstraat		Wegmijning		€ 500.000		2018-2022				Deventer		Slland				
Reconstructie Kruispunt Viasytraat-Noorwegstraat/Bergweideijk		Wegmijning		€ 500.000		2018-2022				Deventer		Slland				
Tegengaan Regionale Verkeersstr. Shippingsdijk-Wilhelminabrug		Wegmijning		€ 200.000		2018-2022				Deventer		Slland				
Verbetelen Doonstroring N848-Siamelinksweg, Oudijk - A1		Wegmijning		€ 300.000		2018-2022				Deventer		Slland				
Verketen Aanliding Wilhelminabrug		Wegmijning		€ 150.000		2018-2022				Deventer		Slland				
Reconstructie Handdeksdoks, Binkgreneweg- Shippingsdijk		Wegmijning		€ 2.500.000		2018-2022				Deventer		Slland				



Naam maatregel	Omschrijving maatregel	Aandachtgebied	Type maatregel Onderzoek of Realisatie	Geraamde kosten	Bijdrage regionale mobiliteitsgelden	Unvoeringsjaar	Bereikbaarheid	Veiligheid	Duurzaamheid	Trekker	Overige partijen	Regio	Kans dat realisatie in opgestand afvoeringsjaar lukt	'ONAF' (is er mogelijkheid voor participatie, is het verplicht om te participeren voor aanpakken voor participanten en is er ruimte om wat met inbreng participatie te doen)	Lijft de maatregel mee met andere progr. en projecten en zo ja welke?	Welke innovatieve of experimentele aspecten zijn opgenomen van de maatregel?
Auromi Maken en Reconstructie Grote Kerkhof		Wegmijning		€ 1.500.000		2018-2022				Deventer		Salland				
Inrichting en functie op elkaar afst. Johan Wagenaarlaan		Wegmijning		€ 500.000		2018-2022				Deventer		Salland				
Zuidelijke Lisselievwaard en L.h.v. Bergwilde 5		Wegmijning		€ 650.000		2018-2022				Deventer		Salland				
Aanpassen rolofde Laan van Borgéle - Kaiser Kapellaan		Wegmijning		€ 500.000		2018-2022				Deventer		Salland				
Aanpassen Zamenhoffplein en Centuurbaan l.h.v. Nieuwe Plantsoen		Wegmijning		€ 1.400.000		2018-2022				Deventer		Salland				
De Braam 30Kmu		Wegmijning		€ 600.000		2018-2022				Deventer		Salland				
Heinriching Oordijk, kongrens - Timmansweg		Wegmijning		€ 500.000		2018-2022				Deventer		Salland				
Heinriching wegtraject langs de Lissel l.h.v. Himmensbad (w.o. Walle)		Wegmijning		€ 3.900.000		2018-2022				Deventer		Salland				
Herprofilen Henri Dunantlaan		Wegmijning		€ 1.400.000		2018-2022				Deventer		Salland				
Herprofilen Binkgreeweg, tussen Veenweg en Henri Dunantlaan		Wegmijning		€ 500.000		2018-2022				Deventer		Salland				
Herprofilen Hazewatlaan		Wegmijning		€ 1.500.000		2018-2022				Deventer		Salland				
Opwaarderen Van Oldenielstraat		Wegmijning		€ 4.000.000		2018-2022				Deventer		Salland				
Reconstructie Käzer Karellaan		Wegmijning		€ 1.800.000		2018-2022				Deventer		Salland				
Reconstructie Wezenlaan		Wegmijning		€ 1.000.000		2018-2022				Deventer		Salland				
Verbeteren langzaam verkeersoversteek Raalterweg l.h.v. Zandwaleweg		Wegmijning		€ 500.000		2018-2022				Deventer		Salland				
Verkeersmaatregelen kruispunt Riekerweg - Veenweg		Wegmijning		€ 200.000		2018-2022				Deventer		Salland				
Verkeersmaatregelen Wilhelmaburg		Wegmijning		€ 10.000.000		2018-2022				Deventer		Salland				
Verbetering kruispunt N337 Henzen		Wegmijning	O	€ 400.000,00	€ 300.000,00	2020-2025		X		Deventer	Provincie	Salland	Klein	Participatie	nee	Geen
Maatregelen Bobogeweg, Dispanveeren		Wegmijning		€ 175.000						Deventer	Bewoners	Salland				
* Heinriching Van Oldenielstraat 2x2		Wegmijning								Deventer	Bewoners	Salland				
* Heinriching / reconstructie Binkgreeweg tussen Centuurbaan en Van Oldenielstraat		Wegmijning								Deventer	Bewoners	Salland				
* Heinriching Oordijk wegrak Timmersmangweg - Voemanskamp		Wegmijning								Deventer	Bewoners	Salland				
* Heinriching verkeerslichten kruising Veenweg - Riekerweg		Wegmijning								Deventer	Bewoners	Salland				
* Heinriching Oosterwechelsweg		Wegmijning								Deventer	Bewoners	Salland				
* Heinriching / reconstructie kruispunt H.Boerhavelaan-Hoge Hondstraat-Margijnenk-Van Oldenielstraat		Wegmijning								Deventer	Bewoners	Salland				
* Heinriching / reconstructie wegrak Hollenweg tussen Zweedsestraat (knoep) en Oostiklaan		Wegmijning								Deventer	Bewoners	Salland				
* Heinriching Handelslaade tussen Binkgreeweg en Snippelingsdijk/Wt. H.F. de Boerlaan		Wegmijning								Deventer	Bewoners	Salland				
* Heinriching / reconstructie kruispunt Nico Bokkensteinlaan - Mensengdijk		Wegmijning								Deventer	Bewoners	Salland				
* Heinriching / reconstructie Nico Bokkensteinlaan - Rialeerik		Wegmijning								Deventer	Bewoners	Salland				
* Heinriching / reconstructie Overige locaties		Wegmijning								Deventer	Bewoners	Salland				
* Snelheidsremmende maatregelen op belangrijke oversteeklocaties		Wegmijning								Deventer	Bewoners	Salland				
* Vormgeving (hoofdgabedstelsel)swegen		Wegmijning								Deventer	Bewoners	Salland				
* Heinriching / reconstructie Somervoort		Wegmijning								Deventer	Bewoners	Salland				

Naam maatregel	omschrijving maatregel	Aardachtsgedeelte	Type maatregel	Geraamde kosten	Bijdrage regionale mobiliteitsgelden	Uitvoeringsjaar	Bereikbaarheid	Veiligheid	Duurzaamheid	Trekker	Overige partijen	Regio	Kans dat realisatie in gepland uitvoeringsjaar lukt	OMAF (is er mogelijkheid voor participatie, is het aansprekend voor participanten en is er ruimte om wat met inbreng participatie te doen)	Ligt de maatregel mee met andere progr. en projecten en zo ja welke?	Welke innovatieve of experimentele elementen zijn onderdeel van de maatregel?
* Herinrichting / reconstructie De Braam	Deventer Velig op Weg, actiepunt 7 (raadsbesluit)	Wegmijning	Wegmijning							Deventer	Bewoners	Salland				
* Herinrichting / reconstructie D. Wijnveldweg	Deventer Velig op Weg, actiepunt 7 (raadsbesluit)	Wegmijning	Wegmijning							Deventer	Bewoners	Salland				
* Herinrichting / reconstructie Johan Wagenaarlaan	Deventer Velig op Weg, actiepunt 7 (raadsbesluit)	Wegmijning	Wegmijning							Deventer	Bewoners	Salland				
* Herinrichting / reconstructie Dreef	Deventer Velig op Weg, actiepunt 7 (raadsbesluit)	Wegmijning	Wegmijning							Deventer	Bewoners	Salland				
* Herinrichting / reconstructie Het Vier	Deventer Velig op Weg, actiepunt 7 (raadsbesluit)	Wegmijning	Wegmijning							Deventer	Bewoners	Salland				
* Herinrichting / reconstructie Deltalaan / Oude Battimenseweg	Deventer Velig op Weg, actiepunt 7 (raadsbesluit)	Wegmijning	Wegmijning							Deventer	Bewoners	Salland				
* Herinrichting / reconstructie Deltalaan / Oude Battimenseweg	Deventer Velig op Weg, actiepunt 7 (raadsbesluit)	Wegmijning	Wegmijning							Deventer	Bewoners	Salland				
* Herinrichting / reconstructie Rielanweg	Deventer Velig op Weg, actiepunt 7 (raadsbesluit)	Wegmijning	Wegmijning							Deventer	Bewoners	Salland				
* Herinrichting / reconstructie Exobergenweg, Disperveen	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning							Deventer	Bewoners	Salland				
* Herinrichting / reconstructie wgrak Bolensteinlaan (geheel tracé excl. begin- en eindpunt)	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning							Deventer	Bewoners	Salland				
* Herinrichting / reconstructie wgrak Singel (geheel tracé excl. begin- en eindpunt)	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning							Deventer	Bewoners	Salland				
* Herinrichting / reconstructie Kruising Laan van Borgate / Oversichtlaan / Lebuuslaan	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning							Deventer	Bewoners	Salland				
* Herinrichting / reconstructie wgrak Spanjaardsdijk (deeltacé rotonde N348 tot Bennevoerseweg)	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning							Deventer	Bewoners	Salland				
* Herinrichting / reconstructie wgrak Oostvlietlaan (deeltacé Holterweg - Leinardweg)	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning							Deventer	Bewoners	Salland				
* Herinrichting / reconstructie wgrak Crodendijk (geheel tracé excl. kruising begin- en eindpunt)	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning							Deventer	Bewoners	Salland				
* Herinrichting / reconstructie wgrak Holtenweg (deeltacé van Oostvlietlaan tot 'Smeuvaard)	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning							Deventer	Bewoners	Salland				
* Herinrichting / reconstructie wgrak Deltalaan (geheel tracé)	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning							Deventer	Bewoners	Salland				
* Inrichting buitenwagenvolgens Duurzaam Velig principe (onderling afstemmen i.c.m. gemeente Zwolle)	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning							Oost-Wijthe	Plaatselijke belangen LTO Bewoners buitengebied Belangenorganisaties	Salland	€ 650.000,00			
* Reconstructie De Grienden	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning							Oost-Wijthe	Bewoners	Salland	€ 100.000,00			
* Herinrichting van 80 km/uur naar 60 km/uur Elkeiweg en Boxbergenweg	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning							Oost-Wijthe	Bewoners	Salland	€ 25.000,00			
* Regionale aanpak sanering verkeersborden en bewegwijzing	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning		€ 750.000,00	2017		X		Provincie Overijssel	Plaatselijke belangen	Salland				
N752 Erstedede-Leser truspunt Lomekermolenweg-Glanerbrugweg	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning			2018				Enschede	Plaatselijke belangen	Twente				
Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning			2018				Enschede	Plaatselijke belangen	Twente				
Duurzaam Veilige herinrichting Elbergesstraat	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning	€ 2.200.000,00		2018				Haaksbergen	Plaatselijke belangen	Twente				
Oversteek Wielderboekseijl bij Trompsstraat	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning	€ 100.000,00		2018				Haaksbergen	Plaatselijke belangen	Twente				
Herinrichting kruispunt Grotestraat - De Jocheerlaan	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning	€ 300.000,00		2018				Heleldoorn	Plaatselijke belangen	Twente				
Herinrichting Hogebokelweg	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning	€ 300.000,00		2018				Losser	Plaatselijke belangen	Twente				
Herinrichting 1 <sup>o</sup> centrum Rijnen. Lase 3. Molentatweg en deel Haarstraat	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning	€ 945.000,00		2018				Rijssen-Hollen	Plaatselijke belangen	Twente				
Herinrichting Grotestraat tussen Van der Muelenweg en Maximastraat	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning	€ 270.000,00		2019				Heleldoorn	Plaatselijke belangen	Twente				
Herinrichting Rijssensstraat	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning	€ 465.000,00		2019				Heleldoorn	Plaatselijke belangen	Twente				
Herinrichting Constandijnstraat - Parallelweg	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning	€ 200.000,00		2019				Heleldoorn	Plaatselijke belangen	Twente				
Herinrichting Berfoweg (30 kmr uur)	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning	€ 120.000,00		2019				Hengelo	Plaatselijke belangen	Twente				
Herinrichting Boekeloeweg (30 kmr uur)	Verkeersveiligheidsbrie (besluit B&W)	Wegmijning	Wegmijning	€ 100.000,00		2019				Hengelo	Plaatselijke belangen	Twente				



Naam maatregel	Omschrijving maatregel	Aandachtigheidsgebied	Type maatregel Onderzoek of Realisatie	Geraamde kosten	Bidpre regionale mobiliteitsplannen	Uitvoeringsjaar	Bereikbaarheid	Veiligheid	Duurzaamheid	Trekker	Overige partijen	Regio	Kans dat realisatie in opgeand uitvoeringsjaar lukt	'ONAF' (is er mogelijkheid voor participatie, is het aanpak geschikt voor participanten en is er ruimte om wat met inbreng participatie te doen)	Lijst de maatregel mee met andere progr. en projecten en zo ja welke?	Welke innovatieve of experimentele aspecten van de opdracht of van de maatregel?
Herinrichting Enschedesestraat 1e fase, tussen Ds. Foorplein en grons bebouwde kom		Weginrichting		€ 600.000,00		2019				Losser		Twente				
Herinrichting 1 <sup>e</sup> centrumring Rijsen, fase 4, Oranjestraat en deel Enverstraat		Weginrichting		€ 701.000,00		2019				Rijsen-Holten		Twente				
Herinrichting Gronausestraat bebouwde kom Glane		Weginrichting		€ 350.000,00		2020				Losser		Twente				
Toepasbare kennis menselijk gedrag in openbare ruimte	Inzichten toepassen in concrete projecten en evalueren van inzichten Opmerken van verschillen in verkeerspatronen van verkeersmiddelen om door mogelijkheden om door te vertalen	Weginrichting				2016-2017				Almelo	Div. afd. gemeenten					
Optimaliseren van veilige 60 km/uur buitengebied	Incidentele kruispunten in het gebied DV onderzoeken DV inzichten als aanvulling op bestaande doelmatige en sobere DV inrichting	Weginrichting		€ 35.000,- per kruising		2016-2010				Losser	Dorperaden Beleidsorganisaties (bijv GLTO) Politie	Twente				
Afwaarderen bestaande N18	Veilige inrichting 60 km/uur met behoud calamiteitfunctie Tot minimaal 2018 diert Haaksbergen geen infoprojecten in voor bijdragen, omdat alles gereserveerd aan de komende opdrachtgebied wegmedel agv nieuwe N18.	Weginrichting				2016-2019				Haaksbergen	RWS Enschede	Twente				
Planstudie inrichting dorpskernen i.r.t. doorwaard (bovenregionaal) verkeer		Weginrichting				2016-2020				Haaksbergen	Provincie	Twente				
Aanpak eenduidige wegmarkering hoofdrijbaan provinciale wegen	Prioriteiten stellen in aanpak	Weginrichting				2016-2020				Provincie	Gemeenten Beleidsorganisaties	Twente				
Aanpak eenduidige kruispuntvorm GOV buiten bebouwde kom	Prioriteiten stellen in aanpak	Weginrichting				2016-2020				Provincie	Gemeenten Beleidsorganisaties	Twente				
Dynamische afsluiting binnenstad Almelo/Hengelo/Enschede		Weginrichting		€ 500.000,00		2018/2019				Almelo		Twente				
N18 afwaardering oude tracé		Weginrichting		€ 1.500.000,00		2018/2019		X		Enschede		Twente				
Opwaardering binnenhavens Almelo en Hengelo		Weginrichting				2018/2019				Provincie Overijssel		Twente				
Reconstructie Deldenerstraat (Geerdinkweg-Milchamplijn)		Weginrichting		€ 480.000,00		2018-2019				Almelo		Twente				
Reconstructie Linsinkesweg		Weginrichting		PM		2018-2019				Hengelo		Twente				
Maatregelenpakket functies Laan HZV zuid		Weginrichting		€ 2.200.000,00		2018-2019				Hengelo		Twente				
reconstructie/upgrade rotonde Bornestraat/Europalaan		Weginrichting		€ 1.050.000,00		2018-2019				Hengelo		Twente				
Herinrichting Boerensweg		Weginrichting		€ 400.000,00		2018-2019				Hengelo		Twente				
Reconstructie Kijpersdijk, tussen spoor en nieuw kruispunt		Weginrichting		PM		2018-2019				Hengelo		Twente				
Verleggen oostelijk deel Bunschotenstraat		Weginrichting		€ 1.000.000,00		2018-2019				Hengelo		Twente				
Opwaarderen Van Kollaan		Weginrichting		€ 1.110.855,00		2018-2019				Hof van Twente		Twente				
alternatief N743 (verbindingsweg)		Weginrichting		€ 26.000.000,00		2020-2021				Borne		Twente				
Europastraat/Lijsterstraat		Weginrichting		€ 3.000.000,00		2020-2022				Borne		Twente				
reconstructie Beekstraat, gedeelte Kastanjeboomstraat		Weginrichting		€ 50.000.000,00		2025-2030				Borne		Twente				
reconstructie VOC-punt Schipdeelaan/Cate Edeinklaan		Weginrichting		€ 60.000,00		n.n.b.				Oldenzaal		Twente				
reconstructie Ameloseweg tussen Kijferstraat en rotonde		Weginrichting		€ 75.000,00		n.n.b.				Oldenzaal		Twente				
reconstructie Julianastraat tussen Lindeler en Kennedy/Churchillstraat		Weginrichting		PM		n.n.b.				Twente		Twente				
Aanpak rotonde bij Westeraan/Sibbeuseweg a.d. oostzijde N86		Weginrichting		PM		n.n.b.				Twente		Twente				
Realisatie Noordelijke Onthulping Enschede Kennispark (NOEK)		Weginrichting		€ 20.000.000,00		na 2020				Enschede		Twente				



Naam maatregel	omschrijving maatregel	Aandachtsgedeelte	Type maatregel	Genaamde kosten	Bijdrage regionale mobiliteitsgelden	Uitvoeringsjaar	Bereikbaarheid	Veiligheid	Duurzaamheid	Trekker	Overige partijen	Regio	Kone dat realisatie in gebied uitvoeringsjaar lukt	OVAP? (is er mogelijkheid voor participatie, is het interessant voor participanten en is er ruimte om wat met inbreng participatie te doen)	Lijft de maatregel mee met andere progr. en projecten en zo ja welke?	Welke innovatieve of experimentele aspecten van de maatregel?
Nieuwstraat(quarter)	in kader van herinrichting wijk ontstaan diverse mogelijkheden tot verbetering veiligheid (fiets- en voetganger). Wordt mede met bewoners vorm gegeven.	Wegmijning		€ 100.000,00												
Slagenweg/Wailemansweg	o.a. 2 plateaus en een drempel	Wegmijning		€ 35.000,00						Almeelo		Twente				
Rumerstanden	snelheidsremmers in wijk aanbrengen	Wegmijning		€ 100.000,00						Almeelo		Twente				
Aadorp-Oost	inrichten als Duurzaam veilig gebied	Wegmijning		€ 60.000,00						Almeelo		Twente				
Aanpassingen smalle straten	Uitvoering aan pilotproject om straten veilig te maken zijn voor fietsers en voetgangers (o.a. Pa. Welstraat, Hagendoornstraat, Valkelaan)	Wegmijning		€ 30.000,00						Almeelo		Twente				
Obstakelvrij maken wijkmijning	M.n. in Scheffoost staan veel obstakels die voor veel aanrijdingen zorgen. In een schouw worden deze obstakels verwijderd. Dit is een samenwerkingsverband met de wijk en oudereverenigen.	Wegmijning		€ 50.000,00						Almeelo		Twente				
Schout Doodestraat	Buiten bebouwde kom, inrichten als 60 km zone (driepels en bebording)	Wegmijning		€ 20.000,00						Almeelo		Twente				
Albardsstraat	Buiten bebouwde kom, inrichten als 60 km zone (driepels en bebording)	Wegmijning		€ 20.000,00						Almeelo		Twente				
Herinrichting Oude Doldensestraat	De Oude Doldensestraat is een breed ingrichte 50 km zone met een centrum aan en tussen De Bleek en de Europastraat. Samen met de bewoners willen we de weg als een 30km zone inrichten. Mogelijk wordt het zelfs een fietsstraat waarbij een dieningsweg met wordt ingebouwd.	Wegmijning								Almeelo		Twente				
Denekampweg-Molensstraat	Herinrichten wegen en duurzaam veilig maken, incl. fietsvoorzieningen	Wegmijning		€ 650.000,00						Borne		Twente				
Onsuling Reesman	Aanleg tweede ontsluiting woonwijk met een directe fietsverbinding richting voorzieningen centrum	Wegmijning		€ 750.000,00						Dinkelland		Twente				
				€ 60.000,00						Dinkelland		Twente				

Naam maatregel	Omschrijving maatregel	Aandachtsg gebied	Type maatregel Onderzoek of Realisatie	Geraamde kosten	Bijdrage regionale mobilisatiegelden	Uitvoeringsjaar	Bereikbaarheid	Veiligheid	Duurzaamheid	Traject	Overige partijen	Regio	Kans dat realisatie in gepland uitvoeringsjaar lukt	'OMAF' (is er mogelijkheid voor participatie, is het aanpakkend voor participanten en is er ruimte om wat met inbreng participatie te doen)	Ligt de maatregel mee met andere progr. en projecten en zo ja welke?	Welke innovatieve of opmerkelijke aspecten of onderdelen van de maatregel?
	DV inrichten van wegen en kruisingen	Weginrichting		€ 100.000,00								Twente				
	Henniching Bieckhuimerotweg	Weginrichting								Dirkeiland		Twente				
	Henniching Kuising Wesselebrinklaan-Blyvank	Weginrichting								Enschede		Twente				
	Henniching De Klepe	Weginrichting		€ 10.000,00						Enschede		Twente				
	Landbouwroute Oostweg-Kersdijk	Weginrichting		€ 300.000,00						Enschede		Twente				
	600m ETW buitengebied	Weginrichting		€ 20.000,00						Enschede		Twente				
	600m ETW buitengebied	Weginrichting		€ 156.000,00						Enschede		Twente				
	600m ETW buitengebied	Weginrichting		€ 291.000,00						Hengelo		Twente				
	Reconstructie Vosboerweg Wegterweg	Weginrichting		€ 308.000,00						Hengelo		Twente				
	30km herprofilering	Weginrichting		€ 100.000,00						Hengelo		Twente				
	selectieve toegang binnenstad	Weginrichting		€ 60.000,00						Hengelo		Twente				
	30km maatregelen Keldersstraat	Weginrichting		€ 100.000,00						Hengelo		Twente				
	30km maatregelen Berloweg	Weginrichting		€ 120.000,00						Hengelo		Twente				
	Henniching Dorpstraat	Weginrichting		€ 540.000,00						Hengelo		Twente				
	Henniching Prins Hendrikstraat	Weginrichting		€ 245.000,00						Losser		Twente				
	Reconstructie Molendijk Noord	Weginrichting		€ 300.000,00						Losser		Twente				
		Weginrichting								Rijssen-Hollen		Twente				

Naam maatregel	Omschrijving maatregel	Aardschapsgebied	Type maatregel	Geraamde kosten	Bijdrage regionale mobiliteitsgelden	Uitvoeringsjaar	Bereikbaarheid	Veiligheid	Duurzaamheid	Trekker	Overige partijen	Regio	Kans dat realisatie in uitvoeringsjaar lukt	OVAP (is er mogelijkheid voor participatie en is er ruimte om wat met inbreng participatie te doen)	Lijft de maatregel mee met andere progr. en projecten en zo ja welke?	Welke innovatieve of experimentele oplossingen zijn er mogelijk en de maatregel?
Reconstructie deel Esstraat en H.J. van Opstalstraat	Risicovermindering en reconstructie, lokaal aanlegfietsuggestieën oken	Wegmijning	Realisatie	€ 380.000,00								Twente				
Reconstructie Baankamp en Vennekessgaarde	Risicovermindering en reconstructie, lokaal aanlegfietsuggestieën oken	Wegmijning	Realisatie	€ 340.000,00						Rijssen-Holten		Twente				
Realisering bermverharding wegen buitengebied	Grasbetonstroken, lange 60-km-wegen; maximaal 10 km	Wegmijning	Realisatie	€ 250.000,00						Rijssen-Holten		Twente				
Verbeteren verkeersveiligheid buitengebied	Aanleg verkeersmaatregelen buitengebied	Wegmijning	Realisatie	€ 125.000,00						Rijssen-Holten		Twente				
LTV / Verkeersveiligheidsmaatregelen	Verbeteren verkeersveiligheid op diverse punten	Wegmijning	Realisatie	€ 60.000,00						Rijssen-Holten		Twente				
Landbouwpad Flaringen	Aanleg voorziening voor landbouwverkeer rond het dorp Lb.v. verkeersveiligheid, (zie @ onder)	Wegmijning	Realisatie	€ 605.000,00						Rijssen-Holten		Twente				
Julianastraat/Barmhardsstraat	Dv /richtingen weg en fietspad, verbetering fietspad, b.v. veiligheid en reduceer rijksweg	Wegmijning	Realisatie	€ 600.000,00						Tubbergen		Twente				
Graskeken diverse wegen	Aanleg graskeken langs te smalle buitenwegen l.b.v. verkeersveiligheid (m.n. fietsers bij uitwijk)	Wegmijning	Realisatie	€ 50.000,00						Tubbergen		Twente				
Oosteinde	forse vermindering vrachtwagen/vergroting veiligheid (schoolgaande) fietsers	Wegmijning	Realisatie	€ 365.000,00						Tubbergen		Twente				
N346 Gelderse grens - Hengelo VRI t.p.v. de Poste (N347/N346)		Wegmijning	Realisatie					X		Twenterand		Twente				
Nieuwe ontsluitingsstructuur Keiendorp/Oud Lutten		Wegmijning	Realisatie	€ 500.000,00		2017	X			Provincie Overijssel		Twente				
Verharden brug Ommekanaal - aansl. fietspad N377		Wegmijning	Realisatie	€ 55.000,00		2017				Heidenberg		Vechtdal				
Prises Blethéaan incl. kruispunt Buldersweg	Het onderzoeken van de mogelijkheden om het landbouwverkeer op de Blethéaan (60 meter breedte) te verbeteren (b.v. door een knip) te bereiken of op een juiste manier te faciliteren wordt gekoppeld aan de aanpak van het kruispunt Buldersweg.	Wegmijning	R		€ 62.500,00	2018		X		Dalfsen	VVN, politie, Pb en andere	Vechtdal				
verkeersluw maken vechtkade ontsluiting van Ommen op de N35	verminderen verkeersveiligheid in centrum door diverse maatregelen waardoor de aantrekkelijkheid van de route vermindert	Wegmijning	O	€ 120.000		2018	X			Ommen		Vechtdal				
verbetering oversteekbaarheid gebiedsontsluitingswegen	oversteekbaarheid voor fietsers verbeteren bij rondes Balkenweg en Kievitstraat	Wegmijning	R	€ 70.000		2019		X		Ommen		Vechtdal				
integraal aanpak kindvriendelijke westersportaal	aanpak omgeving school	Wegmijning	R	€ 450.000		2020		X		Ommen		Vechtdal				
Straatbuurttacties	Samen met buurt en pe-en woonomgeving de leefbaarheid verbeteren en leefbaarder maken	Wegmijning	R	€ 6.000,00		2016-2018		X		Dalfsen	Pb en vvn en politie	Vechtdal				



Naam maatregel	Omschrijving maatregel	Aandachtsg gebied	Type maatregel Onderzoek of Realisatie	Geraamde kosten	Bidprent regionale mobiliteitsplannen	Uitvoeringsjaar	Bereikbaarheid	Veiligheid	Duurzaamheid	Overige partijen	Regio	Kans dat realisatie in gepland uitvoeringsjaar lukt	OVMAF is er mogelijkheid voorwaarde is het interessante is het aansprekend voor participanten en is er ruimte om wet met inbreng participatie te doen)	Lift de maatregel mee met andere progr. en projecten en zo ja welke?	Welke innovatieve of specifieke elementen zijn onderdeel van de maatregel?
Aanpak acute knelpunten wegcategorisering en inrichting	De gemeente bepaald voor komende jaren welke projecten hieronder vallen	Weginrichting	R	€ 90.000,00		2016-2018	X	X			Vechtdaal				
Aanpak bestaande en acute knelpunten voegangers en toegankelijkheid	De gemeente bepaald voor komende jaren welke projecten hieronder vallen	Weginrichting	R	€ 30.000,00		2016-2018	X	X			Vechtdaal				
Optimalisatie inrichting erfgoedwegen	Optimalisatie DV -> gelijkwaardigheid, markering, fietsstroken, snelheid	Weginrichting	R	€ 90.000,00		2017-2019		X			Vechtdaal				
Jaglustaliele deel binnen bebouwde kom	Het deel van de Jaglustaliele binnen de bebouwde kom voldoet op meerdere punten niet aan de basiskemken. Met name de breedte van het profiel en de afwezigheid van auto- en fietsaanpak aandachtspunten. Het voorstel is om aan de weeskant het tweewingen fietspad door te trekken.	Weginrichting	R	€ 710.000,00	?	2018-2019	X	X	X	VVN, politie, Pb en andere	Vechtdaal	80	3 (6 al gedaan)		
Jaglustaliele deel buiten bebouwde kom 80 km/h profiel	Het deel van de Jaglustaliele buiten de bebouwde kom voldoet op meerdere punten niet aan de basiskemken voor een GOV. Met name de breedte van het profiel en de omstandigheden (bomen) zijn aandachtspunten. Om het profiel te verbeteren wordt voorgesteld om de bestaande profiel te verbeteren met een nieuw profiel met een breedte van 80 km/h inclusief de bestaande bomen verwijderen.	Weginrichting	R	€ 2.600.000,00	?	2018-2019	X	X	X	VVN, politie, Pb en andere	Vechtdaal	80	3 (6 al gedaan)		
Pinse Beatrixlaan in Nieuweusen	Optimalisatie Pr. Beatrixlaan, deel Boornsweg - Burg. Backdaan	Weginrichting	R			2018-2019	X	X			Vechtdaal				
Burgemeester Backdaan in Nieuweusen	Het in lijn brengen van de markering en voornamelijk van de bestaande situatie van de Pr. Beatrixlaan (GOV) de aanpak van duurzaam veilig van duurzaam veilig. Koppeling aan ondergrond is een goede optie en daarom wordt dit project niet opgepakt in de periode 2016-2018.	Weginrichting	R			2019-2022		X			Vechtdaal				

Naam maatregel	Omschrijving maatregel	Aandachtsg gebied	Type maatregel Onderzoek of Realisatie	Geschatte kosten	Bijdrage regionale mobiliteitsgelden	Uitvoeringsjaar	Bereikbaarheid	Veiligheid	Duurzaamheid	Trekker	Overige partijen	Regio	Kans dat realisatie in gepland uitvoeringsjaar lukt	'OMAF' (is er mogelijkheid voor participatie, is het financieel en voor participanten en is er ruimte om wat met inbreng participatie te doen)	Lijft de maatregel mee met andere progr. en projecten en zo ja welke?	Welke innovatieve of experimentele aspecten zijn onderdeel van de maatregel?
Dedensweg/Koosteeg (smaankering/redeserstrook/inhaalstroken)	Optimalisatie van de smaankering. Het gekoopde baan onderhoud. Er is geen accuut onveilige situatie en de wegen voldoen in grote lijnen aan de richtlijn.	Wegmijning	R	?		2020-2022	X	X		Dalisen		Vechtdal				
Vechtdijk	De herfricting van de Vechtdijk en wens de nadrukkelijk gekoopd moet worden aan de plannen van het Waterfront en het centrumplan. Bij voorkeur ook aan onderhoud. Op dit moment is nog niet bepaald wanneer hier ruimte voor komt	Wegmijning								Dalisen		Vechtdal				

MEERJARENPROGRAMMA VERKEERSVEILIGHEID, overig															
Naam maatregel	Aandachtsg gebied	Type maatregel	Geraamde kosten	Bijdrage regionale	Uitvoeringsjaar	Bereikbaarheid	Duurzaamheid	Trekker	Overige partijen	Regio	Kans dat realisatie in	OMAF (is er mogelijkheid	Lijf de maatregel mee	Welke innovatieve of	
		Onderzoek of		institutiële							gepland	voor participatie is niet	met andere	experimentele	
		Realisatie		mediaties							uitvoeringsjaar lukt	aanpakken en is er ruimte	progr. en projecten en	elementen zijn	
											om wat met inbreng	om wat met inbreng	zo is welke?	onderdeel van de	
											participatie te doen)	participatie te doen)	maatregel?	maatregel?	
Uitvoering ITS-project	Overig				2017	X		ROV		geheel Overijssel					
Ontwikkeling effectieve handhavingsstrategie (met name bromfietsers)	Overig				2017	X		ROV		geheel Overijssel					
Ontwikkeling 'tools' corporate communicatie (pitch, film, powerpoint)	Overig				2017	X		ROV		geheel Overijssel					
Optimaliseren format projectcommunicatie	Overig				2017	X		ROV		geheel Overijssel					
Opleidingscursus	Overig	R	€ 1.500,00	€ 1.125,00	2017	X		Verschil per gemeente	rijsochouders, Gemeente Steenwijkerland, Oost-Wilpe, Dalfsen, Hardenberg, Deventer	geheel Overijssel	25%	wening ruimte (vast programma)	nee	n.v.l.	Fietsvaardigheidstraining. Aan senioren wordt een fietsvaardigheidstraining gegeven. Aandachtspunten zijn hoe om te gaan met de (elektrische) fiets en het inschrijven van verkeerssituaties en verkeersregels. Het bestaat uit een fietsstocht met onderweg verkeersvragen. Tijdens de fietsstocht worden verschillende stops gemaakt. Bij elk stop wordt uitleg gegeven over een verkeerssituatie (bv verkeersonderdeel (bv voorrang, rotonde, grote voertuigen, oude hoes)). 's Middags worden de verkeersvragen besproken en wordt uitleg gegeven over nieuwe verkeersregels, verkeersvragen en verkeerssituaties die worden opgesteld. Soms wordt iemand uitgenodigd, zoals plaatselijke fietsclub om met hen situaties, verkeerssituaties te bespreken.
Ouderenprojecten	Overig	R			2017	X		Verschil per gemeente	subsidie provinciale - project bekend bij ROVG, Gemeente Dalfsen, Stichting Welzijn Ouderen Dalfsen en Lemelerveld, RSR en EHBO, rijsochouders, sportmaker, gemeente Steenwijkerland, Oost-Wilpe, Dalfsen, Zwarteveen, Staphorst, SWS, Hardenberg, Ommen, Deventer, Kampen	geheel Overijssel	100%	mogelijk	n.v.l.	n.v.l.	Fietsvaardigheidstraining. Aan senioren wordt een fietsvaardigheidstraining gegeven. Aandachtspunten zijn hoe om te gaan met de (elektrische) fiets en het inschrijven van verkeerssituaties en verkeersregels. Het bestaat uit een fietsstocht met onderweg verkeersvragen. Tijdens de fietsstocht worden verschillende stops gemaakt. Bij elk stop wordt uitleg gegeven over een verkeerssituatie (bv verkeersonderdeel (bv voorrang, rotonde, grote voertuigen, oude hoes)). 's Middags worden de verkeersvragen besproken en wordt uitleg gegeven over nieuwe verkeersregels, verkeersvragen en verkeerssituaties die worden opgesteld. Soms wordt iemand uitgenodigd, zoals plaatselijke fietsclub om met hen situaties, verkeerssituaties te bespreken.





Naam maatregel	Omschrijving maatregel	Aandachtgebied	Type maatregel Onderzoek of Realisatie	Geraamd kosten	Bidrag regionale mobiliteitsplannen	Uitvoeringsjaar	Bereikbaarheid	Veiligheid	Buurzaamheid	Trekker	Overige partijen	Regio	Kans dat realisatie in opland uitvoeringsjaar lukt	OVAF (is er mogelijkheid voor participatie, is het interessanter voor participanten en is er ruimte om wat met inbreng participatie te doen)	Lift de maatregel mee met andere progr. en projecten en zo ja welke?	Welke innovatieve of andere elementen zijn onderdeel van de maatregel?
Meerjarige mobiliteitsopgave Zwolle	In beeld brengen van de meerkarige opgave voor mobiliteit van Zwolle en nabije omgeving, teneinde te komen tot een maatregelenpakket waardoor middelen beschikbaar komen en maatschappelijke partners draagvlak voor hebben.	Overig	O	€ 100.000,00	€ 50.000,00	2017	X	X	X	Zwolle	Provincie, Deventer, IenM, Noordwest	Noordwest	90%	1	Ja, verankering Beter B	Borgen BB-aanpak, slimme mobiliteit en samenwerkingsvorm (integrale regionale mobiliteitsaanpak)
Verkeersveiligheid in Zwolle		Overig		€ 3.000.000,00		2017				Zwolle		Noordwest				
Cap. Studie auto- en fietsverkeer	verkennen toekomstige bereikbaarheids en verkeersveiligheidsopg ave	Overig	O			2017	X	X	X	Zwolle		Noordwest				
registratie en analyse verkeersongevallen	Verbeteren van de registr	Overig	O			2018		X		Zwolle		Noordwest				
Swk ondersteunen		Overig		€ 100.000,00		2018				Kampen		Noordwest				
	Bevorderen van de doorstroming van de aanpak op gebied- en aandeel- en aandeel- bevorderen veilige oversteek van de Oostlaan door reizigers lijn 9.	Overig	R													
Doorstroomingsmaatregelen binnenstad-station		Overig		€ 150.000,00	€ 75.000,00	2017 en 2018	X			Zwolle	Provincie, Syllabus, Bink Vert	Noordwest	100%	3	Nee	Geen
VCP uitvoeringsmaatregelen - uitbreiding Parkeergelegenheid		Overig		€ 1.000.000,00		2017-2018				Kampen		Noordwest				
VRI (ITS)		Overig		€ 400.000,00		2017-2018				Kampen		Noordwest				
GVVP - Uitvoeringsplan		Overig		€ 1.000.000,00		2018-2019				Kampen		Noordwest				
Kleine projecten		Overig		€ 50.000,00		jaarlijks		X		Steenswijkland		Noordwest				
VAO		Overig		€ 400,00	€ 100,00	2017		X		Deventer/ ROV		Slland				
Caravan, aanhangwagen keuring		Overig		€ 2.370,00	€ 592,50	2017		X		Deventer/ ROV		Slland				
Regionale aanpak: landbouwverkeer (gedrag en infrastructuur)	Mogelijk afsluiten van een safety deel met landbouwsector; niet voor alle gemeenten relevant	Overig				2016-2017				Provincie	Gemeenten Politie					
Gesamenlijke inzet BOA's	Intensivering handhaving op verkeersregels (m.n. snelheid) op eigen BOA's	Overig				2016-2020				PM	Politie OM verkeersofficier Lokale politiek / middenstand Scholen	Slland				
Intergemeentelijke samenwerking		Overig				2016-2020				ROV	Gemeenten Scholen	Slland				
Aansluiten bij jaarlijkse landelijke campagnes en bijpassend actie in de regio		Overig				2016-2020				ROV	Gemeenten Scholen	Slland				
Uitbreiden Parkeren de Wop		Overig		€ 250.000		2018-2022				Deventer		Slland				
Diverse verkeersveiligheidsmaatregelen		Overig		€ 905.000,00		2018				Almelo		Slland				
Safety deel verkeersveiligheid binnen Risk Factory	Aansluiten bij initiatief van Brandweer. Opstellen en uitwerken safety deel verkeersveiligheid binnen Risk Factory	Overig		€ 70.000,- per jaar		2016-2020				ROV	Gemeenten Brandweer Scholen	Twente				
Intergemeentelijke samenwerking		Overig				2016-2020				ROV	Gemeenten Scholen	Twente				
Aansluiten bij jaarlijkse landelijke campagnes en bijpassend actie in de regio		Overig				2016-2020				ROV	Gemeenten Scholen	Twente				
Gesamenlijke inzet BOA's	Intensivering handhaving op verkeersregels (m.n. snelheid) • Dit is een wens van Losser (mogelijk mankracht BOA's uitwisselen) • Nagaan: zijn BOA's inzetbaar als ondersteuning bij handhavingssituaties Politie	Overig		€ 50.000,- per BOA (speelplan)		2016-2020				PM	Politie Verkeersofficier Lokale politiek / middenstand Scholen	Twente				

Naam maatregel	Omschrijving maatregel	Aandachtsgebied	Type maatregel	Geraamde kosten	Bijzondere regionale mobiliteitsgelden	Uitvoeringsjaar	Bereikbaarheid	Veiligheid	Duurzaamheid	Trekker	Overige partijen	Regio	Kone dat realisatie in opeleend uitvoeringsjaar lukt	OVAF (is er mogelijkheid voor participatie, is het interessant voor partijen en om wat met inbreng participatie te doen)	Ligt de maatregel mee met andere progr. en projecten en zo ja welke?	Welke innovatieve of experimentele aspecten onderscheiden de maatregel?
Uitvoeren veiligheidssteun en opstellen advies op (BDU) projecten	Mogelijk afsluiten van reserveyield met lokale overheden voor alle gemeenten relevant	Overig				2016-2020				Provincie	Gemeenten	Twente				
Regionale aanpak: landbouwverkeer (goeding en infrastructuur)		Overig				2017-2018				Provincie	Gemeente Losser en Haaksbergen Politie	Twente				
Oplossing Zandereen		Overig		€ 5.000.000,00		2018-2020				Borne		Twente				
Verdere uitwerking/uitvoering van verkeersvisie per kern		Overig		PM		n.v.b.				Twente		Twente				
Maatregelen verkeerscirculatieplan Centrum Noord		Overig		PM		vanaf 2018				Enschede		Twente				
Maatregelen verkeerscirculatieplan Centrum Zuid		Overig		PM		vanaf 2018				Enschede		Twente				
Reserve projecten vanuit Groot Onderhoud	Binnen het I-GOP diverse kleine maatregelen verschuiven op plaats die nu logischerwijs nog niet bekend zijn.	Overig														
Programma-aanpak stadsdeel centrum	diverse kleine maatregel	Overig		€ 50.000,00						Almelo		Twente				
Programma-aanpak stadsdeel noord	diverse kleine maatregel	Overig		20000						Enschede		Twente				
Programma-aanpak stadsdeel oost	diverse kleine maatregel	Overig		20000						Enschede		Twente				
Programma-aanpak stadsdeel zuid	diverse kleine maatregel	Overig		€ 20.000,00						Enschede		Twente				
Programma-aanpak stadsdeel west	diverse kleine maatregel	Overig		€ 20.000,00						Enschede		Twente				
Busaanbieding Meddallen HOV	aanbrengen beveiligingssysteem	Overig		€ 20.000,00						Enschede		Twente				
UVP 2017 van het GMP	maatregelen die voortkomen uit het nog vast te stellen UVP 2017 van het GMP	Overig								Hengelo		Twente				
Actieplan verkeersveiligheid	is al specifiek benoemd	Overig	R	€ 45.000,00		2016-2018		X		Hof van Twente		Twente				
Inhuur vrijwilliger voor coördinerende taken op lokaal niveau	De verkeerscoördinator is actief betrokken bij het verbeteren van de verkeersveiligheid in Dalfsen. Hij/zij onderhoudt het netwerk van de verkeersouders en is betrokken bij de realisatie van voorlichtingsacties en schooldirecties.	Overig				2017		X		Dalfsen	gemeente Dalfsen, Steenwijk	Vechtmaal				



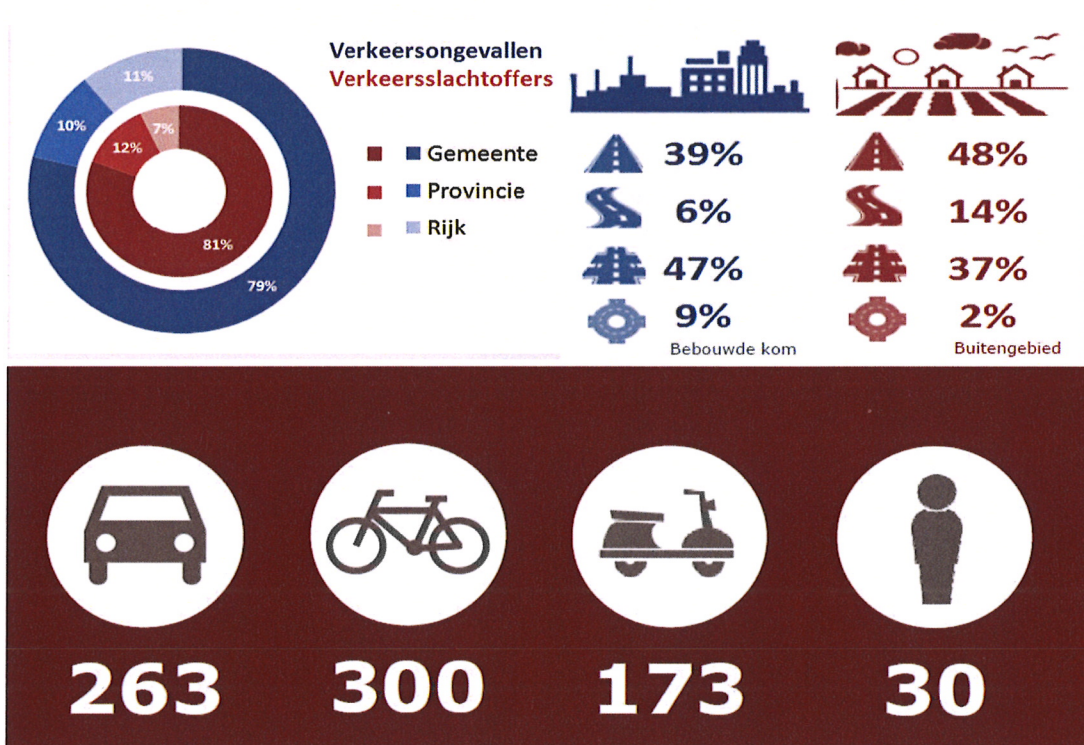
## 2. Analyse verkeersveiligheid

In 2016 zijn enkele verkeersveiligheidsanalyses op basis van verschillende data uitgevoerd:

- Verkeersongevallen 2011 – 2015 (paragraaf 2.1, 2.2 en 2.3)
- Analyses met snelheidsdata (big data); snelheid is een SPI en risicofactor (par 2.4).
- Ziekenhuizen (geen informatie over Overijssel; eerste resultaten Gelderland zijn bij ROV)
- Verzekeringen (paragraaf 2.5)
- Sociale media en websites (paragraaf 2.6)

### 2.1 Totale verkeersongevallen Overijssel algemeen

In figuur B2.1 zijn alle geregistreerde slachtoffers in Overijssel in 2015 weergegeven.



Figuur B2.1: Verkeersongevallen en slachtoffers in Twente (2011 t/m 2015)

Van het jaar 2015 is over Twente het volgende bekend:

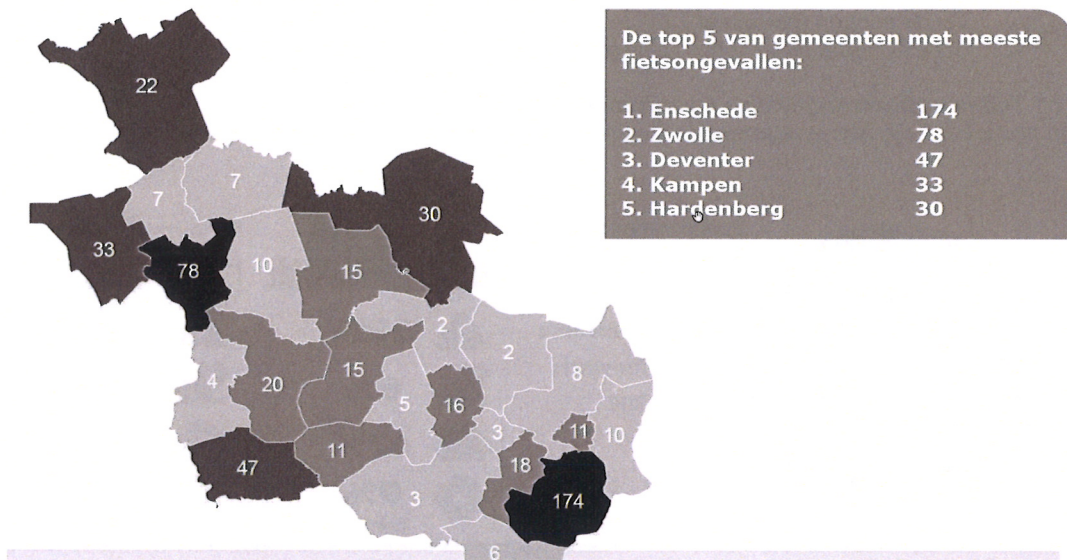
- 16 van de 41 doden in Overijssel zijn in Twente geregistreerd (een relatief gunstig jaar)
- 10 daarvan is 50 jaar en ouder
- Daarnaast nog 503 ziekenhuisgewonden.
- 50% van slachtoffers op 50 km/h-wegen
- 20% op 80 km/h-wegen en 30% op overige wegen (rijk, gemeenten)
- Slachtoffers: 139 auto, 473 tweewieler\*
- \*) 66 fiets, 16 e-bike, 24 snorfiets, 68 bromfiets

Van het jaar 2015 is over West-Overijssel het volgende bekend:

- 25 van 41 doden in Overijssel zijn in West-Overijssel geregistreerd
- Bijna de helft is 50 jaar en ouder
- Daarnaast waren er nog 384 ziekenhuisgewonden.
- 50% van slachtoffers valt op 50 km/h-wegen
- 20% op 80 km/h-wegen en 30% op overige wegen (rijk, gemeenten)
- Slachtoffers: 124 auto, 299 tweewieler(190 fiets, 27 e-bike, 31 snorfiets, 50 bromfiets)

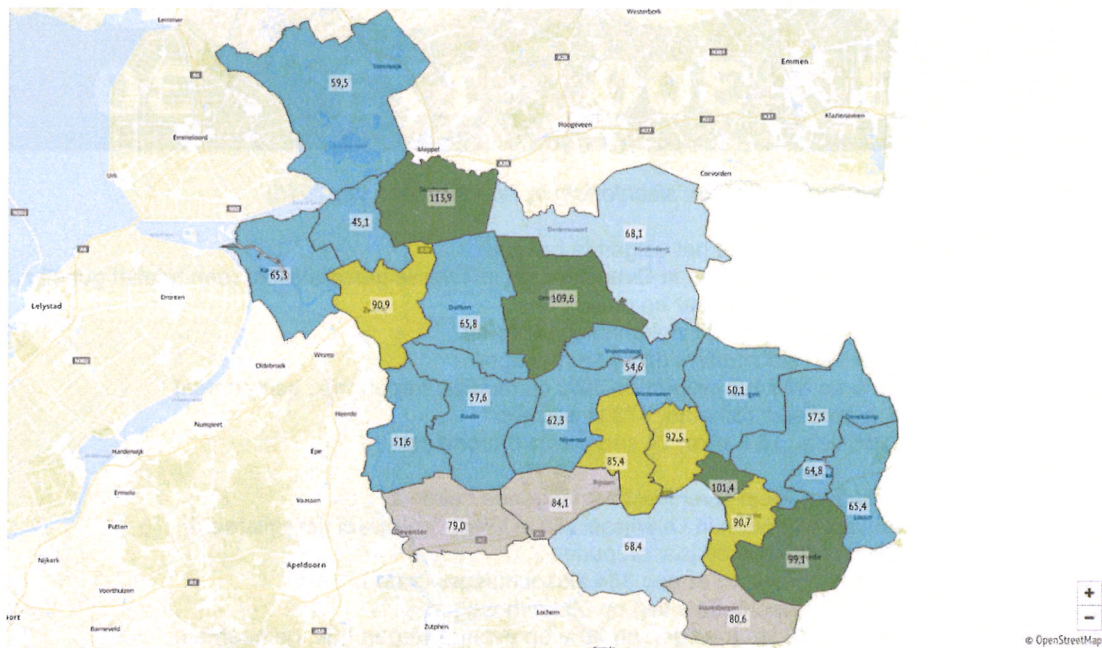
### 2.2 Verkeersongevallen Overijssel specifiek

In figuur B2.2 is voor alle gemeenten in Overijssel het aantal fietsongevallen in lichte en donkere tinten weergegeven. In het kader staat ook de top 5. Enschede is de grootste stad en Hardenberg heeft een groot wegennet. Het aantal fietsongevallen in Enschede is hoog, meer dan de overige vier grote steden Deventer, Zwolle, Almelo en Hengelo bij elkaar opgeteld.



Figuur B2.2: Fietsongevallen in gemeenten (2011 t/m 2015)

Een van de redenen is het aantal inwoners. Zo zijn Enschede en Zwolle de grootste steden in Overijssel. Hieronder een kaart met alle slachtoffers (dus niet alleen fiets) naar inwonertal (provincie databank website provincie Overijssel, thema Bereikbaarheid).

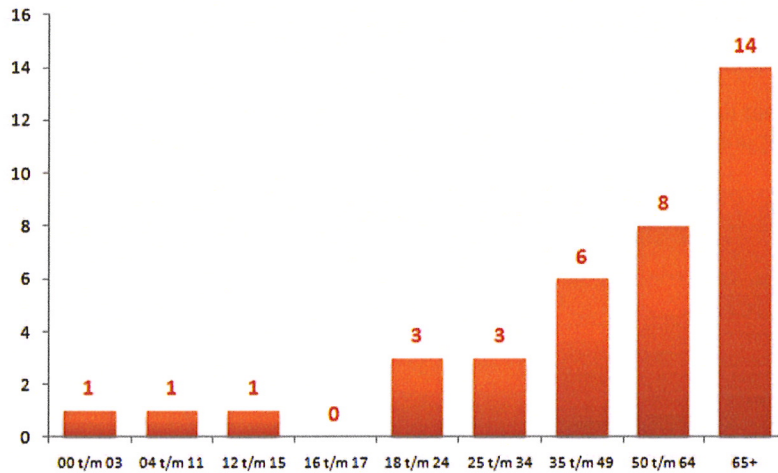


Figuur 2.3: Aantal verkeersongevallen per 10.000 inwoners (2015)



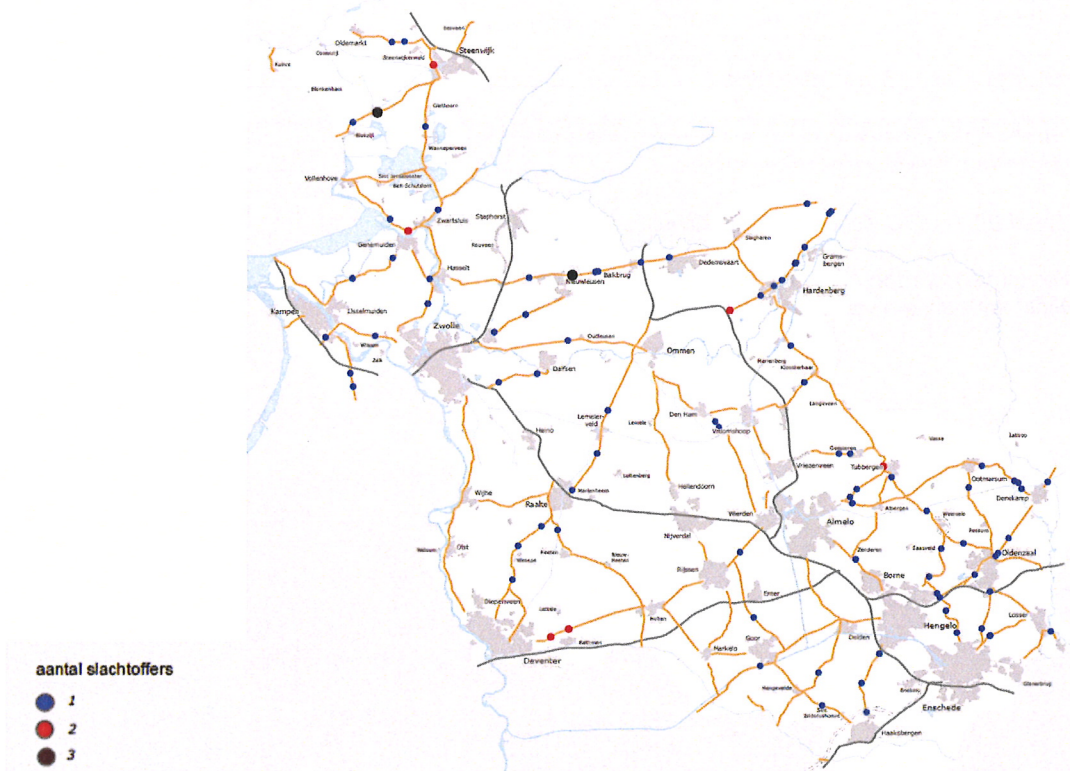
Hieruit is af te leiden dat in de grote steden de meeste verkeersongevallen naar inwonertal worden geregistreerd. Daarnaast zijn in dat jaar ook hogere aantallen in Borne, Wierden (nabij grote steden) en Ommen en Staphorst genoteerd.

Het aantal verkeersdoden naar leeftijd staat in figuur B2.4. Hieruit blijkt dat het aantal verkeersdoden zich vooral in de categorie boven de 65 jaar bevindt. Toename van deze groep is ook een trend.



Figuur B2.4: Verkeersdoden naar leeftijd in Overijssel in 2015

Figuur B2.5 geeft in blauw, rood en paars het aantal slachtoffers op provinciale wegen naar locatie aan opgeteld over vijf jaar.



Figuur B2.5: Verkeersdoden naar locatie (provinciale wegen, 2011 t/m 2015)



Er zijn twee locaties met drie dodelijke verkeersslachtoffers.

- Op de N377 Nieuwleusen-Balkbrug ter hoogte van hectometerpaal 14,7 waren drie dodelijke verkeersongevallen (2013 en 2x 2016).
- Op de N333 Blokzijl-Steenwijk ter hoogte van hectometerpaal 9,9 was één dodelijk ongeval waarbij drie verkeersdoden vielen.

De meeste dodelijke slachtoffers vielen op de N34 Witte Paal-Coevorden (10), gevolgd door de N377 Hasselt – grens Drenthe (9). Voor beide wegen lopen infraprojecten ter verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid.

Er vielen relatief veel dodelijke slachtoffers (33) in noordoost Twente ten noorden van de lijn Almelo-Hengelo-Enschede.

De provincie heeft ook weer een VOC-lijst samengesteld voor de periode 2013 t/m 2015. Daarbij is onderscheid in VOC-kruispunten en VOC-wegvakken. Hieronder de VOC-lijst kruispunten.

Gemeente en wegbeheerder	Wegnr hmp	Straatnaam	totaal ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen	gewogen
1 Enschede	G	deurningestraat, dr. bantthemstraat, raiffeisenstraat	6	0	3	2	1	5,1
2 Deventer	P	N344 57,1 holterweg, oostmaatsdijk, oude molenweg	6	1	0	3	2	4,2
3 Enschede	G	oostweg, schukinkweg	5	0	4	0	1	4,1
4 Hengelo OV	G	britannielaan, europalaan	4	0	2	2	0	4,0
5 Rijssen-Holten	G	holterstraatweg	12	0	2	1	9	3,9
6 Enschede	G	geffersingel, haaksbergerstraat, pathmosingel	8	1	1	1	5	3,5
7 Zwolle	G	assendorperstraat, bartjensstraat, lutenbergstraat	7	0	3	0	4	3,4
8 Hellendoorn	G	noetselerbergweg, rijssensestraat	7	0	2	1	4	3,4
9 Enschede	G	broekheurne-ring, koppelboerhoek	15	0	2	0	13	3,3
10 Hof van Twente	P	N346 36,6 deldensestraat, prov wg, rijksweg, rondweg	6	0	1	2	3	3,3
11 Enschede	P	N732 1,2 glanerbrugweg, lonneker molenweg, lossersstraat	5	1	2	0	2	3,2
12 Zwolle	G	dijkstraat, zamenhofrotonde	5	0	0	3	2	3,2
13 Enschede	G	molenstraat, visserijstraat	4	0	3	0	1	3,1
14 Hardenberg	P	N377 22,7 de pol, het rak, provincialeweg, sponturfwijk	4	0	3	0	1	3,1
15 Rijssen-Holten	G	dorperdijk, oude stationsweg	4	0	1	2	1	3,1
16 Enschede	G	hulsmaatstraat, lonnekerspoorlaan	4	0	1	2	1	3,1
17 Zwolle	G	hogenkampsweg, meppelerstraatweg	4	0	0	3	1	3,1
18 Enschede	P	N733 6,0 enschedesestraat, oldenzaalsestraat	3	0	3	0	0	3,0
19 Hengelo OV	G	breemarsweg, pruisische veldweg, twekkelerweg	3	0	2	1	0	3,0
20 Zwolle	G	brink, diezerkade, thomas a kempisstraat	3	0	2	1	0	3,0
21 Hardenberg	G	brucherweg, witte de withstraat	3	0	2	1	0	3,0
22 Deventer	G	handelskade, mr. h.f. de boerlaan, snipperlingsdijk	12	0	1	1	10	3,0
23 Zwolle	G	erasmuslaan, kransenburgweg	3	0	1	2	0	3,0
24 Raalte	G	bentinkstraat, munstersestraat, westdorplaan	3	0	0	3	0	3,0
25 Deventer	G	rielerweg, veenweg	3	0	0	3	0	3,0

Een kruispunt is een Verkeersongevallenconcentratie als er in drie jaar tijd minimaal 3 gewogen ongevallen zijn geregistreerd. Ongevallen met dodelijke afloop of letsel tellen als 1, ongevallen met uitsluitend materiële schade als 0,1

Bron: BRON-data van Rijkswaterstaat, bewerkt met ViaStat.

Tabel B2.1: VOC-lijst wegvakken Overijssel (2013 t/m 2015).

Hieruit kan worden afgeleid dat Twente met 14 VOC-punten in de top 20 slecht scoort. Daar is nog winst ten aanzien van verkeersongevallen te behalen.



In volgend overzicht zijn de gewogen VOC-wegvakken in Overijssel in de periode 2013 t/m 2015 weergegeven.

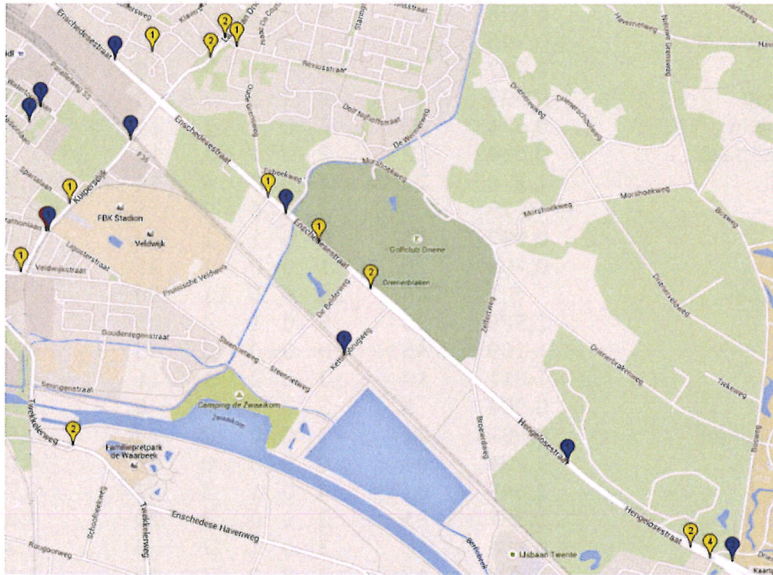
Gemeente	B	Straatnaam	Lengte in km	TOT ONG	SLF ONG	D	Z	Ov	UMS	gewogen	gewogenkm
Zwolle	G	oosterlaan	0,279	11	3	0	1	2	8	3,8	13,62
Deventer	G	wibbelinksdijk	0,483	22	3	0	0	3	19	4,9	10,14
Zwolle	G	van karnebeekstraat	0,53	18	3	0	2	1	15	4,5	8,49
Enschede	G	getfertsingel	0,938	25	4	0	2	2	21	6,1	6,50
Zwolle	G	van karnebeektunnel	0,746	6	4	0	1	3	2	4,2	5,63
Hardenberg	G	europaweg	0,787	11	3	0	1	2	8	3,8	4,83
Zwolle	G	hogenkampsweg	0,722	16	2	0	1	1	14	3,4	4,71
Enschede	G	h.j. van heekplein	0,674	13	2	0	1	1	11	3,1	4,60
Hengelo OV	G	wolter ten catestraat	0,654	12	2	0	1	1	10	3	4,59
Haaksbergen	G	eibergsestraat	1,274	22	4	0	0	4	18	5,8	4,55
Borne	G	hosbakkeweg	0,79	8	3	1	0	2	5	3,5	4,43
Deventer	G	flora	0,997	26	2	0	1	1	24	4,4	4,41
Enschede	G	volksparksingel	0,799	26	1	0	0	1	25	3,5	4,38
Enschede	G	haaksbergerstraat	8,1	206	16	0	5	11	190	35	4,32
Deventer	G	rielerweg	1,829	30	5	0	1	4	25	7,5	4,10
Zwolle	G	obrechtstraat	1,109	45	0	0	0	0	45	4,5	4,06
Zwolle	G	koggelaan	1,011	14	3	0	2	1	11	4,1	4,06
Enschede	G	kotkampweg	0,904	9	3	0	1	2	6	3,6	3,98
Zwolle	G	burg van roijensingel	0,999	21	2	0	0	2	19	3,9	3,90
Enschede	G	wesseler-nering	1,204	46	0	0	0	0	46	4,6	3,82
Hengelo OV	G	deldenerstraat	2,649	61	4	0	1	3	57	9,7	3,66
Borne	G	bartelinksweg	1,357	31	2	0	0	2	29	4,9	3,61
Zwolle	G	gombertstraat	0,981	6	3	0	1	2	3	3,3	3,36
Kampen	G	zambonistraat	0,996	13	2	0	0	2	11	3,1	3,11
Hengelo OV	G	het plein	1,618	39	1	0	1	0	38	4,8	2,97
Hellendoorn	G	de joncheerelaan	1,522	18	3	1	1	1	15	4,5	2,96
Zwolle	G	assendorperstraat	1,395	23	2	0	0	2	21	4,1	2,94
Enschede	G	burg van veenlaan	2,236	38	3	0	1	2	35	6,5	2,91
Enschede	G	lonnekerspoorlaan	1,23	8	3	0	0	3	5	3,5	2,85
Almelo	G	aalderinkssingel	1,1	13	2	0	0	2	11	3,1	2,82
Zwolle	G	bisschop willebrandlaan	1,211	16	2	0	0	2	14	3,4	2,81
Enschede	G	boulevard 1945	3,762	58	5	0	0	5	53	10,3	2,74
Almelo	G	binnenhof	1,252	16	2	0	1	1	14	3,4	2,72
Enschede	G	euregioweg	3,639	44	6	0	2	4	38	9,8	2,69
Almelo	G	stins	1,306	8	3	0	1	2	5	3,5	2,68
Almelo	G	violierstraat	1,396	9	3	0	0	3	6	3,6	2,58
Almelo	G	plesmanweg	1,435	10	3	0	0	3	7	3,7	2,58
Enschede	G	hogelandsingel	1,558	22	2	1	1	0	20	4	2,57
Enschede	G	noord esmarkerrondweg	2,682	40	3	0	1	2	37	6,7	2,50
Zwolle	G	klooienberglaan	1,449	8	3	0	1	2	5	3,5	2,42
Enschede	G	vlierstraat	2,435	21	4	0	2	2	17	5,7	2,34
Enschede	G	weerseloseweg	1,419	15	2	0	0	2	13	3,3	2,33
Almelo	G	kolthofsingel	1,741	13	3	0	0	3	10	4	2,30
Losser	G	voswinkelweg	1,464	6	3	0	2	1	3	3,3	2,25
Hellendoorn	G	helmkruidlaan	1,345	12	2	0	2	0	10	3	2,23
Enschede	G	laaressingel	1,942	16	3	0	1	2	13	4,3	2,21
Almelo	G	v rechteren limpurgsngl	7,127	56	11	0	7	4	45	15,5	2,17

Tabel B2.2: VOC-lijst wegvakken Overijssel (2013 t/m 2015).

Dit is de top 50. Dit zijn allemaal gemeentelijke wegen (Beheerder = G). De eerste volgende onveilige wegvakken van provincie staat op nummer 54 (Losser) en van het rijk op nummer 56 (A1 bij Rijssen).



Sinds 2011 zijn drie regio's in Overijssel bezig met de aanleg van snelfietsroutes en fietssnelwegen. Voorbeelden zijn Zwolle-Kampen (grotendeels aangelegd), Deventer – Apeldoorn (in aanleg) en de F35 (in aanleg). Hieronder de verkeersongevallen op de F35 tussen Hengelo en Enschede, waarbij ook de oude parallelle route tussen Hengelo – Enschede in beeld is gebracht. De intensiteiten van het fietsverkeer zijn op beide routes gelijk. Uit deze cijfers blijkt dat de F35 zeer veilig is; er zijn 85% minder ongevallen dan de oude route. Dit kan te maken hebben met het ontbreken van conflictpunten met autoverkeer.

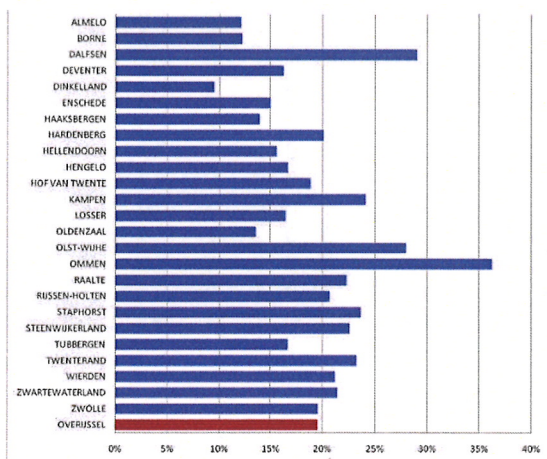


Figuur B2.6: Fietsongevallen op de F35 en de oude, parallelle route (2013 t/m 2015)

### 2.3 Analyses met snelheidsdata

Ging registratie van rijnsnelheden tot voor kort vooral door middel van mechanische en radar-meetapparatuur (en dan ook nog lokaal en een momentopname). Tegenwoordig bieden big data veel meer mogelijkheden voor goede analyses.

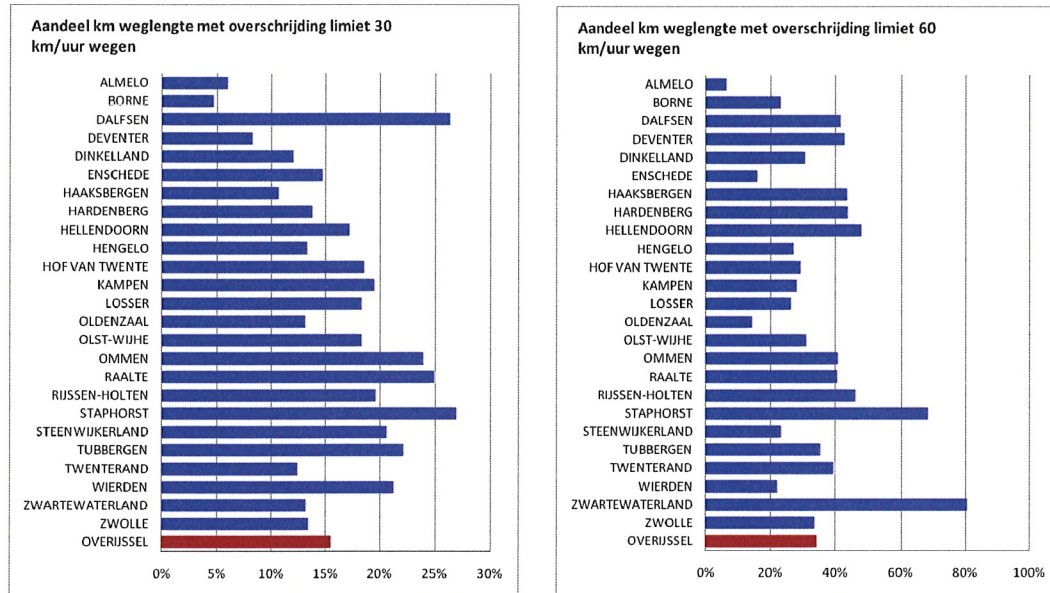
Hieronder een analyse van HERE-snelheidsdata, vergeleken met de wettelijke snelheden van wegen in gemeenten.



Figuur B2.7: Overschrijding van het 85%-percentiel van wegen in een bepaalde gemeente



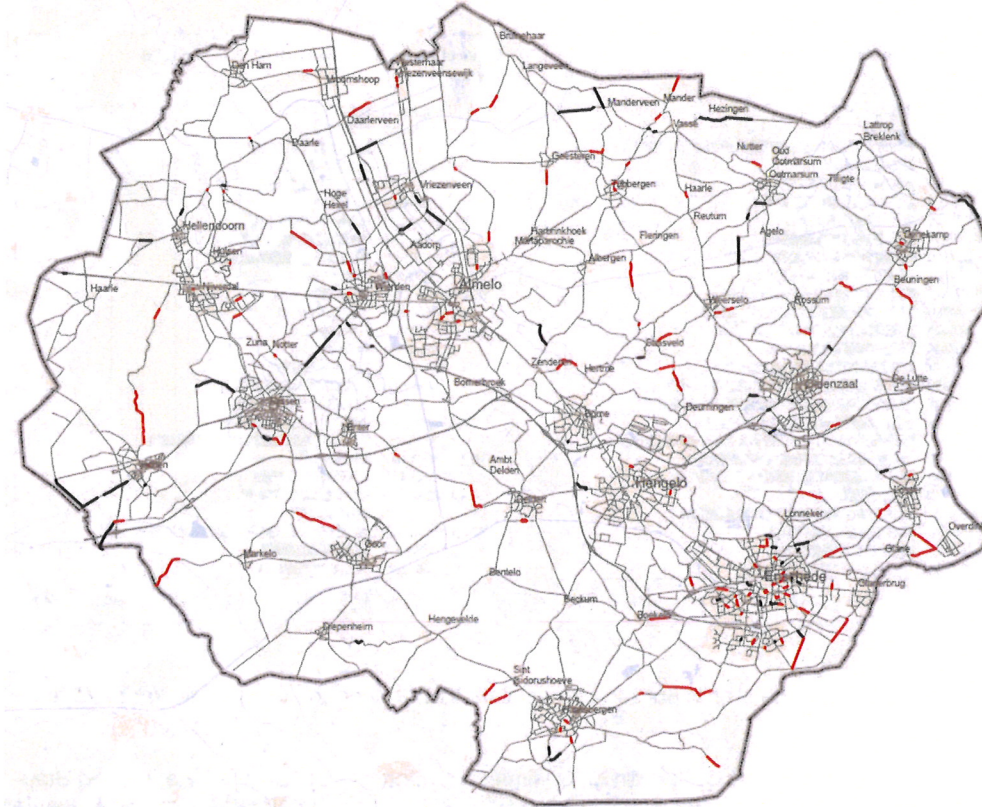
Ten opzichte van de gemiddelde overschrijding van bijna 20% van de rijders in heel Overijssel, vallen een aantal gemeenten gunstig en ongunstig op. Nader onderzoek naar omvang en oorzaak is gewenst. Een analyse is de cijfers naar type weg te bekijken: de erftoegangswegen binnen en buiten de kom.



Figuur B2.8: Overschrijding van het 85%-percentiel van 30km/h-wegen (links) en 60 km/h-wegen (rechts)

De gemeenten waar de overschrijding van de 60-limiet het hoogst is zijn Zwartewaterland en Staphorst. De gemeenten met de laagste overschrijding van de 30-limiet zijn Almelo, Borne en Deventer.

Voor Twente is een relatie gelegd tussen ongevallen en snelheden (HERE) en intensiteiten (Model). Beide zijn risicofactoren bij verkeersveiligheid. Er is geen wetenschappelijke relatie gelegd, maar toch valt op dat (in dit geval in Enschede) talrijke ongevallen gebeuren op wegen waar hoge rijsnelheden voorkomen.



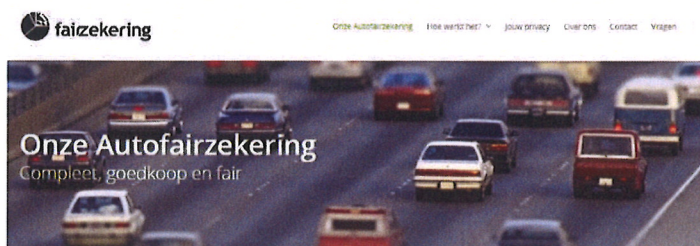
Figuur B2.8: In rood de ongevallenlocaties op wegen waar hard wordt gereden

In vergelijking met de andere Hengelo en Almelo kan geconcludeerd worden dat er gemeentelijke verschillen zijn. Dit kan te maken hebben met het inrichtingsniveau van gebiedsontsluitingswegen (50) en verblijfsgebieden (30) binnen de kom. Gemeente Enschede heeft een aantal 'grijze wegen' zoals brede asfaltwegen die niet voldoende veilig zijn ingericht om een snelheid van 30 km/h te realiseren. Dat levert meer kans op aanrijdingen en (ernstige) ongevallen.

Voor West Overijssel is nog niet zo'n analyse uitgevoerd.

#### 2.4 Verzekeringen (belonen van veilig rijden)

Nieuwe manieren om veilig rijgedrag te belonen of onveilig gedrag te bestraffen is hoe een aantal verzekeringsmaatschappijen tegenwoordig werken. Daarbij maken ze gebruik van de relatie tussen: rijgedrag (snelheid, optrekken, afremmen) en schadegevallen. Indien er veilig gereden wordt, krijgt de rijder een paar tientjes korting op de premie. Dit werkt. Het is aangetoond dat het aantal schadegevallen bij Fairzekering (uit Delft) gereduceerd is tot min 40%. De ANWB (Veilig rijden) heeft het succesvolle experiment gevolgd.





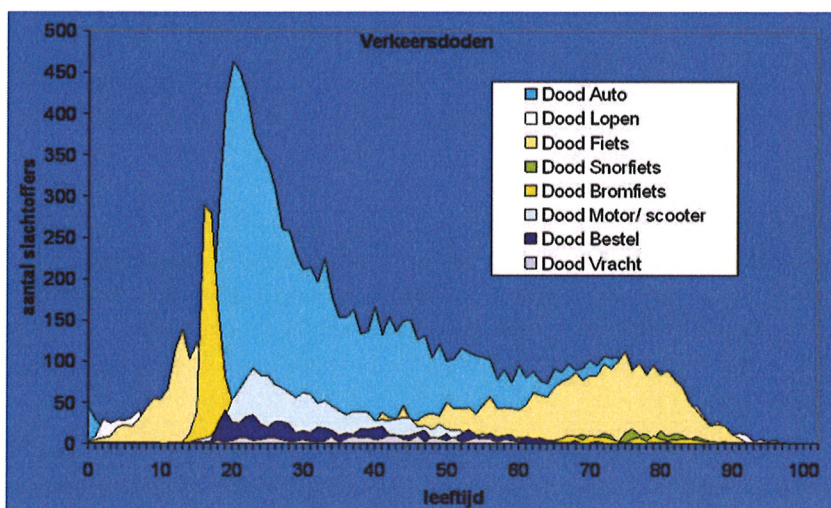
### 2.5 Sociale media en website

Sinds de komst van sociale media en smartphones (90% van alle Overijsselnaren hebben internet) in combinatie met zucht naar informatie geven en nemen, biedt deze nieuwe data ook mogelijkheden (feiten en meningen). Jongeren kunnen aan verkeerskennis meedoen en punten winnen, inwoners kunnen hun knelpunt via een website aan de gemeente doorgeven (zie bijlage B2.7) en via een oproep kan aan weggebruikers gevraagd worden wat de ervaringen en mogelijke oorzaken van gevaarlijke situaties zijn.



Figuur B2.9: E-spraak, voorbeeld van een (tijdelijke) website waar inwoners meldingen kunnen vastleggen en discussies kunnen voeren over verkeersveiligheid in hun stad, wijk of dorp

Op de tweede Mobiliteitsdag Overijssel (17 mei 2017) is door gemeente Enschede de volgende grafiek aangeleverd. Deze is ontwikkeld door de SWOV en geeft het aantal doden ten opzichte van de leeftijd weer. Van het aantal doden en gewonden in het verkeer is 18% resp. 34% 15 tot 27 jaar, terwijl de omvang van deze leeftijdsgroep 8% is. Verkeerspsychologen suggereren om kinderen en jongeren rijvaardiger te maken door hen vaker zelf naar school te laten fietsen. Door meer ervaring in het verkeer op te doen, verplaatsen zij zich als jongere veiliger. Dit is te verklaren door hun onervarenheid, het feit dat zij gebruik maken van kwetsbare voertuigen en het risicogedrag. Dat kinderen in het verkeer een onvoorspelbaar risico zijn, heeft te maken met hun ontwikkeling. Het deel van de hersenen dat regelt dat je verstandig risico's inschat en afweegt en pas na je 20ste volledig ontwikkelt. De aantallen slachtoffers in de grafiek zijn gestapeld voor de jaren 1997 tot en met 2009.

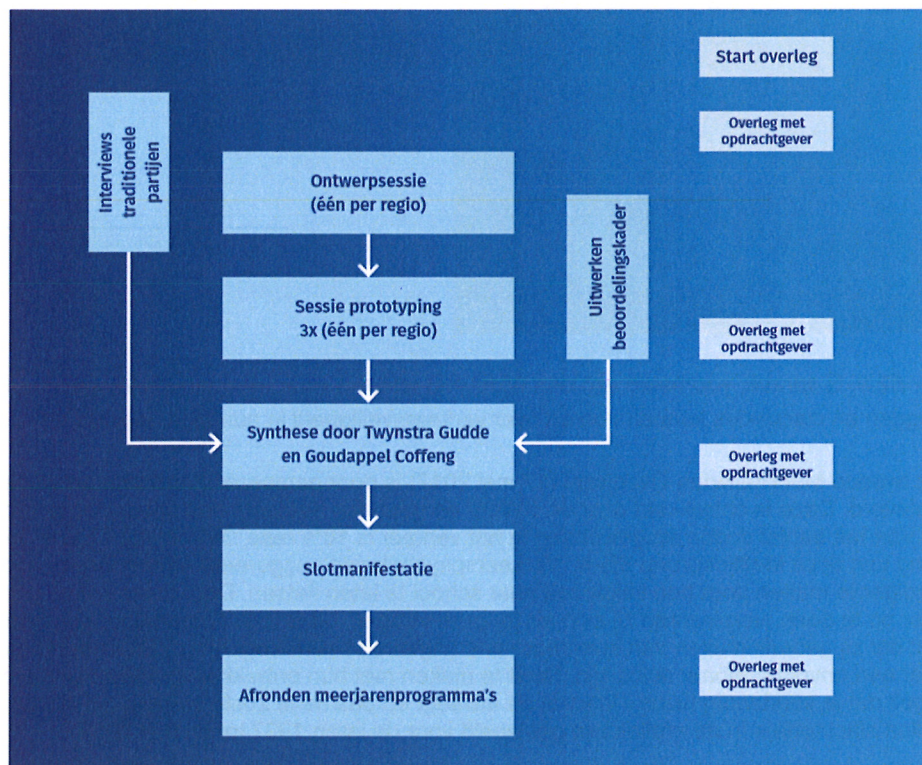


Figuur B2.10: Aantal verkeersdoden naar leeftijd (Nederland, periode 1997 - 2009)



### 3. Proces ontwikkeling meerjarenprogramma verkeersveiligheid

De aanpak om tot dit meerjarenprogramma te komen, startte met twee verschillende sporen; een inventarisatie bij de gebruikelijke partijen naar de huidige en voorziene activiteiten rond verkeersveiligheid en een aanpak van co-creaties waarin volgens de principes van integraal en gebiedsgericht tot vernieuwende concepten voor de meerjarenprogramma's is gekomen. Vervolgens heeft synthese tussen deze twee sporen plaatsgevonden en zijn de uitkomsten van de sporen getoetst aan de effectiviteit/het beoordelingskader om zo de programma's samen te stellen. Hieronder is de aanpak schematisch weergegeven.



#### Spoor 1: inventarisatie

Voor de inventarisatie zijn interviews gehouden met alle gemeenten in de provincie Overijssel en betrokkenen bij de provincie, ROV Oost-Nederland, Openbaar Ministerie, Politie en VVN. Elke organisatie is één keer geïnterviewd.

Tijdens de interviews zijn de volgende zaken besproken:

- Wat de organisatie doet aan verkeersveiligheid;
- Wat de organisatie van plan is of welke ideeën zij hebben om de verkeersveiligheid te verbeteren;
- Welke andere beleidsterreinen en organisaties de organisatie belangrijk vinden om te betrekken;
- Hoe de organisatie de samenwerking en verdeling van verantwoordelijkheden ziet;
- Welke (rand)voorwaarden de organisatie ziet om tot gedragen meerjarenprogramma's en de uitvoering daarvan te komen.

In totaal zijn er bijna 30 interviews gehouden. Op basis van de interviews is een analyse gemaakt van de lopende en mogelijk toekomstige projecten. De uitkomsten zijn meegenomen in het volgende spoor, maar vooral gaven de uitkomsten inzichten voor de synthese om tot de meerjarenprogramma's te komen.



<b>Overzicht van de interviews</b>	
<b>Regio Twente</b>	<b>Respondenten</b>
Almelo	Bart van Beek, Chantal Schraa
Borne	Herman Horsthuis
Dinkelland	Raymond Koetsier
Enschede	Jeroen Lieverdink
Haaksbergen	Arian Smits
Hellendoorn	Trudy Regtuit
Hengelo	Gerco Uninge
Hof van Twente	Ilona Falk
Losser	Edy Steijns
Oldenzaal	Franca Ruiter
Rijssen-Holten	Robert Habing
Tubbergen	Raymond Koetsier, Jan Beekman
Twenterand	Jan Rijkeboer
Wierden	Joop Pasman
<b>Regio Vechtdal-Salland en Noordwest</b>	
Dalfsen	Ralph List, Ilse Bloemhof
Deventer	Menne Talsma
Kampen	Niek Verhoeff
Olst-Wijhe	John van der Kolk
Ommen-Hardenberg	Henk Tromp, Sander Vlug
Raalte	Brigit van der Weegh, Matthijs Koops
Staphorst	Jan Speulman, Wouter Dijk
Steenwijkerland	Kor Venhuizen
Zwartewaterland	Renate ten Hove, L. Van der Bij
Zwolle	Joris van Loon
<b>Politie (groepsinterview)</b>	Derek Knol, Gerard Sudman, Bertus van Lubek, Mayk Tijssen
<b>Provincie Overijssel (groepsinterview) en ROV</b>	Ingrid Lammers, Henk Bolding, Hans Salomons Wouter van Beek, Karsten ten Heggeler, Ronald van Witzenburg, Kim Wolterink, Karsten ten Heggeler (ROV)
<b>Openbaar Ministerie Oost Nederland</b>	Sandra Wiarda
<b>VVN</b>	Jan Homnes, Marco Sinke

#### Spoor 2; co-creatie

Met het tweede spoor is gezorgd voor aansluiting bij deze analyse en aanbevelingen van Stimuland. In dit spoor is tevens gezocht naar nieuwe ideeën voor het programma en de voorwaarden die nodig zijn voor de uitvoering van deze ideeën. Dit is gedaan door in elk van de drie regio's (Salland-Vechtdal, Noordwest Overijssel, Twente) twee co-creatiesessies te organiseren. Elke regio kreeg hiervoor een bij de regio passend thema:

<b>Verdeling thema - regio</b>			
<b>Regio</b>	Salland-Vechtdal	Noordwest Overijssel	Twente
<b>Thema co-creatiesessies</b>	Landelijk gebied	Schoolomgeving	Seniorenomgeving

De eerste co-creatiesessie had de opzet van een ontwerpsessie waarin gedurende een dagdeel met de aanwezigen is gedacht over nieuwe ideeën die kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid. In deze

sessie stond niet het thema 'verkeersveiligheid' centraal, maar juist thema's uit andere domeinen. Door vanuit andere beleidsdomeinen te kijken naar hetzelfde vraagstuk ontstond ruimte voor nieuwe ideeën. In de ontwerpssessie waren experts uit aanpalende beleidsvelden, gebruikers en een aantal unusual suspects aanwezig.

Tijdens de tweede sessie is gedurende een dagdeel verder gewerkt aan de organisatie en uitvoering van de ideeën uit de eerste sessie. Om deze reden is zoveel mogelijk gewerkt met dezelfde groep aanwezigen. Bij de organisatie van deze sessie waren ontwerpers betrokken, wegens hun kennis van en ervaring met prototyping.





	Aanwezig co-creatiesessie 1	Aanwezig co-creatiesessie 2
<b>Landelijke gebied</b>		
Coördinator verkeersouders basisschool de Spiegel Dalfsen	X	
Politie	X	
Gemeente Dalfsen	X	X
Gemeente Deventer	X	X
Gemeente Olst-Wijhe	X	X
Gemeente Ommen-Hardenberg	X	X
Gemeente Raalte	X	X
VVN		X
Provincie Overijssel		X
<b>Schoolomgeving</b>		
Leerlingen groep 5 t/m 8, directie van de Arembergschool in Zwartsluis	X	X
Buurtbewoners		X
Gemeente Zwartewaterland	X	X
Gemeente Steenwijkerland		X
VVN		X
Politie		X
Provincie Overijssel	X	
<b>Seniorenomgeving</b>		
Gemeente Almelo	X	X
Gemeente Borne		X
Gemeente Dinkelland		
Gemeente Enschede	X	X
Gemeente Haaksbergen		
Gemeente Hellendoorn	X	X
Gemeente Hengelo		X
Gemeente Losser		
Gemeente Oldenzaal	X	
Gemeente Rijssen-Holtten	X	X
Gemeente Tubbergen	X	X
Gemeente Twenterand		
Gemeente Wierden		X
Provincie Overijssel	X	X
Scoop Senioren Advies Team	X	
Fietsersbond	X	
Mangomobility	X	
Senioren weggebruiker (2x)	X	X
Verkeersadviseur district Twente (politie)	X	
VVN		X
ROV		X

*Spoor 3: Synthese*

In dit spoor stond de uitwerking van de meerjarenprogramma's op basis van de inventarisatie en co-creaties centraal. Hiervoor heeft de beoogde synthese op basis van het ontwikkelde beoordelingskader plaatsgevonden. Daarnaast is rekening gehouden met de criteria *meerjarig* en *flexibel*. Wel is door gemaakte kostenramingen, effectbepaling en beschikbare budgetten helder gemaakt hoe de verdeling het beste kan plaatsvinden. Belangrijkste uitgangspunt hierbij was dat de partners en actoren zich moeten kunnen vinden in de acties, innovaties en de planning.

In de programma's is een thematisch en een geografisch onderscheid gemaakt. Bij de geografische indeling zijn acties per regio en per gemeente genoemd, maar ook acties waar de gemeenten zich samen in vinden en gezamenlijk kunnen uitvoeren. Bij de thematische indeling is gekeken naar de eerder ontwikkelde pilotprogramma's. Hierbij is expliciet de link gelegd met het algemeen beleid van overheden en andere actoren. Vanuit de overtuiging dat gemeenten en regio's elkaar kunnen inspireren is anderzijds helder aangegeven welke thema's bij welke afdelingen horen of het beste passen. In het kader hiervan zijn in de overzichten zoveel mogelijk de werkplannen en uitvoeringsprogramma's vanuit andere actoren of andere disciplines meegenomen, voorbeelden hiervan zijn het werkplan van het ROV Oost-Nederland voor 2017 en de vier Uitvoeringsprogramma's Fiets tot en met 2020.

Nadat de vier meerjarenprogramma's in concept gereed waren, heeft op 11 april een bijeenkomst voor alle regio's gezamenlijk plaatsgevonden. Tijdens de bijeenkomst zijn de conceptprogramma's getoetst bij betrokkenen door middel van presentaties. Tevens is met aanwezigen het gesprek gevoerd over de voorstellen en hoe de samenwerking verder ingevuld moet worden om de programma's ook werkend te maken. Om de verbinding met de deelnemers te leggen waren tevens parallel kleine inspiratiesessies georganiseerd. De uitkomsten en inzichten van de bijeenkomst zijn verwerkt in de definitieve meerjarenprogramma's.

<b>Aanwezigen bijeenkomst 11 april 2017</b>	
<b>Landelijk gebied</b>	
Coördinator verkeersouders basisschool de Spiegel Dalfsen	Nee
Cumela	Ja
Gemeente Dalfsen	Nee
Gemeente Deventer	Ja
Gemeente Olst-Wijhe	Ja
Gemeente Ommen-Hardenberg	Ja
Gemeente Raalte	Ja
Noaberkracht	Ja
Politie	Nee
Provincie Overijssel	Ja
VVN	Ja
<b>Schoolomgeving</b>	
Leerlingen groep 5 t/m 8, ouder, mr lid, leerlingenraad van de Arembergschool in gemeente Zwartsluis.	Ja
Gemeente Kampen	Nee
Gemeente Staphorst	Nee
Gemeente Steenwijkerland	Ja
Gemeente Zwartewaterland	Ja
Gemeente Zwolle	Ja
Provincie Overijssel	Ja
<b>Seniorenomgeving</b>	
Fietsersbond	Nee



Meerjarenprogramma verkeersveiligheid Overijssel 2017 - 2020

Gemeente Almelo	Nee
Gemeente Borne	Ja
Gemeente Dinkelland	Nee
Gemeente Enschede	Ja
Gemeente Haaksbergen	Ja
Gemeente Hellendoorn	Ja
Gemeente Hengelo	Nee
Gemeente Losser	Nee
Gemeente Oldenzaal	Nee
Gemeente Rijssen-Holten	Ja
Gemeente Tubbergen	Nee
Gemeente Twenterand	Nee
Gemeente Wierden	Ja
Provincie Overijssel	Ja
Scoop Senioren Advies Team	Nee
Mangomobility	Nee
ROV	Nee
Senioren weggebruiker (2x)	Nee
Verkeersadviseur district Twente (politie)	Ja
VVN	Ja

#### 4. Werkwijze van co-creatie

Tijdens de ontwikkeling van dit meerjarenprogramma is door middel van co-creatie vanuit een ontwerpende aanpak een aantal ideeën ontwikkeld. In deze bijlage staan de aanpak en de ideeën uitgewerkt.

## AANPAK

Een vijf-stappen plan



##### *Stap 1. Onderzoek*

Tijdens de eerste co-creatiesessie zijn we met de aanwezigen vanuit ieders eigen perspectief het domein dieper gaan onderzoeken. Als we dit domein centraal stellen, hoe ziet dit er dan in deze specifieke regio uit? Welke partijen zijn hier actief en op welke manier? Wat beweegt deze partijen en wat vinden ze juist lastig? Wat zijn problemen waar we in de huidige praktijk tegenaan lopen of wat gaat er juist goed? Wat maakt het complex? Welke aspecten zijn ons nog onbekend? En als we deze vragen hebben besproken: welke thema's kunnen we onderscheiden, die de verschillende partijen met elkaar gemeen hebben? Dit onderzoek leidde tot een aantal thema's, die de basis vormden voor de ideeërtingen die we hebben ontwikkeld in stap 3.

##### *Stap 2. Inspireer*

In de tweede stap zijn we gaan zoeken naar andere domeinen of contexten waar we een soortgelijke situatie tegenkomen. Als we in een overlastgevend uitgaansgebied veel jongeren op een klein gebied bij elkaar zien die willen drinken en muziek willen luisteren, waar zien we dit dan nog meer? Je kunt je dan bijvoorbeeld laten inspireren door een festivalterrein, waar een soortgelijke situatie geen overlast veroorzaakt. Een voorbeeld dat bij deze co-creatiesessies naar voren kwam: hoe kan een directe omgeving (omwonenden) profiteren van piekdrukke voor hun deur, in plaats van dit enkel te ervaren als overlast? Dit kwam ter sprake bij het analyseren van de schoolomgeving, waar piekdrukke ontstaat voor de buurt net voor en net na schooltijd. We hebben ons hierbij onder andere laten inspireren door de Nijmeegse vierdaagse, waar omwonenden de drukte benutten om zelf bier te verkopen, hun toilet beschikbaar te stellen tegen betaling of een tuinfestje te organiseren.

##### *Stap 3. Oplossingen*

Nadat we het centraal gestelde domein dieper hebben onderzocht en geanalyseerd, en ons hebben laten inspireren door andere plekken, zijn we ideeërtingen gaan bedenken. We hebben dit nadrukke-



lijk *ideerichtingen* genoemd, in plaats van *oplossingen*. De reden hiervoor is de hoge mate van onafheid die deze ideerichtingen hadden tijdens de presentatie. We hebben geprobeerd de juiste *stimulerende beperking* te vinden, waarbij de deelnemers binnen het gepresenteerde kader nog voldoende ruimte hadden voor eigen inbreng. Per regio hebben we een drietal ideerichtingen gepresenteerd. In elke regio is de vrijheid genomen om een ideerichting te laten voor wat deze is, en met de andere twee verder te gaan. We hebben de deelnemers niet alleen die vrijheid gegeven, maar ook de mogelijkheid en tijd geboden om extra ideeën te bedenken en met elkaar te delen.

#### *Stap 4. Prototype*

Na het bedenken en presenteren van de ideerichtingen hebben we gezamenlijk een aantal ideerichtingen gekozen om verder uit te werken. Tijdens de tweede co-creatiesessie hebben we geprobeerd om de ideerichting verder uit te werken tot prototype. Met prototype bedoelen we in de ontwerpwereld eigenlijk een eerste versie van een product of dienst, waarmee de werking wordt getest. Om tot een eerste versie van een experiment, project of pilot te kunnen komen, zijn we in de sessie daarom aan de slag gegaan met enkele voorliggende vragen. Wat hebben we nodig om van start te kunnen met het idee? Welke partijen moeten hierbij worden betrokken en wat is de rol van elke partij? Is er één (partij) eigenaar of trekker? Welke incentives kunnen en moeten we bedenken voor partijen om hen over te halen tot deelname? Welke risico's zitten er aan het idee en hoe kunnen we daarmee omgaan? Wanneer willen en kunnen we ermee starten? Welk probleem lossen we er (zijdelings) mee op? Hoe maken we het project bekend? In co-creatie hebben we geprobeerd met deze hulpvragen de ideerichtingen een stap verder te brengen tot een prototype.

#### *Stap 5. Implementeer*

De laatste stap is het implementeren van de pilots, experimenten en projecten in het meerjarenprogramma verkeersveiligheid. Omdat deze specifieke initiatieven gedurende het proces zijn bedacht, krijgen ze een andere plek in de programma's dan de reeds bestaande en geplande initiatieven en projecten.

## **Resultaten co-creatie**

### **Noordwest Overijssel DE SCHOOLOMGEVING**

#### **Aanleiding:**

Op basis van de beschikbare documenten en resultaten uit de interviews, hebben we besloten om dieper onderzoek te doen naar de schoolomgeving. In eerste instantie hadden we bedacht om dit onderzoek te richten op het voortgezet onderwijs. Naar aanleiding van de interviews is deze gedachte bijgesteld en hebben we ons gericht op het basisonderwijs. Kinderen in deze leeftijdscategorie zijn kwetsbaarder in het verkeer, hebben nog niet altijd een sterk ontwikkeld ruimtelijk inzicht en inschattingsvermogen en hebben ook nog niet altijd een grondige kennis van de verkeersregels. Daarnaast zorgt het wegbrengen en ophalen van kinderen door hun ouders op piekmomenten voor chaos en verkeersonveilige situaties in de schoolomgeving. We zijn daarom op zoek gegaan naar nieuwe ideeën om de verkeersveiligheid in de schoolomgeving te kunnen verbeteren.

#### **Analyse:**

In de schoolomgeving kennen we per dag drie piekmomenten: in de ochtend net voor de school begint, in de middagpauze, en direct na schooltijd. Op maandag, dinsdag en donderdag is er sprake van de drie genoemde piekmomenten. Op woensdag en vrijdag zijn er vaak maar twee piekmomenten, omdat de leerlingen over het algemeen eerder klaar zijn. Op deze momenten ontstaat in de schoolomgeving een enorme drukte door ouders die hun kinderen wegbrengen of ophalen. Ouders doen dit voorname-

lijk te voet, op de fiets of met de auto. Omdat het gaat om snel brengen en/of halen, houden niet alle ouders zich aan de verkeers- en parkeerregels in de schoolomgeving. Er wordt foutgeparkeerd, gefietst op de stoep en overgestoken waar het uitkomt. Ouders die met elkaar kletsen, zorgen voor opstoppingen en een langere duur van de overlast.

#### Ideerichting 1 – OPEN OPRIT

Voor deze ideerichting zijn we uitgegaan van het benutten van onbenut potentieel in de omgeving en hebben we ons laten inspireren door de Nijmeegse Vierdaagse.

We geloven dat buurtbewoners de drukke piekmomenten kunnen veranderen in iets leuks of handigs. Tijdens carnaval of een ander groot feest op straat laten buurtbewoners bijvoorbeeld mensen in hun huis naar de WC gaan tegen een kleine vergoeding, verkopen ze koud bier vanuit hun voortuin of organiseren mensen spontaan een barbecue of tuinfeest. Het idee is dat buurtbewoners hun oprit openen, zodat ouders hier kort kunnen parkeren. Zo zijn er meer veilige parkeerplekken in de schoolomgeving. Of buurtbewoners kunnen hun oprit openen als een plek waar kinderen kunnen worden opgehaald. Dan hoeven niet alle ouders direct bij de school te parkeren.

In de tweede co-creatiesessie is dit idee iets concreter uitgewerkt en verrijkt door de aanwezigen. Zo is bedacht dat het niet per se een oprit hoeft te zijn, maar ook een onbenutte parkeerplaats van een bedrijf kan zijn. Verder is uitgewerkt wat buurtbewoners krijgen voor het openstellen van hun oprit (kerstpakket, uitnodiging voor een diner of barbecue op school, ontbijtjes) en hebben we bedacht hoe we 'open opritten' kunnen herkennen (een vlaggetje, groen geverfde trottoirband of een door de scholieren ontworpen bordje). Ook is al nagedacht over tijdvakken waarin de oprit te gebruiken is. Deze ideerichting is hiermee enigszins uitgewerkt, maar nog onaf.

#### Ideerichting 2 – DE B.O.M.

Voor deze ideerichting zijn we uitgegaan van de gedachte dat we de leerlingen zelf ook een rol en verantwoordelijkheid kunnen geven in het veiliger maken van de schoolomgeving (zij kennen de problematiek immers het beste), van de gedachte dat het voor ouders confronterender is om aangesproken te worden op hun gedrag door leerlingen dan door leerkrachten of andere ouders, en van de gedachte dat toezicht houden op een verkeersveilige schoolomgeving een rol op zich is. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat er duidelijke regels zijn en dat iedereen zich hieraan houdt?

Leerlingen worden de B.O.M., ook wel de Basisschool Omgevings Manager genoemd. Ze stellen duidelijke regels op en zorgen er ook voor dat iedereen wordt gecontroleerd. Ze krijgen een herkenbare outfit, materiaal om ouders te belonen en/of te waarschuwen en krijgen ook de ruimte om in teams toezicht te houden op het schoolplein.

Tijdens de tweede co-creatiesessie én tijdens de bijeenkomst van 11 april 2017 is dit idee veel concreter uitgewerkt door leerlingen, schooldirectie, omwonenden, ambtenaren en VVN. Dit heeft ertoe geleid dat op korte termijn wordt gekeken of en hoe de B.O.M. daadwerkelijk kan worden omgezet in een pilotproject op de betrokken school in de co-creatiesessies: obs AreMBERG in Zwartsluis. Met de resultaten van de co-creatiesessies is tot in detail uitgewerkt wat hiervoor nodig is. Met het idee van de B.O.M. en de resultaten van dit pilotproject kan worden gekeken of en hoe dit project op andere basisscholen in Overijssel kan worden opgezet.

#### Ideerichting 3 – SAMEN SPAREN

Voor deze ideerichting zijn we uitgegaan van het belonen van gewenst gedrag, in plaats van het handhaven op en straffen bij ongewenst gedrag.

Kinderen en ouders die niet met de auto naar school gaan worden hiervoor beloond. Als zij niet met de auto in de schoolomgeving verschijnen krijgen ze punten en zo kunnen ze sparen voor een beloning. Op deze manier spreken kinderen ook hun ouders aan, zij willen ook die punten verdienen!

NB: tijdens de tweede co-creatiesessie is dit idee gaandeweg geïntegreerd in het beloningssysteem van de B.O.M. (Basisschool Omgevings Manager). De B.O.M. kan spaarpunten uitdelen aan ouders



(en kinderen) die gewenst gedrag vertonen. Hiermee kunnen ze sparen voor korting op een drankje bij een lokale ondernemer, een zwembadkaartje, dagjes uit etc.

Voor veel schoolomgevingen zal ook een (kleine) aanpassing in de omgeving bijdragen aan de verkeersveiligheid. Tijdens de co-creatiesessies werd onder andere gesproken over:

- Het vergroten van de herkenbaarheid van de schoolomgeving;
- Het benadrukken van oversteeklocaties;
- Helderheid over waar geparkeerd mag worden (dit ook duidelijk aangeven) in combinatie met zones a la 'stop en drop' en 'kiss en ride'.

Voor alle drie de ideeënrichtingen geldt dat bij uitvoering een proces ontstaat waarin betrokkenen met elkaar in gesprek zijn over verkeersveiligheid. Een dergelijk proces is een uitgelezen kans om niet alleen naar de verdere uitwerking van het idee te kijken, maar ook nadrukkelijk stil te staan bij de inrichting van de schoolomgeving en in overleg met de gemeente aanpassingen te realiseren.

## **Salland en Vechtdal      HET LANDELIJK GEBIED**

Aanleiding:

In Overijssel is sprake van veel landelijk gebied, met provinciale en gemeentelijke wegen. We hebben besloten om dieper onderzoek te doen naar dit landelijk gebied om te weten hoe dit er in Overijssel uit ziet, welke mensen en organisaties hier actief zijn en waarom, en wat voor al deze partijen nu eigenlijk belangrijk is.

Analyse:

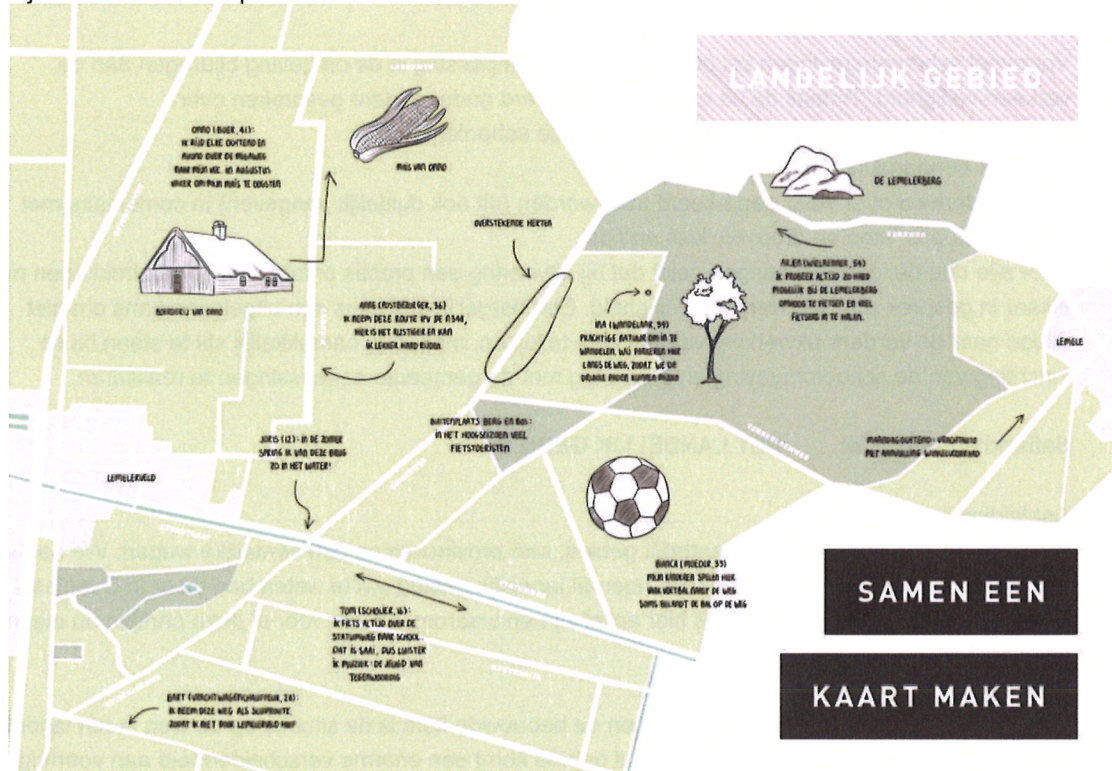
Nog meer dan op de Rijkswegen en binnen de bebouwde kom is de situatie op de weg in het landelijk gebied te omschrijven als een jungle. In dit gebied komt een enorme verscheidenheid aan voertuigen en weggebruikers elkaar tegen. In deze jungle voelt elke gebruiker zichzelf ook nog 'King of the Road', en neemt hierdoor deel aan het verkeer alsof hij/zij de belangrijkste weggebruiker in het gebied is. Dit levert sneller verkeersonveilige situaties op. Deze mentaliteit op de weg staat haaks op de mentaliteit die in deze regio náást de weg heerst: *noaberschap*. Er zit een groot verschil in snelheden en groottes van voertuigen tussen de verschillende gebruikers. Weggebruikers in het landelijk gebied van Overijssel genieten hier ook van de omgeving en de rust.

### Ideerichting 1 – SAMEN EEN KAART MAKEN

Voor deze ideerichting zijn we uitgegaan van de constatering dat kaarten van een gebied enkel kwantitatieve informatie geven en van de constatering dat we op zoek moeten naar meer wederzijds begrip tussen de grote diversiteit aan weggebruikers in het landelijk gebied van Overijssel. We hebben ons laten inspireren door 'locals' die op de kaart van een stad subjectieve 'hotspots' intekenen, zodat je een toffe, gepersonaliseerde stedentrip kunt beleven.

Diverse weggebruikers gaan met elkaar om tafel zitten en tekenen hun gewoonten en gebruiken op een kaart. De scholieren tekenen hun favoriete schoolroute en de tijden waarop ze daar fietsen. De toerfietsers tekenen hun favoriete strava rondje in. De boer tekent in wanneer hij met welke machines op de weg te vinden is en de boswachter tekent in waar het wild nog wel eens oversteekt. Het totaalplaatje geeft inzicht in de ander en vergroot daarmee het wederzijds begrip en hopelijk ook de tolerantie op de weg. Een toevoeging aan deze kaart kan een kalender zijn, waarop we de verschillende momenten in het jaar op elkaar kunnen leggen (de schoolkalender, de oogstkalender, de vakanties, etc.).

Deze ideerichting heeft geleid tot een voorbeeld van een dergelijke kaart, die is tentoongesteld op de bijeenkomst van 11 april 2017.



Ideerichting 2 – TOON JE IDENTITEIT

Voor deze ideerichting zijn we uitgegaan van het principe ‘onbekend maakt onbemind’. Het idee hierachter is dat weggebruikers de ander niet kennen en daardoor ook niet kunnen anticiperen op het gedrag dat deze op de weg vertoont. De scholier weet niet hoe het voelt om op een landbouwtrekker te rijden, maar de boer weet ook niet hoe het voelt om in een groep scholieren te fietsen. En de hard fietsende wielrenner kan net zo erg schrikken van de verdwaalde toerist die keert op een kruispunt als vice versa.

Door je eigen identiteit als weggebruiker en de vaardigheden die jou daarbij kenmerken te tonen aan andere weggebruikers, creëer je meer begrip bij de ander en ben je voorspelbaarder.

Ideerichting 3 – HERONTWERP VOERTUIGEN

Voor deze ideerichting hebben we geprobeerd preventief te denken. Als er van landbouwvoertuigen modder af komt, dan vervuult dit de weg. Dit maakt de situatie ter plaatse onveiliger. De boer kan echter niet de hele dag de weg poetsen, net zomin als de gemeente hier de hele dag op kan handhaven. Kunnen we door een slimmer ontwerp van het voertuig niet voorkomen dat deze onveilige situatie ontstaat? Enkele andere voorbeelden: Waarom kunnen mensen tegenwoordig überhaupt nog zonder licht fietsen? En waarom is er bij vrachtwagens of landbouwtrekkers nog altijd sprake van een dode hoek? Waarom kunnen automobilisten nog met alcohol op achter het stuur kruipen of in de winter met beslagen ramen gaan rijden? Al deze onveilige situaties kunnen wellicht bij het ontwerp van het voertuig al worden voorkomen.

Het idee is dan ook om te bedenken welke verkeersonveilige situaties op dit moment nog bestaan en met een ontwerp aanpassing preventief kunnen worden aangepakt.

NB: In de co-creatiesessies is dit idee nog niet verder opgepakt.



## Twente

## SENIOREN

### Aanleiding:

Senioren vormen in het verkeer een risicovolle groep. Dit heeft ermee te maken dat hun fysieke ongemakken toenemen, dat ze lichamelijk kwetsbaarder zijn en dat ze angstiger en voorzichtiger zijn in het verkeer dan andere verkeersdeelnemers. We hebben daarom besloten om dieper onderzoek te doen naar de doelgroep senioren. Hoe ziet de dag van een oudere inwoner van de provincie Overijssel eruit? Wat is belangrijk voor deze mensen en wat kunnen we met deze inzichten?

### Analyse:

Naast de al genoemde toename van fysieke ongemakken, lichamelijke kwetsbaarheid, angst en voorzichtigheid in het verkeer, kan dit bij senioren ook leiden tot zelfoverschatting. Senioren vinden het lastiger om nieuwe (technische) ontwikkelingen te volgen en bij te houden. Denk hierbij aan ontwikkelingen zoals gps, slimme software in auto's en de (on)mogelijkheden van de e-bike. We hebben geleerd dat senioren loyale mensen zijn. Daarnaast hebben we geanalyseerd dat senioren gebaat zijn bij voorspelbaarheid, begrijpelijkheid en eenvoud. Ze houden van vaste patronen en weten waar ze aan toe zijn. Ook voelen ze de behoefte om van nut en waarde te (blijven) zijn. Dit hangt samen met gevoelens van zelfredzaamheid, vitaliteit en onafhankelijkheid. Senioren verplaatsen zich het liefst in de ochtend en middag, en hebben een aantal belangrijke plekken die zij graag in hun nabije omgeving (<500 meter) willen hebben.

### Ideerichting 1 – VERBINDEN VAN DE ZEVEN

Voor deze ideerichting zijn we uitgegaan van de zeven plekken die ouderen in hun nabije omgeving willen hebben. Deze zeven plekken zijn de volgende:

- Supermarkt
- Huisarts/apotheek
- Wijk- of dorps huis
- Bank/pinautomaat
- Toegang tot OV (bushalte, opstap buurtbus, treinstation etc.)
- Gemeente (of sociaal wijkteam)
- Kerk

Om ouderen zelfredzamer te maken hebben we ons laten inspireren door Bol.com. In dit grote warenhuis kun je verschillende functies via dezelfde website gebruiken. Hoe kunnen we de functies van de zeven belangrijkste plekken beter met elkaar verbinden? We zien al steeds vaker een pinautomaat in een supermarkt staan. Maar kunnen we de andere functies ook slimmer met elkaar combineren? Op die manier kunnen ouderen in hun nabije omgeving meer voor hen belangrijke functies op 1 plaats vinden.

Deze ideerichting is tijdens de tweede co-creatiesessie iets verder uitgewerkt door de aanwezigen en dit heeft er onder andere toe geleid dat er twee aanvullingen zijn gekomen op de zeven plekken: horeca en fysio/beweging. Vervolgens heeft het geleid tot een kaartspel dat tijdens de bijeenkomst van 11 april 2017 is tentoongesteld. Van elk van de negen plekken was een stapel kaarten aanwezig. Een kaart diende door de aanwezigen gecombineerd te worden met minimaal 1 andere kaart, waarbij werd aangegeven hoe deze functies slim verbonden konden worden.

### Ideerichting 2 – 0800-VAN-A-NAAR-B

Voor deze ideerichting zijn we uitgegaan van de 1-loket-gedachte. Ouderen willen graag zekerheid en voorspelbaarheid als ze op weg gaan. Ze willen weten waar ze heen gaan, wat ze onderweg tegen komen en hoe ze hiermee om kunnen gaan. Hoe kunnen we ouderen daarom zelfverzekerder op weg helpen en hierdoor hun onzekerheid en angst onderweg verkleinen of wegnemen? We hebben ons laten inspireren door een hulplijn.

Het idee is het instellen van een hulplijn of kanaal waar ouderen terecht kunnen met vragen over een reis van A naar B in hun omgeving. Niet alleen of er werkzaamheden of file onderweg te vinden zijn, maar ook subjectieve vragen kunnen hier terecht. Welke bus moet ik hebben en hoe laat vertrekt deze? Gaan er nog meer mensen naar de kerk vandaag en kan ik dan met iemand meerijden? Welke straten moet ik mijden als ik geen scholieren wil tegenkomen? Welke parkeerautomaten werken nog met muntgeld? Etc.

#### Ideerichting 3 – GEZOND SPAREN

Voor deze ideerichting zijn we uitgegaan van het op een positieve manier benutten van de loyaliteit van senioren. Spaarkarten bij bijvoorbeeld een supermarkt belonen de trouwe en loyale bezoeker.

Kunnen we loyale ouderen ook belonen?

Het idee is om meer inzicht te krijgen in de gezondheid en lichamelijke toestand van senioren. Dit heeft te maken met de constatering dat ouderen lichamelijk kwetsbaarder zijn dan andere verkeersdeelnemers en hun fysieke ongemakken toenemen. Dit kan leiden tot zelfoverschatting in het verkeer en dat willen we voorkomen.

Daarom koppelen we inzicht in de gezondheid van senioren aan een spaarsysteem. Als ze op controle gaan bij een huisarts of ziekenhuis sparen ze punten. Deze kunnen ze uiteindelijk inzetten voor korting op hun vervoersmiddel (en dat verschilt per persoon). Waar de een spaart voor korting aan de pomp, spaart de ander voor korting op een treinkaartje. Maatwerk dus. Zo motiveren we ouderen om inzicht te geven in hun vermogen om veilig deel te nemen aan het verkeer en belonen we hen door korting op hun vervoersmiddel naar keuze.

NB: in de co-creatiesessies is dit idee nog niet verder opgepakt.



## 5. Bronnen voor het beoordelingskader

In hoofdstuk 4 is aangegeven op basis van welke criteria beoordeling van de maatregelen plaats vindt. Achter die criteria zitten SPI's waar gegevens voor nodig zijn om die te kunnen bepalen. Deze bijlage gaat meer in op die bronnen.

De maatregelen worden zowel met harde data en indicatoren beoordeeld (ook wel aan te duiden via SMART-methode) als met een meer zachte indicator dat we ONAF noemen. Dit sluit aan bij de participerende maatschappij, doe-democratie en uitnodigende overheid. ONAF staat voor open, nuttig, aansprekend en flexibel.

Open: bereikbaar en laagdrempelig. Het is openbaar en te vinden op plekken waar mensen ook echt komen. Het is in begrijpelijke taal en beelden uitgelegd.

Nuttig: herkenbaar, interessant en in mijn belang

Ik herken me in de vraag of het beleid. Ik snap dat het voor mij belangrijk en interessant kan zijn. Ik snap dat er mogelijk meerwaarde is te behalen voor mij of mijn organisatie, ook als de manier waarop niet duidelijk is.

Aansprekend: ik wil meedoen, het is tof en aanstekelijk

Ik voel me uitgenodigd en voel met uitgedaagd om mijn kwaliteiten in te zetten. Ik mag er zijn, zie dat er ruimte is om het beter te maken.

Flexibel: het is niet in beton gegoten, maar mag veranderen in mijn handen.

Het is een co-creatie. De resultaten en het proces kunnen nog veranderen door mijn bijdrage. Het doel kan meebewegen als we dat samen willen

De meer hardere data kunnen op termijn bestaan uit zo'n zeven bronnen. Bij deze data/informatie gaat het om cijfers (BRON, snelheden) maar ook meningen (bv via sociale media). Het grootste effect van verbetering verkeersveiligheid zit 'm in het inzetten op alle drie niveaus. En elkaar ook scherp houden. Dit past goed bij de behoefte van gemeenten om voor goede gedragscampagnes te worden geïnspireerd door ROV, provincie, landelijk kennisinstituten; en dat de gemeenten zelf lokale initiatieven ondersteunen (ook vanuit sociale domein, zorg, maar ook bedrijfsleven en verzekeringen), die ook weer succesvolle voorbeelden kunnen gaan opleveren voor overheden elders in de regio of provincie. De aandacht gaat traditioneel uit naar ongevals cijfers, ongevalsoorzaken en de juiste verbanden met indicatoren als snelheid en de (kwaliteit van de) infrastructuur. Voor gemeenten speelt echter ook het omgaan met de vele betrokken actoren een grote rol (bron SWOV, in verkeerskunde 02-2017). Bij een beoordelingskader maar ook bij benchmarks dient dan ook rekening te worden gehouden met de proceskant van verkeersveiligheid.

We willen van 1 naar 7 databronnen. De oorspronkelijke bron van verkeersongevallen was lang bestendig, maar biedt onvoldoende soelaas. Uitbreiding met snelheidsdata (HERE) is in Overijssel al met succes toegepast. Hieronder komen alle bestaande en nieuwe databronnen aan bod.

De komende jaren zal langzaam maar zeker meer grip op de data ontstaan, mede door nieuwe technieken/kennisinnovatie en door meer samenwerken en delen.

1. Verkeersongevallen (Signaal, Bliq-rapportages)
2. SPI hoge snelheid\*
3. Ziekenhuizen
4. Verzekeringen
5. Sociale media en websites
6. Monitoring grote projecten
7. Combinaties/overlappen

\*) alcohol/drugs, gordelgebruik, smartphonegebruik, ..

Hieronder de indeling van de databronnen naar enerzijds harde feitelijkheden en anderzijds de meningen (subjectief) van de betrokken actoren.

Databron	Feiten	Meningen
Verkeersongevallen	X	
SPI hoge snelheid	X	
Ziekenhuizen	X	X
Verzekeringen	X	
Sociale media en websites		X
Monitoring grote projecten	X	X

#### **Verkeersongevallen (Signaal, Bliq-rapportages)**

Sinds jaar en dag worden verkeersongevallen geregistreerd door politieagenten. De formulieren met gegevens worden aangeleverd aan Rijkswaterstaat. Via de zogenaamd BRON-data zijn analyse uit te voeren. Door lagere prioriteiten zijn de hoeveelheid vast te leggen gegevens beperkt en is over de locatie ter plekke nauwelijks iets bekend. Sinds 2010 zijn meldingen vanuit de politie toegevoegd en sinds kort worden in applicaties (zoals Via) rapportages geleverd, met ook informatie over rijnsnelheden. Signaal en Bliq-rapportage zijn daar voorbeelden van; gemeenten en politie kunnen hier analyses mee uitvoeren.

#### **SPI hoge snelheid**

Komende jaren wordt zwaarder ingezet op factoren die invloed hebben op verkeersveiligheid. Factoren zijn snelheid, intensiteiten, vormgeving van de weg, weggebruikers, afleiding, veiligheidsvoorzieningen. In vakjargon Safety Performance Indicators. Van rijnsnelheid is veel bekend, niet alleen uit metingen met radar, mechanische tellingen (op de weg), er is ook een schat aan informatie uit detectie en navigatie (HERE). Door werkelijke rijnsnelheden te koppelen aan wettelijk maximum snelheden kunnen hoge snelheden of overtredingen op routes worden vastgesteld. Voor regio Twente is dat in 2015 al gedaan, waarbij ook in dezelfde kaart geregistreerde ongevallen zijn weergegeven. Zie voorbeeld steden Hengelo en Enschede. In die analyse in Twente is ook de verkeersintensiteit betrokken en zijn ongevalsrisico's bepaald.

Andere SPI's zijn alcohol/drugs, gordelgebruik en, smartphonegebruik, ..

#### **Ziekenhuizen**

Uit gegevens van ziekenhuizen komt een welkome aanvulling van beleidsinformatie. Slachtoffers komen via de eerste hulp binnen. Enerzijds geeft dit tot extra onveiligheidscijfers, met name de ernstige gewonden, die op straat (door politie) niet volledig worden meegenomen. Bij het exit-gesprek van slachtoffers (ze mogen weer naar huis) komt extra informatie naar voren over toedracht en specifieke omstandigheden. Het ROV werkt hierin samen met veiligheid.nl die in Gelderland bij 2 ziekenhuizen ervaring hebben opgedaan. Het ROV wil nu ook met ziekenhuizen in Overijssel aan de slag.

#### **Verzekeringen**

Verzekeringsmaatschappijen zijn een grote speler. Enerzijds schadeverzekeraars als het gaat om schade aan voertuigen; anderzijds de verzekeraars van letselschade. De Bond van Verzekeraars is wel in gesprek met de overheid om beleidsinformatie over verkeersveiligheid te leveren. Dat is nu nog beperkt.



Een goede ontwikkeling is dat verzekeringsmaatschappijen beloningen geven voor autorijders die schadevrij rijden. Door middel van detectie wordt het rijgedrag vastgelegd; bij goed gedrag wordt maandelijks premiegeld teruggestort. In ieder geval twee verzekeringsmaatschappijen zijn hiermee bezig. Van de ene partij (Fairzekering en Chipin uit Delft) blijkt dat door deze maatregelen 40% minder schade wordt gereden.

### **Sociale media en websites**

Steeds meer communicatie vindt plaats via sociale media en websites. Via meningensites, panels en (individuele) apps voor smartphones komt veel informatie (big data) op de markt. Zo wordt onder de jeugd quizzes over verkeersveiligheid verspreid. En bij oproepen door Twitter, Facebook of een app kan gevraagd worden wat mensen vinden van een situatie in stad en dorp. Dat is des te belangrijker, aangezien de meeste blackspots zijn verdwenen en ook slechter in de registratie voorkomt. In een praktijkproef in Rijssen is bij een onveilig kruispunt via sociale media veel waardevolle informatie verkregen over ervaringen van lokale gebruikers van het wegennet. Met de analyses zijn vervolgens verbetervoorstellen aangedragen.

Elke gemeente en ook Fietzersbond en VVN hebben wel een website waar meningen kenbaar kunnen worden gemaakt. Thema verkeersveiligheid is standaard een vraag of kan in een periode via de website verspreid worden.

### **Monitoring grote projecten**

In Overijssel staan een aantal grote infraprojecten op stapel. Voor de rijkswegen 18, 35 en 36 zijn onderzoeken verricht en een monitoring gaande. Voor de infraprojecten zoals de fietssnelwegen in Netwerkstad Zwolle-Kampen, Stedendriehoek en Twente wordt het gebruik, aantrekkelijkheid en de verkeersveiligheid gemonitord. Het is van belang om te weten of er sprake is van substantiële verbetering van de verkeersveiligheid (bijv minder slachtoffers op ontvlochten routes zoals de F35), om geld kosteneffectief in te zetten voor de toekomst.

### **Combinaties/overlappen**

Als voorgaande bronnen over elkaar gelegd worden en extra informatie oplevert, heeft dat meerwaarde. Daar waar een knelpunt vanuit meerdere databronnen goed wordt onderbouwd is dit een prima basis voor het verder meenemen in de beoordelings- en uitvoeringsfase.

**6. Robuust programma ROV Oost Nederland (versie 17 februari 2016)**

<b>DOEL-GROEP</b>	<b>PRODUCT</b>	<b>VERBREIDING NAAR ANDERE BELEIDSVELDEN</b>	<b>NIEUWE PARTNERS</b>
Peuters en ouders	JongLeren	Ouders en welzijn kinderen	Welzijnsorganisatie's kind en gezin Kinderopvang
Jonge fietsers BO (6-12jr)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Streetwise</li> <li>- Dode Hoek / VO-MOL</li> <li>- Risk Factory</li> <li>- Verkeerslokaal</li> <li>- Fietsvaardigheid</li> <li>- Verkeerexamen</li> <li>- School thuis route</li> <li>- Fietshelm</li> </ul>	Ouders, veilige schoolroutes en programma Veilig Leven	Wijk en buurt aanpak Brandweer
Jonge fietsers VO (12-16jr)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RYD (peer-to-peer)</li> <li>- Theater</li> <li>- Fietsmodus app</li> </ul>	Ouders en veilige schoolroutes en omgeving	Wijk en buurt aanpak
Jonge bestuurders (16-25jr)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Traffic Matters (MBO)</li> <li>- Jonge automobilisten</li> <li>- Scooter aanpak KNMV</li> <li>- RYD voor Bob</li> </ul>	Safety Culture  Veilig uitgaan /evenementen vergunningen	Stage bedrijven Verzekeraars  Festival organisatoren en horeca ondernemers, sportverenigingen
Oudere fietser (65+)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- E-bike training</li> <li>- Opfriscursus</li> <li>- Risk Factory</li> </ul>	Welzijn, recreatie en programma Veilig Leven	Maatschappelijke organisaties (keukentafelgesprekken) Wielersportverenigingen Brandweer



## 7. Begrippenlijst

De B.O.M.	Basisschool Omgevingsmanager, naam van initiatief voor verkeersveiligheidsproject, bedacht door leerlingen van school in Zwartsluis.
BRON-data	Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland. In de verkeersongevallenregistratie worden alle verkeersongevallen in Nederland verwerkt die door de politie zijn vastgelegd in processen-verbaal of kenmerkenmeldingen. Een verkeersongeval is een gebeurtenis op de openbare weg, die verband houdt met verkeer en waardoor er schade ontstaat aan objecten of letsel bij personen en waarbij ten minste één rijdend voertuig betrokken is. Naast informatie van politie worden ook meldingen van ongevallen met blikshade door Weginspecteurs van Rijkswaterstaat in de verkeersongevallenregistratie opgenomen. Het product BRON wordt samengesteld uit deze database. Het bestand wordt samengesteld door Rijkswaterstaat.
Buurt Mobiel	Is naam van initiatief (begonnen in Utrecht) en biedt elektrisch vervoer in de wijk en stad/dorp. Is duurzaam, plezierig (praatje maken), comfortabel, en veilig over korte afstanden. Doelgroep vooral ouderen. Vrijwilligers besturen de voertuigen en brengen/halen de man of vrouw van huis naar bestemming vice versa.
CROW/KpVV	Kenniscentra in Nederland op het gebied van verkeer en vervoer en wegen.
Fairzekering	Naam van innovatieve verzekeringsmaatschappij (van Chipin uit Delft) die maandelijks fair geld teruggeeft aan automobilisten, die veilig rijden. Dat wordt door detectie vastgelegd. ANWB heeft na hen een vergelijkbaar verzekeringsproduct Veilig Rijden ontwikkeld.
Fietsmodus app	applicatie (voor smartphone) die ervoor zorgt dat de mobiele telefoon tijdens het fietsen niet actief gebruikt wordt; daarvoor kunnen punten worden verdiend.
GGD	Gemeentelijke Gezondheidsdienst (intergemeentelijke overheidsdienst)
HERE	bedrijf dat snelheidsdata verzameld en (bewerkt) aanlevert; is afkomstig uit detectie en navigatie van auto's
ISA	Intelligente Snelheidsaanpassing
ITS	Intelligente Transport Systemen
ONAF	Open, Nuttig, Aansprekend, Flexibel
Risk Factory	Naam van een veiligheidseducatiecentrum (in Overijssel) waar basisschoolleerlingen en groepen met verhoogd risico veiligheidsbewust worden gemaakt (op een leuke manier).
ROV	Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid
SPI	Safety Performance Indicators, indicatoren/factoren die invloed hebben op verkeersveiligheid
Safety deals	Afspraken met bedrijven om concrete acties voor verkeersveiligheidsgedrag uit te voeren.
Safety culture	Cultuur/houding van burgers/bedrijf om waarde aan verkeersveiligheid te geven (en in praktijk te brengen).
SMART	Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch, Tijdgebonden
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
VOC-punten	Verkeersongevallen Concentraties
VVN	Veilig Verkeer Nederland
WEVER	Op Weg naar Effectieve Verkeerseducatie (overheidsprogramma)

