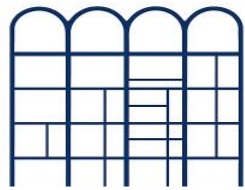


Verkeersveiligheidsplan Gemeente Hellendoorn 2025-2030



Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	2	6. Veilig en bewust gedrag in het verkeer.....	18
1.1 Beleid	2	6.1 Doelgroepen en risicogedrag.....	18
1.2 Visie.....	3	6.2 Educatie en bewustwording	19
1.3 Doelstelling	3	6.3 Handhaving.....	19
1.4 Methode	3		
1.5 Leeswijzer.....	4		
2. Trends en ontwikkelingen.....	5		
2.1 Trends.....	5		
2.2 Andere ontwikkelingen	6		
3. Verkeersveiligheidsopgaven: De drie beleidspijlers	7		
3.1 Pijler 1: Uitnodigend voor fietsers en voetgangers.....	7		
3.2 Pijler 2: Veilige en gebruiksvriendelijke wegen	7		
3.3 Pijler 3: Veilig en bewust gedrag in het verkeer.....	7		
4. Uitnodigend voor voetgangers en fietsers	9		
4.1 Veilig en comfortabel lopen	9		
4.2 Veilig en comfortabel fietsen	10		
4.3 Veilige schoolomgeving.....	10		
4.4 Toegankelijke openbare ruimte.....	11		
5. Veilige en gebruiksvriendelijke wegen	13		
5.1 Verkeersonveiligheid buitengebied.....	13		
5.2 Landbouwverkeer	14		
5.3 Snelheidslimieten en weginrichting.....	14		
5.4 Wegen met zowel een verplaatsings- als verblijfsfunctie	15		
5.5 Aanpak risicolocaties: blackspots.....	16		



1. Inleiding

In lijn met het voorgaande Verkeersveiligheidsplan zetten we opnieuw in op het verbeteren van de verkeersveiligheid; want voorkomen blijft beter dan genezen. Iedereen in de gemeente moet zich veilig en comfortabel kunnen bewegen in het verkeer, ongeacht leeftijd, vervoermiddel of reisdoel.

Hellendoorn is een gemeente met een diverse verkeersdynamiek. Naast dagelijks verkeer speelt recreatief verkeer een belangrijke rol. Toeristen en recreanten maken gebruik van ons wegennet om te genieten van de natuur, het buitengebied en de dorpen. Tegelijkertijd kennen we een uitgebreid netwerk van buitenwegen met uiteenlopende functies: van landbouwroutes tot verbindingswegen tussen dorpen. Deze variatie in type wegen en gebruik vraagt om maatwerk in het wegontwerp, waarbij veiligheid en gebruiksvriendelijkheid centraal staan.

Ook zetten we in op de veiligheid van fietsers en voetgangers. Door het toepassen van het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Personenauto), waarbij actieve en duurzame vormen van mobiliteit prioriteit krijgen, willen we onze infrastructuur beter afstemmen op de groeiende behoefte aan veilige en comfortabele routes voor fietsers en voetgangers.

Bovendien willen we met dit verkeersveiligheidsplan niet alleen de verkeersveiligheid verbeteren, maar ook bijdragen aan een leefbare, duurzame en toegankelijke omgeving. Samen met inwoners, recreanten en andere weggebruikers zetten we concrete stappen om van onze gemeente een veilige plek te maken voor iedereen.

1.1 Beleid

Het verkeersveiligheidsplan sluit aan op verschillende beleidsdocumenten die binnen de gemeente Hellendoorn al van kracht zijn. Samen vormen deze documenten een samenhangend kader waarmee de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid in Hellendoorn worden verbeterd. Het verkeersveiligheidsplan bouwt voort op en ondersteunt de ambities en speerpunten die in andere plannen en visies zijn opgenomen.

Mobiliteitsvisie

Verkeersveiligheid is een van de speerpunten uit onze Mobiliteitsvisie (2018-2030). Dit verkeersveiligheidsplan bouwt voort op de visie en vertaalt het naar concrete acties en maatregelen. In de Mobiliteitsvisie wordt onder andere ingezet op:

- Het monitoren en analyseren van ongevalsgegevens om gericht maatregelen te nemen.
- Permanente verkeerseducatie om bewust gedrag bij weggebruikers te stimuleren.
- Het integreren van de principes van *Duurzaam Veilig* in het beleid.

Beleidsplan Wegen 2023-2028

Goed onderhoud van de infrastructuur is een belangrijk onderdeel van verkeersveiligheid. Het Beleidsplan Wegen 2023-2028 vormt het kader voor het onderhouden en verbeteren van wegen, bermen en fietspaden. Het verkeersveiligheidsplan sluit hierop aan door specifieke aandacht te besteden aan veilige weginrichting en vergevingsgezinde bermen, zoals beschreven in het Beleidsplan Wegen.

Fietsbeleid

We stimuleren het fietsgebruik en verbeteren van de fietsveiligheid. Dit verkeersveiligheidsplan bouwt daarop voort en sluit nauw aan op:

- Beter fietsen in Hellendoorn 2019-2030: Dit document beschrijft onze ambitie van de gemeente om het fietsen aantrekkelijker en veiliger te maken.
- Uitvoeringsagenda Fiets 2019-2035: Hierin zijn concrete acties opgenomen om de doelen van het fietsbeleid te realiseren.
- Fietsstimuleringsplan 2024: Dit plan richt zich specifiek op het bevorderen van fietsgebruik en het verbeteren van de fietsveiligheid.

De maatregelen in dit verkeersveiligheidsplan ondersteunen de ambities uit de genoemde plannen door in te zetten op een veilige infrastructuur en het beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers, waaronder fietsers.



1.2 Visie

Iedereen moet veilig thuis kunnen komen. Dat is de kern van ons verkeersveiligheidsbeleid. We bouwen aan een verkeerssysteem dat actieve vervoersvormen, zoals lopen en fietsen, centraal stelt. Zo creëren we niet alleen veiliger verkeer, maar ook een gezondere, duurzamere en plezierigere leefomgeving. Onze straten zijn meer dan wegen voor auto's; ze worden ontmoetingsplekken waar mensen zich vrij kunnen bewegen en zich verbonden voelen met hun omgeving.

We richten ons op een verkeersomgeving waarin iedereen zich veilig, comfortabel en duurzaam verplaatst, ongeacht leeftijd, mobiliteit of vervoermiddel. Verkeersveiligheid maakt integraal deel uit van onze leefomgeving en verbetert direct de levenskwaliteit in Hellendoorn. Het is nauw verbonden met thema's zoals klimaat, ecologie, economie, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Om deze visie te realiseren, zetten we in op concrete maatregelen en structurele verbeteringen. We investeren in veilige infrastructuur, voeren gerichte voorlichtingscampagnes en werken samen met handhavingsinstanties. Onze aanpak sluit aan bij de landelijke doelen van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) en de middelen die we beschikbaar hebben.

Jaarlijks voeren we maatregelen uit, volgen we de ontwikkeling van de verkeersveiligheid en passen we waar nodig het uitvoeringsprogramma aan. We besteden speciale aandacht aan kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers, fietsers, kinderen, jongeren, ouderen, scootmobielgebruikers en brom- en snorfietzers. Voor hen nemen we specifieke maatregelen om hun veiligheid en zelfstandigheid te vergroten.

De maatregelen in dit plan verbeteren niet alleen de verkeersveiligheid. Ze dragen ook bij aan gemeentelijke doelen zoals minder CO₂-uitstoot, meer biodiversiteit, betere leefbaarheid in dorpskernen en het stimuleren van de lokale economie. Verkeersveiligheid is dus geen op zichzelf staand doel, maar een essentieel onderdeel van een toekomstbestendige gemeente.

Met deze aanpak werken we stap voor stap aan een verkeerssysteem dat de veiligheid van alle weggebruikers centraal stelt en aansluit bij de bredere ambities van de gemeente.

1.3 Doelstelling

Hoewel het volledig voorkomen van verkeersslachtoffers niet realistisch is, willen we met dit verkeersveiligheidsplan een duidelijke en ambitieuze stap zetten richting een veiliger verkeerssysteem. Een systeem waarin menselijke fouten niet direct tot ernstige gevolgen leiden en waarin veiligheid voor alle weggebruikers centraal staat. Dit vraagt om een integrale aanpak waarin infrastructuur, educatie en handhaving elkaar versterken. Onze doelstelling is daarom als volgt:

Een verkeerssysteem realiseren waarin de veiligheid voor alle verkeersdeelnemers centraal staat, het aantal (ernstige) ongevallen wordt verminderd, en de infrastructuur vergevingsgezind is voor menselijke fouten.

Met deze doelstelling geven we niet alleen invulling aan de landelijke ambitie, maar maken we ook duidelijk dat verkeersveiligheid een kerntaak is die bijdraagt aan de leefbaarheid in onze gemeente.

1.4 Methode

Om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren, zetten we allereerst in op een proactieve aanpak met risicogestuurd werken. We werken nauw samen met inwoners en belanghebbenden om gerichte maatregelen te ontwikkelen en passen het STOMP-principe toe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobiliteit en Personenauto). Deze strategie zorgt ervoor dat maatregelen specifiek aansluiten op de verkeerssituaties in onze gemeente en bijdragen aan een veilig en duurzaam verkeerssysteem. Tegelijkertijd blijft de reactieve analyse, waarbij we ongevallen en ongevalslocaties onderzoeken, een belangrijk onderdeel van onze aanpak. Deze combinatie verzekert dat we zowel preventief als probleemoplossend te werk gaan.

Risicogestuurde aanpak

Traditioneel gezien wordt het verkeersveiligheidsbeleid vooral reactief gestuurd door het aanpakken van 'black spots': locaties waar veel ongevallen plaatsvinden. De focus van dit verkeersveiligheidsplan ligt op een proactieve aanpak: we nemen maatregelen op plekken met een hoog risico op ongevallen of verkeersslachtoffers, ook als daar nog geen concentratie van ongevallen is vastgesteld. Op deze manier zijn we de ongevallen en slachtoffers voor. De traditionele – meer reactieve – wordt echter niet losgelaten en blijft een onderdeel binnen het verkeersveiligheidsplan.



Deze aanpak sluit aan op de principes van *Duurzaam Veilig*, de verkeersveiligheidsvisie die sinds de jaren negentig leidend is in Nederland. Op basis van een uitgebreide verkeersveiligheidsanalyse zijn risicovolle locaties, verkeersstromen en kwetsbare groepen in de gemeente Hellendoorn in kaart gebracht. Dit vormt de basis voor concrete en gerichte verkeersveiligheidsmaatregelen. Deze aanpak sluit aan bij de landelijke ambitie uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030).

Gerichte analyse per woonkern

Hellendoorn bestaat uit verschillende woonkernen, elk met een eigen verkeersdynamiek en unieke uitdagingen. Door per woonkern te kijken naar de specifieke verkeerssituatie, kunnen knelpunten ook lokaal en gericht worden aangepakt. Dit betekent dat de maatregelen niet per definitie voor alle woonkernen worden toegepast, maar alleen waar dit relevant is.

Participatie

De betrokkenheid van inwoners en relevante maatschappelijke organisaties is een belangrijk onderdeel van ons verkeersveiligheidsbeleid. Dit verkeersveiligheidsplan is het resultaat van een verkeersveiligheidsanalyse en input uit de gemeenschap. Klachten, suggesties en knelpunten zijn verzameld via diverse participatiekanalen, waaronder het platform *PraatMee* en een inloopavond.

Het participatietraject leidt tot breed gedragen maatregelen die aansluiten bij de behoeften van de gemeenschap. Daarnaast werken regionale partners, zoals de provincie Overijssel, omliggende gemeenten, het Openbaar Ministerie en de politie, mee aan het ontwikkelen en uitvoeren van maatregelen. In [Figuur 1](#) is een beknopte weergave gegeven van de aanpak en totstandkoming van het verkeersveiligheidsplan. De analyse en toelichting zijn opgenomen in bijlage 2.

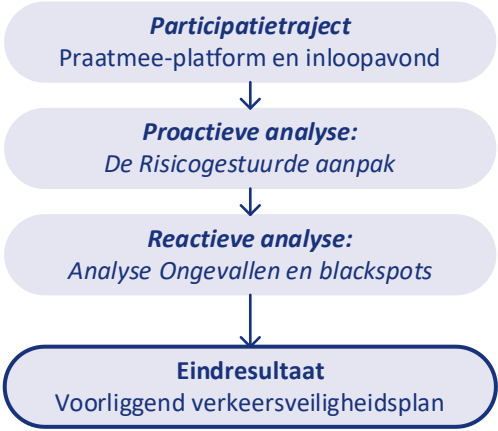
1.5 Leeswijzer

Dit verkeersveiligheidsplan beschrijft onze aanpak en is opgebouwd rond drie beleidspijlers:

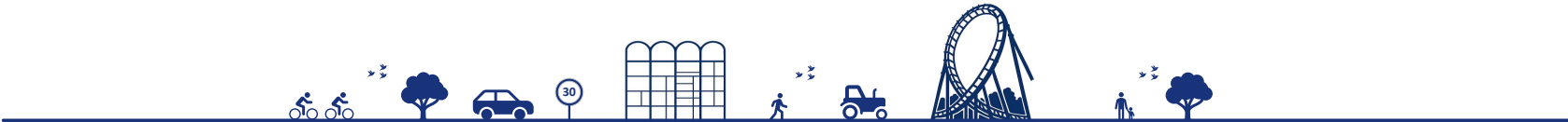
1. Uitnodigend voor fietsers en voetgangers;
 2. Veilige en gebruiksvriendelijke wegen;
 3. Veilig en bewust gedrag in het verkeer.

Na een korte beschrijving van relevante gemeentelijke trends en ontwikkelingen, zijn deze pijlers uitgewerkt. Pijler 1 richt zich op het stimuleren van actieve mobiliteit door

veilige en aantrekkelijke infrastructuur voor fietsers en voetgangers. Pijler 2 behandelt het verbeteren van wegen en risicolocaties, en Pijler 3 legt de focus op gedragsbeïnvloeding door educatie, bewustwording en handhaving. Samen vormen deze beleidspijlers de basis voor een veiliger verkeerssysteem in Hellendoorn.



Figuur 1: Beknopte weergave aanpak verkeersveiligheidsplan



2. Trends en ontwikkelingen

De verkeersveiligheid in Hellendoorn staat onder druk door veranderende trends en ontwikkelingen. We worden geconfronteerd met toenemende mobiliteit, een diverser verkeersbeeld en een groeiend aandeel kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals ouderen en fietsers. Tegelijkertijd zorgen ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de bouw van nieuwe woningen en bedrijventerreinen, voor een verdere toename van verkeersstromen. Deze trends leiden niet alleen tot meer verkeersbewegingen, maar ook tot complexere verkeerssituaties en een verhoogde kans op ongevallen. De trends zijn opgesteld aan de hand van Routekaart versnelling woningbouw (2024), De mobiliteitsvisie 2018 – 2030 en de fietsvisie 2019 – 2030.

2.1 Trends

Inzicht in de belangrijkste trends en ontwikkelingen die invloed hebben op de verkeersveiligheid geven richting aan de keuze voor type maatregelen die we in dit plan opnemen. Hierdoor werken we op gerichte wijze aan een veiliger verkeer voor iedereen.

Nieuwe woningen en bedrijvigheid:

De bouw van nieuwe woningen en bedrijventerreinen trekken nieuwe bewoners en bedrijven aan, wat leidt tot intensiever gebruik van ons wegennet. Dit kan leiden tot meer conflictsituaties op bestaande wegen, vooral waar het al druk is. Het is belangrijk om vroegtijdig te investeren in veilige en efficiënte verkeersroutes, zodat de groeiende mobiliteit niet leidt tot een verhoogd risico op verkeersongevallen.

Circa

1000

Nieuwe woningen

De bouw van 1.000 nieuwe woningen en ontwikkelingen op het bedrijventerrein in Nijverdal zorgen voor een toename van verkeersstromen en een grotere druk op de infrastructuur.



Vergrijzing en kwetsbare verkeersdeelnemers:

De vergrijzing brengt specifieke verkeersveiligheidsuitdagingen met zich mee, aangezien ouderen vaker fysieke beperkingen hebben, zoals een verminderde reactietijd, zicht en wendbaarheid. Daarnaast maken zij vaker gebruik van vervoermiddelen zoals e-bikes en

scootmobielen waarvan zij het besturen van deze voertuigen onder de knie moeten krijgen. Dit vraagt om een infrastructuur die vergevingsgezind is en gericht op het beschermen van deze kwetsbare groep, bijvoorbeeld door veilige oversteekplaatsen en duidelijke verkeersmarkeringen.

Circa

68%

Ouder dan 50 jaar

Het aandeel 65-plussers neemt in Hellendoorn aanzienlijk toe. Momenteel is 49% van de verkeersslachtoffers 50 jaar of ouder, waarvan 19% ouder is dan 70 jaar.



Risico's onder jongeren:

Jongeren vertonen vaker risicovol gedrag in het verkeer, zoals te hard rijden en het gebruik van telefoons en andere apparaten. Daarnaast hebben ze een gebrek aan ervaring en gevaarherkenning. Dit maakt hen extra kwetsbaar, vooral op wegen met hoge snelheden of in complexe verkeerssituaties. Ook het gebruik van middelen zoals drugs kan een rol spelen bij het vergroten van deze risico's. Het is essentieel om in te zetten op educatie, bewustwordingscampagnes en handhaving, zodat jongeren veiliger rijgedrag ontwikkelen en de invloed van risicofactoren zoals middelengebruik wordt verminderd.

Circa

14%

Van de slachtoffers

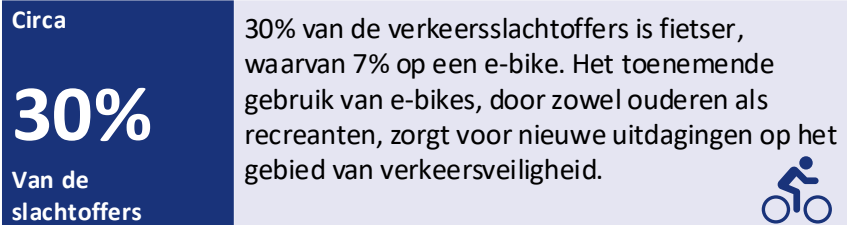
Jongeren in de leeftijd van 18-24 jaar lopen een verhoogd risico in het verkeer. Zij vormen 14% van alle verkeersslachtoffers, ondanks dat deze groep relatief klein is binnen de bevolking.



Toename van fietsgerelateerde ongevallen:

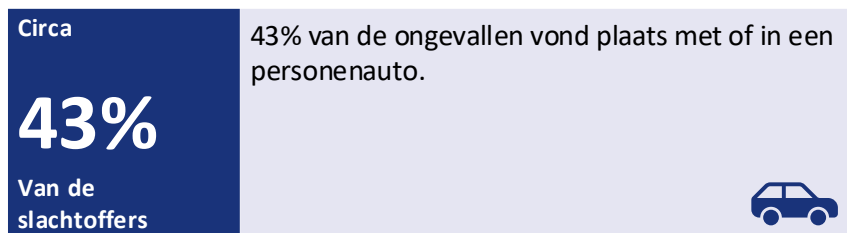
E-bikes hebben een hogere gemiddelde snelheid dan gewone fietsen, wat leidt tot meer risico's op (te smalle) fietspaden. Voor ouderen kan het gebruik van een e-bike extra risico's met zich meebrengen. Sommige ouderen reageren minder snel en hebben meer moeite om de E-bike in balans te houden doordat het zwaartepunt hoger ligt dan van een gewone fiets. Het verbeteren van de fietsinfrastructuur en het scheiden van langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer zijn belangrijk om deze risico's te beperken. Ook educatie en voorlichting, bijvoorbeeld over het dragen van een helm, helpt hierbij.





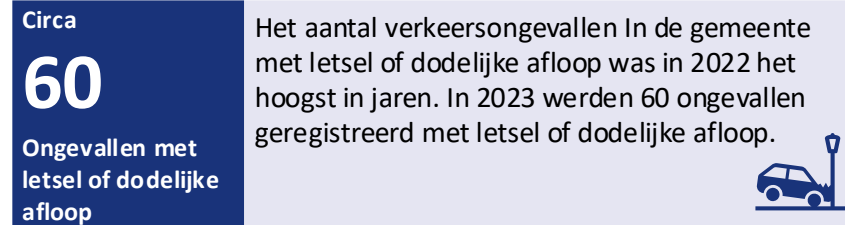
Hoog aantal ongevallen met personenauto

Personenauto's blijven de meest gebruikte vorm van vervoer, en zijn ook het vaakst bij een ongeval betrokken. Hoge snelheden, afleiding tijdens het rijden, onveilig gedrag en een onvoldoende veilige infrastructuur dragen bij aan deze cijfers. Vooral op wegen waar gemengd verkeer voorkomt, zoals op buitenwegen, is het belangrijk om de snelheid af te stemmen op de omgeving en de weg geloofwaardig in te richten zodat deze past bij de maximale snelheid om het aantal ongevallen terug te dringen.



Hoog aantal ongevallen met letsel of dodelijke afloop

De stijging van het aantal verkeersslachtoffers geeft aan dat verkeersveiligheid in Hellendoorn nodig blijft. Deze toename in slachtoffers kan deels worden verklaard door de groeiende mobiliteit en de diversiteit aan verkeersstromen, zoals landbouwverkeer, recreatief gebruik en gemotoriseerd verkeer. Ondanks de daling van het totaal aantal ongevallen in Hellendoorn, benadrukt de toename van het aantal slachtoffers des te meer de noodzaak van gerichte maatregelen, zoals het veiliger inrichten van risicolocaties, het reguleren van snelheid en het beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers, om verdere toename van ernstige verkeersslachtoffers te voorkomen.



2.2 Andere ontwikkelingen

Hellendoorn kent een divers verkeersbeeld, met gemotoriseerd verkeer, landbouwvoertuigen, recreatieve fietsers en kwetsbare verkeersdeelnemers. Dit leidt tot complexe situaties en verhoogde risico's, vooral op buitenwegen en drukke fietsinfrastructuur. Sommige fietspaden zijn te smal en hebben scherpe bochten en zijn daarom minder geschikt voor e-bikes. Een inventarisatie van de e-bikevriendelijkheid van fietsinfrastructuur is nodig om deze risico's te verminderen en ongelukken te voorkomen.

Het negeren van verkeersregels en onveilig gedrag neemt toe en vergroot de kans op gevaarlijke situaties. Dit brengt niet alleen verkeersonveiligheid maar ook sociale onveiligheid met zich mee. Gerichte handhaving en bewustwording zijn nodig om deze trend te keren en de veiligheid voor alle weggebruikers te verbeteren.

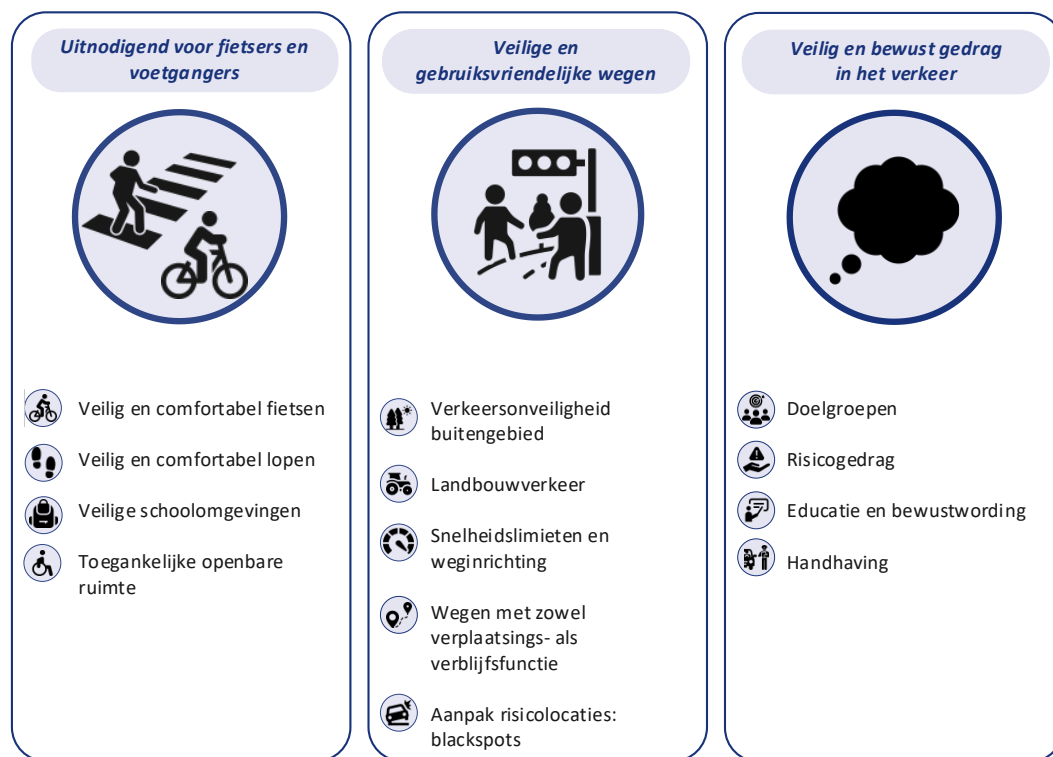
Daarnaast zorgen donkere natuurgebieden, zoals de Sallandse Heuvelrug, voor meer aanrijdingen met wild en een groter gevoel van onveiligheid. Het streven naar diervriendelijke natuurbeheer, met minder verlichting, vergroot deze risico's. De groei van wildpopulaties maakt het probleem urgenter. Een betere afstemming tussen natuurbeheer en verkeersveiligheid is noodzakelijk om deze gevolgen te beperken.

Prognoses van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) tonen aan dat het aantal verkeersgewonden landelijk sterk zal stijgen, vooral onder kwetsbare groepen zoals fietsers en scootmobielgebruikers. Deze stijging vraagt om directe en gerichte actie. Deze landelijke trend onderstreept het belang van een toekomstbestendig verkeerssysteem in Hellendoorn dat rekening houdt met alle weggebruikers.



3. Verkeersveiligheidsopgaven: De drie beleidspijlers

Om de verkeersveiligheid in Hellendoorn te verbeteren, richt het beleid zich op drie samenhangende beleidspijlers. Deze pijlers vormen de basis voor een integrale aanpak waarin zowel infrastructuur, gedrag als handhaving centraal staan. Door te focussen op fietsers en voetgangers, het realiseren van veilige en gebruiksvriendelijke wegen en het stimuleren van bewust en veilig gedrag in het verkeer, werken we aan een verkeerssysteem dat toegankelijk, veilig en toekomstbestendig is.



Figuur 2: De drie beleidspijlers waarop het verkeersveiligheidsbeleid gebaseerd is.

3.1 Pijler 1: Uitnodigend voor fietsers en voetgangers

We zetten in op een verkeersomgeving die lopen en fietsen stimuleert. Dit betekent dat het fiets- en wandelpadennetwerk compleet moet zijn, fiets- en voetpaden voldoende breed en goed onderhouden zijn, trottoirs toegankelijk blijven voor iedereen en

oversteekplaatsen overzichtelijk en veilig worden ingericht. Extra aandacht gaat uit naar veilige schoolomgevingen, zodat kinderen zelfstandig en veilig naar school kunnen lopen of fietsen. Ook wordt ingezet op een toegankelijke openbare ruimte, zodat alle inwoners, ongeacht leeftijd of mobiliteit, zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen.

3.2 Pijler 2: Veilige en gebruiksvriendelijke wegen

Een goed ingerichte infrastructuur is essentieel voor verkeersveiligheid. In Hellendoorn vragen de buitenwegen daarbij extra aandacht. Op deze wegen zorgen hoge snelheden en de mix van landbouwverkeer, gemotoriseerd verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers voor verkeersonveiligheid. Om dit probleem aan te pakken, richten we ons op een veilige weginrichting en het reguleren van snelheid. Hierbij houden we rekening met wegen die zowel een verplaatsings- als verblijfsfunctie hebben, zodat verkeersveiligheid en leefbaarheid elkaar versterken.

We zetten in op het aanpassen van snelheidslimieten en het verbeteren van de weginrichting. Daarnaast wordt landbouwverkeer waar mogelijk gescheiden van andere verkeersstromen en beter gefaciliteerd. Een gerichte aanpak van risicolocaties, de zogenaamde 'blackspots', blijft een belangrijke prioriteit om verkeersongevallen te verminderen. Door deze knelpunten structureel aan te pakken, maken we de wegen veiliger en gebruiksvriendelijker voor alle weggebruikers.

3.3 Pijler 3: Veilig en bewust gedrag in het verkeer

Menselijk gedrag speelt een belangrijke rol in verkeersveiligheid. Risicovol gedrag, zoals te hard rijden, telefoon gebruiken en rijden onder invloed, is een belangrijke oorzaak van verkeersongevallen. Binnen deze pijler richten we ons op het beïnvloeden van gedrag door middel van educatie, bewustwordingscampagnes en handhaving. Specifieke doelgroepen, zoals jongeren en ouderen, krijgen extra aandacht om veilig verkeersgedrag te stimuleren en risico's te verkleinen. Educatieprogramma's voor scholen, verkeerscampagnes en samenwerking met handhavingsinstanties stimuleren weggebruikers om veiliger en bewuster deel te nemen aan het verkeer. Door een integrale aanpak, waarin gedragsbeïnvloeding hand in hand gaat met handhaving, wordt gewerkt aan een verkeerssysteem waarin veiligheid vanzelfsprekend is.



Beleidspijler 1

Uitnodigend voor fietsers en voetgangers



4. Uitnodigend voor voetgangers en fietsers

We stimuleren actief lopen en fietsen als belangrijke vormen van mobiliteit. Deze manier van verplaatsen is niet alleen gezond en duurzaam, maar speelt ook een grote rol in het recreatieve karakter van de gemeente. Jaarlijks trekken toeristen naar Hellendoorn om de natuur en dorpen te verkennen via de vele fietsroutes en wandelpaden. Dit onderstreept het belang van veilige en comfortabele infrastructuur voor voetgangers en fietsers. Door te investeren in toegankelijke voorzieningen maken we in Hellendoorn niet alleen het dagelijks verkeer veiliger, maar ook het recreatief verkeer aantrekkelijker.

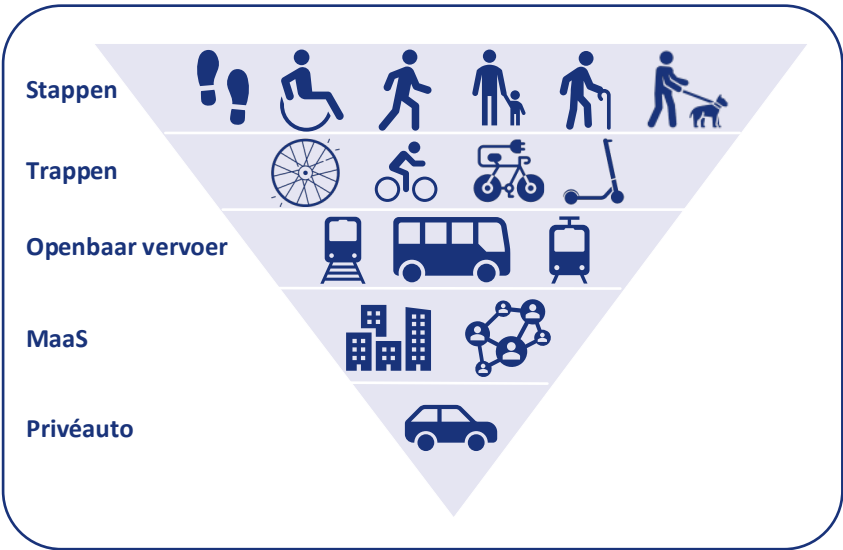
Actieve mobiliteit centraal met het STOMP-principe

We werken volgens het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS, Personenauto), waarbij lopen en fietsen, zoveel als mogelijk, prioriteit krijgen boven gemotoriseerd verkeer. Dit principe helpt om een verkeersomgeving te realiseren waarin actieve mobiliteit centraal staat. Door voetgangers en fietsers voorrang te geven bij de inrichting van de openbare ruimte, zetten we een duidelijke stap richting een toekomstbestendig mobiliteitssysteem dat veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid combineert.

Ambitie:

- *Actieve mobiliteit stimuleren door veilige en aantrekkelijke fiets- en wandelroutes aan te leggen.*
- *Infrastructuur bieden die comfort en toegankelijkheid garandeert voor alle gebruikers, inclusief kinderen, ouderen en mensen met een beperking.*
- *Straten opnieuw inrichten als sociale en veilige ruimte waar mensen elkaar ontmoeten.*

In de onderstaande paragrafen wordt ieder thema binnen deze pijler verder toegelicht. Ieder thema wordt afgesloten met een aantal speerpunten. Deze speerpunten vormen de basis voor de uitvoering in de komende jaren. De speerpunten worden concreet gemaakt in het uitvoeringsplan.



Figuur 3: Het STOMP-principe (Arcadis, 2024)

4.1 Veilig en comfortabel lopen

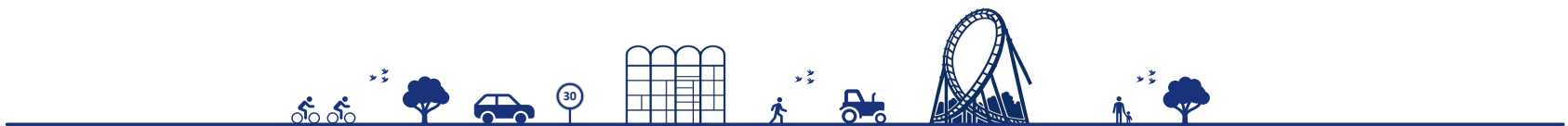
In Nederland is het aantal dodelijke verkeersslachtoffers onder voetgangers en scootmobielgebruikers de afgelopen jaren sterk gestegen (SWOV, 2024). In Hellendoorn wordt veel gebruik gemaakt van het wandelnetwerk, waardoor gerichte maatregelen voor voetgangers en scootmobielgebruikers noodzakelijk zijn.

We zetten voetgangersmobiliteit centraal om een levendige, duurzame en inclusieve omgeving te creëren. Lopen is niet alleen gezond en milieuvriendelijk, maar ook een sociale activiteit die ontmoeting en beweging stimuleert. We willen dat lopen in Hellendoorn een vanzelfsprekende, veilige keuze is. Daarom werken we aan:

Veilige wandelverbindingen tussen woonwijken, het buitengebied en voorzieningen:

We zorgen voor duidelijke en veilige wandelroutes, zodat inwoners gemakkelijk en veilig te voet belangrijke locaties zoals winkels, scholen en sportclubs kunnen bereiken.

Meer en betere oversteekplaatsen op belangrijke wandelroutes: We voegen nieuwe oversteeklocaties toe op logische plekken en verbeteren bestaande oversteekplaatsen met bijvoorbeeld goede verlichting, snelheidsremmende voorzieningen, markeringen en overzichtelijkheid.



Voetpaden goed onderhouden voor veilig gebruik: We houden trottoirs en wandelpaden in goede conditie, zodat iedereen – van kinderen tot ouderen en mensen met een rollator, rolstoel of kinderwagen – zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen.

Veilig wandelen rondom sportclubs en sportvelden: We verbeteren de routes naar en rondom sportlocaties door bijvoorbeeld veilige oversteekplaatsen aan te leggen en wandelpaden overzichtelijker te maken.

<i>Speerpunten Veilig en comfortabel lopen</i>
Veilige wandelverbindingen tussen woonwijken, buitengebied en voorzieningen
Meer en betere oversteekplaatsen op belangrijke wandelroutes
Voetpaden goed onderhouden voor veilig gebruik
Veilig wandelen rondom sportclubs en sportvelden

4.2 **Veilig en comfortabel fietsen**

Fietsen speelt een belangrijke rol in de gemeente Hellendoorn, zowel als dagelijks vervoermiddel als voor recreatieve doeleinden. Met het vastgestelde *Fietsstimuleringsplan 2024* en het vigerende beleid *Beter Fietsen in Hellendoorn 2019-2030*, zetten we actief in op het verbeteren van de fietsinfrastructuur en het stimuleren van fietsgebruik. Tegelijkertijd vraagt de verkeersveiligheid voor fietsers om extra aandacht, aangezien zij de grootste groep verkeersslachtoffers vormen.

Er maken steeds meer verschillende fietsen gebruik van het fietspad. Fietsen zoals e-bikes, bakfietsen, cargobikes en elektrische steps. Dat maakt de inrichting van fietspaden complexer. Verschillende doelgroepen, zoals kinderen, recreanten, forenzen en ouderen, delen dezelfde ruimte, wat vraagt om bredere en vergevingsgezinde fietspaden.

Meer ruimte voor fietsers:

Bij herinrichtingen verbreden we fietsstroken om fietsers meer ruimte en comfort te bieden. Dit vergroot niet alleen de veiligheid, maar ook de toegankelijkheid van fietsroutes.

Vergevingsgezinde inrichting van fietsvoorzieningen:

Fietsinfrastructuur wordt veiliger gemaakt door zoveel mogelijk obstakels te verwijderen. Fietspaaltjes worden waar mogelijk weggehaald, en randen en bermen worden vergevingsgezend ingericht om de impact van uitwijkfouten te minimaliseren.

Veilige oversteekvoorzieningen op 50-km/h-wegen:

We richten veilige oversteekplaatsen in op wegen met veel doorgaand verkeer. Ook hebben we aandacht voor risicovolle locaties zoals bochten en onoverzichtelijke situaties.

Hoogwaardig onderhoud van fietspaden:

Het onderhoudsniveau van fietspaden blijft hoog, met speciale aandacht voor het wegdek. Door fietsroutes snel sneeuwvrij te maken en te strooien in de winter, blijft fietsen comfortabel en veilig onder alle weersomstandigheden.

<i>Speerpunten Veilig en comfortabel fietsen</i>
Meer ruimte voor fietsers
Vergevingsgezinde inrichting van fietsvoorzieningen
Veilige oversteekvoorzieningen op 50 km/h-wegen
Hoogwaardig onderhoud van fietspaden

4.3 **Veilige schoolomgeving**

We werken aan het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom scholen. Een veilige schoolomgeving is essentieel om kinderen zelfstandig en veilig naar school te laten reizen, of dit nu te voet, met de fiets of per auto gebeurt. We stellen jaarlijks een budget beschikbaar om in samenwerking met scholen de best passende maatregelen te realiseren. Door gerichte acties wordt de directe omgeving van scholen veiliger en overzichtelijker gemaakt, zodat verkeersstromen beter worden gescheiden en risico's worden verminderd.

Autoluwe schoolzones:

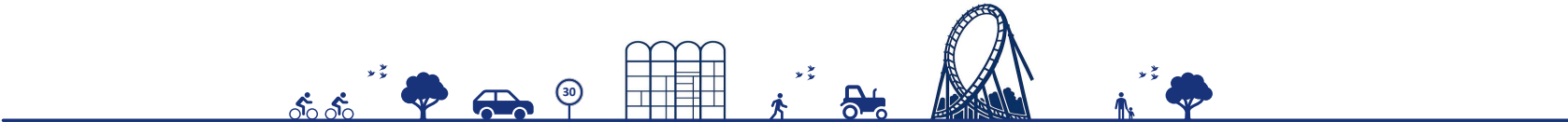
Rond basisscholen worden autoluwe zones ingericht, voorzien van een kiss-and-ride-locatie om verkeersdrukte en onveilige situaties te beperken.

Attentie verhogende inrichting met kleuren:

Kleuren worden gebruikt om de verkeersomgeving rond scholen beter herkenbaar te maken, zodat automobilisten alert zijn en kinderen zich daardoor veilig kunnen bewegen.

Snelheidsremmende maatregelen:

Verkeersdrempels, plateaus en andere snelheidsremmende maatregelen worden toegepast om de snelheid van gemotoriseerd verkeer in schoolzones te verlagen.



Logische fietsroutes:

We maken veilige en logische fietsroutes naar basis- en middelbare scholen. Hierbij ligt de focus op het buitengebied, waar kinderen langere afstanden afleggen.

Veilige oversteeklocaties:

Oversteekplaatsen worden veilig ingericht, met speciale aandacht voor fietsoversteeklocaties die veel door scholieren worden gebruikt.

Speerpunten Veilige schoolomgeving
Autoluwe schoolzones
Inrichting met kleuren
Snelheidsremmende maatregelen
Logische fietsroutes
Veilige oversteeklocaties

Een veilige schoolomgeving is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Ouders, scholen, buurtbewoners en de gemeente dragen samen bij aan de veiligheid van kinderen. Door bewustwordingscampagnes, verkeerslessen en participatieprojecten worden alle betrokkenen gestimuleerd om mee te denken over verkeersveiligheid. Daarnaast zorgen praktische maatregelen, zoals verkeersbrigadiers en veilige oversteekplaatsen, voor een veilige reis van en naar school.

4.4 Toegankelijke openbare ruimte

Een toegankelijke openbare ruimte is essentieel voor een gemeente waarin iedereen zich vrij en veilig kan bewegen. We zetten in op inclusiviteit, zodat ook ouderen, mensen met een beperking en andere kwetsbare groepen moeiteloos deel kunnen nemen aan het dagelijks leven. Obstakelvrije paden, duidelijke bewegwijzering en voldoende verlichting dragen bij aan een omgeving waarin voetgangers en fietsers zich comfortabel voelen. Extra aandacht wordt besteed aan locaties waar kwetsbare groepen samenkomen, zoals schoolzones, seniorencomplexen en winkelcentra. Bij herinrichtingen houden we rekening met brede trottoirs, verlaagde stoepranden en voorzieningen die mobiliteit ondersteunen. Hiermee werken we aan een openbare ruimte die niet alleen functioneel, maar ook uitnodigend en prettig in gebruik is

Campagne ‘Houdt de lijn vrij’:

Door middel van campagnes worden bewoners en ondernemers bewust gemaakt van

het belang van obstakelvrije paden, zodat gidslijnen en geleidelijnen vrij blijven voor mensen met een visuele beperking.

Toegankelijke bushaltes:

Bushaltes worden toegankelijk gemaakt voor mindervaliden, zodat zij zelfstandig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

Dialogoog met de doelgroep:

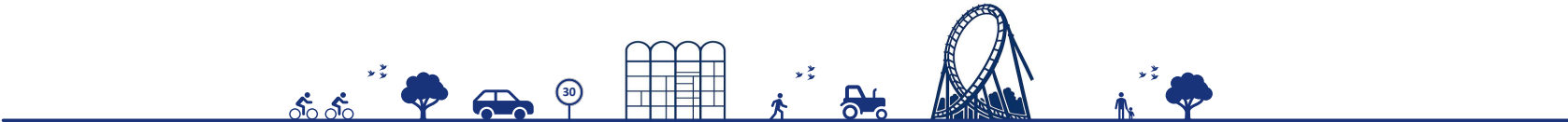
We blijven in gesprek met mindervaliden om hun behoeften locatiespecifiek in kaart te brengen. Zij worden actief betrokken bij reconstructies en herinrichtingen, zodat de inrichting beter aansluit op hun mobiliteitswensen.

Richtlijnen voor een toegankelijke omgeving:

Bij reconstructies en groot onderhoud worden richtlijnen toegepast om de openbare ruimte toegankelijker te maken. Hierbij wordt specifiek aandacht besteed aan:

- Het consistent toepassen van gidslijnen en geleidelijnen.
- Het aanbrengen van verlichting in kernen voor meer overzicht en veiligheid.
- Het plaatsen van bankjes, zodat mensen onderweg een pauzemoment kunnen nemen.
- Brede fietspaden met vergevingsgezinde bermen.
- Brede voetpaden met een goede kwaliteit wegdek, voorzien van op- en afritjes en zonder scheve tegels.

Speerpunten Toegankelijke openbare ruimte
Campagne ‘Houdt de lijn vrij’
Toegankelijke bushaltes
Dialogoog met de doelgroep
Richtlijnen voor een toegankelijke omgeving



Beleidspijler 2

Veilige en gebruikersvriendelijke wegen



5. Veilige en gebruiksvriendelijke wegen

Een veilige en gebruiksvriendelijke infrastructuur vormt de basis voor een verkeerssysteem waarin alle weggebruikers – van voetgangers en fietsers tot automobilisten en landbouwvoertuigen – zich comfortabel en veilig kunnen bewegen. Dit vinden we belangrijk vanwege de diversiteit aan wegen en verkeersstromen. De infrastructuur varieert van drukke doorgaande routes en dorpsstraten tot smalle buitenwegen, elk met hun eigen uitdagingen en gebruikers.

Het doel van deze beleidspijler is om een verkeersomgeving te maken die uitnodigt tot veilig gebruik, waar risico's worden geminimaliseerd, en waarin de kans op ongevallen zo klein mogelijk wordt gemaakt. Dit vraagt om een integrale aanpak waarin verkeersveiligheid, gebruiksvriendelijkheid en doorstroming samenkomen.

Bij de uitwerking van deze pijler houden wij rekening met de verschillende typen weggebruikers, zoals scholieren, fietsers, recreanten, agrariërs en forenzen, en de specifieke uitdagingen die horen bij de verschillende typen wegen. Door middel van gerichte maatregelen wordt gewerkt aan een infrastructuur die toegankelijk en veilig is voor iedereen zoals ook beschreven in het Beleidsplan Wegen 2023-2028.

Ambitie:

- *We maken het buitengebied veiliger en toegankelijker voor alle weggebruikers.*
- *We richten de verkeersinfrastructuur zodanig in dat deze uitnodigt tot veilig en verantwoord gebruik, en bijdraagt aan een overzichtelijke en gebruiksvriendelijke verkeersomgeving. Dit doen we niet alleen door te reageren op ongevallen, maar ook door proactief risicovolle situaties aan te pakken.*
- *Afwijkingen in het wegontwerp, zoals onduidelijke inrichting of gebrek aan geloofwaardige snelheidslimieten, worden aangepakt om risico's te verminderen en de veiligheid te vergroten.*

Duurzaam veilig

De Duurzaam Veilig visie, ontstaan in de jaren 90, richt zich op het minimaliseren van

verkeersslachtoffers door een veilig en goed ingericht verkeerssysteem te realiseren. Door de infrastructuur, het gedrag van weggebruikers en de voertuigen optimaal op elkaar af te stemmen worden ongevallen geminimaliseerd. We passen deze visie vanaf de vaststelling toe. Ook in dit verkeersveiligheidsplan krijgt de visie een centrale plek.

We richten onze wegen volgens het Duurzaam Veilig-principe in zodat ze voorspelbaar, herkenbaar en vergevingsgezind zijn. Wegen worden ingedeeld op basis van hun functie: stroomwegen voor doorgaand verkeer, gebiedsontsluitingswegen voor verkeer van en naar wijken, en erftoegangswegen voor lokaal verkeer. We willen dat elke wegcategorie een passende inrichting, snelheidslimiet, duidelijke markering en veilige oversteekplaatsen heeft.

5.1 Verkeersonveiligheid buitengebied

Het buitengebied van Hellendoorn kent 60 km/u en 80 km/u-wegen, waarop verschillende soorten verkeersdeelnemers samenkomen. Landbouwvoertuigen, recreanten, fietsers, bewoners en doorgaand verkeer delen vaak smalle wegen, wat tot risicovolle verkeerssituaties kan leiden. Hoge snelheden, beperkte zichtlijnen door begroeiing en de mindere staat van bermen vergroten deze risico's en maken uitwijken gevaarlijk.

Daarnaast maakt recreatief verkeer, zoals fietsers en wandelaars, ook veelvuldig gebruik van het wegennet. Bovendien zet sluipverkeer door kernen de leefbaarheid en veiligheid extra onder druk. Het buitengebied wordt intensief gebruikt door zowel bewoners als bezoekers, wat vraagt om een infrastructuur die tegemoetkomt aan de veiligheid en behoeften van alle weggebruikers. Om de verkeersonveiligheid in het buitengebied aan te pakken, zetten we in op de volgende speerpunten.

CROW-richtlijnen en Duurzaam Veilig:

Wegen worden zoveel mogelijk ingericht volgens CROW-richtlijnen om de veiligheid en geloofwaardigheid van de wegen te waarborgen.

Snelheidsremmende maatregelen:

Snelheden van gemotoriseerd verkeer worden omlaag gebracht door verkeersremmende elementen, zoals bochten in het wegprofiel, verkeersdrempels en plateaus.

Gemengd gebruik:

Wegen worden zo ingericht dat ze tegemoetkomen aan de behoeften van gemengde



verkeersstromen. Dit omvat onder andere het inrichten van uitwijkstroken ten gunste van fietsers en het toepassen van de juiste richtlijnen waar nodig.

Verminderen van sluipverkeer:

Door een goede doorstroming op het hoofdwegennet te waarborgen, wordt sluipverkeer op de buitenwegen verminderd.

Vergevingsgezinde bermen:

Bermen worden veiliger en vergevingsgezinder gemaakt door het aanbrengen van grasbetontegels op nieuwe locaties.

Onderhoud van wegen en groenvoorzieningen:

Wegen, bermen en groenvoorzieningen worden goed onderhouden volgens het gemeentelijke Beleidsplan Wegen. Extra aandacht gaat uit naar het verbeteren van zichtlijnen en het zicht op en vanaf uitritten.

Speerpunten Verkeersonveiligheid buitengebied
Toepassen CROW-richtlijnen
Snelheidsremmende maatregelen
Gemengd gebruik mogelijk maken
Verminderen sluipverkeer
Vergevingsgezinde bermen
Onderhoud van wegen en groenvoorzieningen

5.2 Landbouwverkeer

Het buitengebied is een belangrijk onderdeel van de gemeente Hellendoorn, zowel op economisch, sociaal als cultureel vlak. Een goede bereikbaarheid van het buitengebied is van belang voor de landbouw. Landbouwvoertuigen delen echter vaak hetzelfde wegennet met andere verkeersdeelnemers, zoals automobilisten, fietsers en wandelaars. Deze mix van verkeersstromen, gecombineerd met smalle wegen en onoverzichtelijke locaties, zorgt voor specifieke uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid.

De combinatie van landbouwvoertuigen met kwetsbare groepen, zoals scholieren en recreatieve fietsers, maakt de noodzaak van een goed ingericht wegennet extra groot. Landbouwvoertuigen verschillen in omvang en snelheid van andere voertuigen, wat regelmatig leidt tot conflicten en ongevallen. Dit vraagt om een slimme inrichting van de infrastructuur, waarbij verkeersstromen waar nodig worden gescheiden en risicovolle situaties worden aangepakt.

Bepalen van veilige landbouwroutes:

Waar mogelijk worden bestaande routes verbeterd, zodat landbouwverkeer minder hoeft te mengen met reguliere verkeersstromen. Het in kaart brengen van herkomst en bestemming van het landbouwverkeer is hiervoor de basis.

Verbreden van wegen op risicolocaties:

Smalle wegen die intensief door landbouwvoertuigen worden gebruikt, worden indien mogelijk verbreed om conflictsituaties met andere verkeersstromen te verminderen

Onderhoud (inclusief beheer) en versterking van bermen:

Bermen langs landbouwroutes worden vergevingsgezind ingericht, bijvoorbeeld door het toevoegen van grasbetontegels of halfverharding, zodat uitwijken minder gevaarlijk wordt.

Samenwerking met agrariërs:

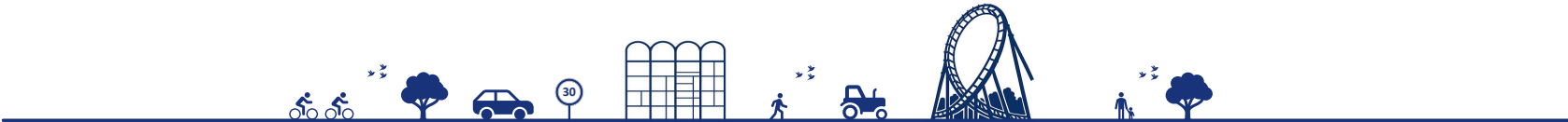
We gaan in gesprek met agrariërs om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit omvat afspraken over veilige rijtijden, routes en het gebruik van goed werkende verlichting en signalering op landbouwvoertuigen.

Speerpunten Landbouwverkeer
Bepalen veilige landbouwroutes
Verbreden wegen op risicolocaties
Onderhoud (inclusief beheer) en versterking van bermen
Samenwerking met agrariërs

5.3 Snelheidslimieten en weginrichting

Wegen hebben verschillende functies, gebruikers en omgevingskenmerken, waardoor een standaardoplossing niet altijd passend is. Het toepassen van verkeersveiligheidsprincipes, zoals Duurzaam Veilig, of het toepassen van de CROW-richtlijnen, vraagt daarom om maatwerk en een locatiespecifieke benadering. Elke locatie is uniek en kent eigen uitdagingen, zoals de hoeveelheid verkeer, de mix van weggebruikers, de nabijheid van scholen of winkelgebieden en de ruimtelijke inrichting.

Snelheidslimieten spelen een belangrijke rol in het vergroten van verkeersveiligheid. Een geloofwaardige inrichting van wegen is essentieel om ervoor te zorgen dat weggebruikers zich houden aan de snelheidslimiet. Een weg moet vanzelfsprekend maken welke snelheid passend is, bijvoorbeeld door het gebruik van visuele en fysieke



maatregelen zoals wegversmallingen, verkeersdrempels en plateaus. Door de juiste wegcategorie te koppelen aan een passende snelheidslimiet, wordt de verkeersveiligheid structureel verbeterd.

Verlichting op onoverzichtelijke locaties:

Op risicovolle plekken, zoals bochten en kruispunten, wordt gezien of verlichting bij kan dragen aan de zichtbaarheid om de veiligheid voor alle weggebruikers te vergroten, vooral in het donker. Verlichting wordt enkel toegepast op locaties waar dit mogelijk is en waar andere elementen (zoals markering of bebording) onvoldoende zijn.

(Her)inrichting komgrens:

Het duidelijker markeren van komgrenzen door fysieke en visuele maatregelen, zoals borden, belijning en wegversmallingen helpt automobilisten om hun snelheid tijdig aan te passen bij het binnenrijden van woongebieden. Dit geldt met name bij komgrensovergangen vanaf het buitengebied. Hier steken bovendien vaak (brom)fietzers over. Waar nodig wordt ook de locatie van de komgrens aangepast, bijvoorbeeld als deze op een onduidelijke of onlogische plek ligt.

Mogelijkheden GOW30 onderzoeken:

We verkennen de mogelijkheden om gebiedsontsluitingswegen (GOW) met een snelheidslimiet van 30 km/h in te richten. Dit kan bijdragen aan een veiliger en beter afgestemd verkeerssysteem, vooral in gebieden met kwetsbare weggebruikers.

Inrichting passend bij snelheidslimiet

De inrichting van een weg beïnvloedt hoe bestuurders de omgeving waarnemen en welk rijgedrag zij vanzelf aannemen. Als de weg smal, overzichtelijk en dorps oogt, ervaren bestuurders automatisch dat lagere snelheden passend en logisch zijn. Een geloofwaardige snelheidslimiet sluit dus visueel en functioneel aan op het ontwerp en de context van de weg.

<i>Speerpunten Snelheidslimieten en weginrichting</i>
Verlichting op onoverzichtelijke locaties
(Her)inrichting komgrens
Mogelijkheden GOW30 onderzoeken
Inrichting passend bij snelheidslimiet

5.4 Wegen met zowel een verplaatsings- als verblijfsfunctie

Dorpsstraten zijn de ruggengraat van onze dorpskernen: het zijn plekken waar mensen wonen, winkelen, elkaar ontmoeten en zich verplaatsen. Het combineren van verblijf en verplaatsen vraagt om een slimme inrichting waarin de ruimtelijke en sociale functies van de straat elkaar versterken. Een dorpsstraat is meer dan alleen een verkeersader; het is een plek waar mensen zich prettig voelen en waar de gemeenschap tot leven komt.

In dorpsstraten is het noodzakelijk om een evenwicht te vinden tussen verkeersstromen en verblijfsfuncties. Autoverkeer is welkom, maar wordt ondergeschikt aan de veiligheid en het comfort van voetgangers en fietsers. Snelheidsbeperkingen, gedeelde ruimte en duidelijke verkeersregels zorgen ervoor dat de straat een veilige omgeving biedt voor alle gebruikers.

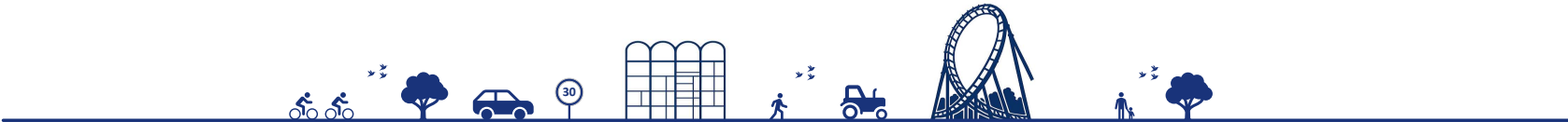
De inrichting van een dorpsstraat sluit aan bij de behoeften en wensen van inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Actieve betrokkenheid van de gemeenschap zorgt voor een ontwerp dat breed gedragen wordt en waarin lokale kennis en ideeën worden benut.

Weginrichting binnen de bebouwde kom:

- Autoluwe zones: Verkeer wordt beperkt in gebieden met een verblijfsfunctie, zodat bewoners en bezoekers zich comfortabel en veilig voelen.
- Shared-space: Het verkeer wordt gemengd, waarbij voetgangers, fietsers en automobilisten gelijkwaardig gebruik maken van de ruimte. Dit vergroot de interactie en verlaagt de snelheid.
- Knip: Strategische afsluitingen van wegen zorgen ervoor dat doorgaand verkeer omgeleid wordt, terwijl bestemmingsverkeer toegang houdt.

Weginrichting buiten de bebouwde kom:

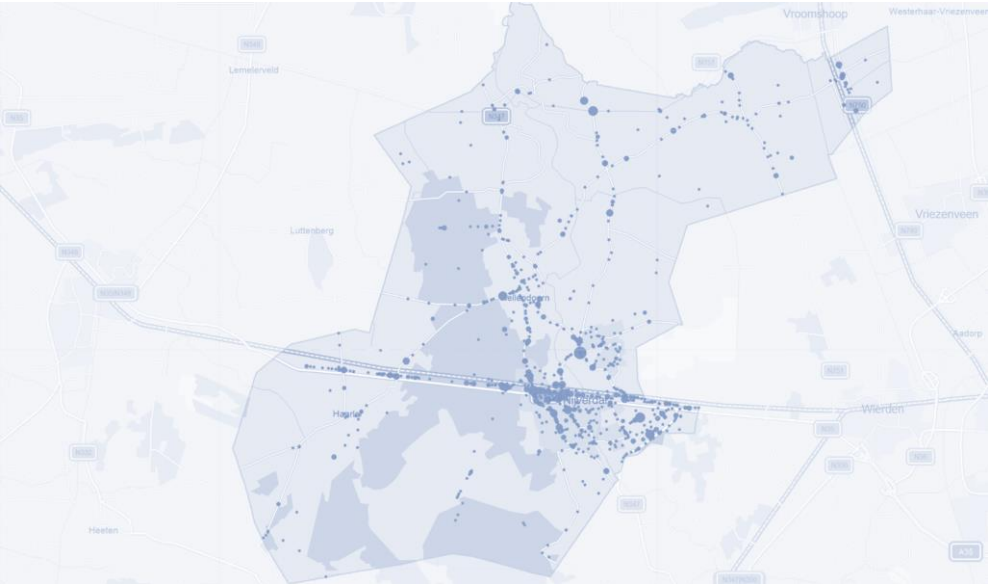
- Komgrenzen accentueren: Door duidelijke zichtbare komgrenzen (poort), zoals borden en wegmarkeringen, wordt automobilisten bewust gemaakt van hun snelheid en de overgang naar woongebieden.
- Snelheidsremmers: Verkeersdrempels en plateaus worden toegepast om de snelheid van gemotoriseerd verkeer te reguleren en de veiligheid te vergroten.



Speerpunten Wegen met zowel verplaatsing- als verblijfsfunctie
Autoluwe zones
Shared spaces
Knip (waar mogelijk)
Accentueren zones snelheidslimieten
Snelheidsremmers

5.5 Aanpak risicolocaties: blackspots

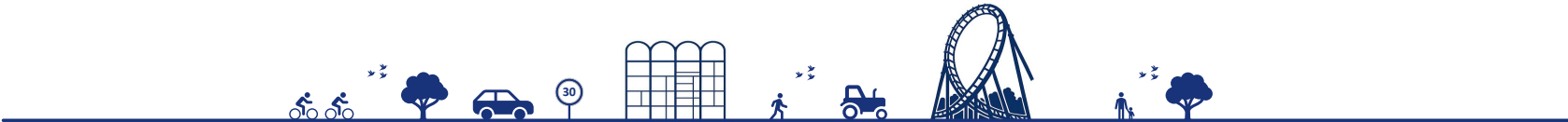
Een blackspot (een verkeersgevaarlijke locatie of ongevallocatie) is een specifieke plek op het wegennet waar statistisch gezien vaker verkeersongevallen plaatsvinden dan gemiddeld. Blackspots zijn locaties waarin de laatste 5 jaar 4 of meer ongevallen hebben plaatsgevonden met slachtoffers tot gevolg. Deze plekken vormen een aanzienlijk risico voor weggebruikers en vragen om gerichte aandacht en maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Er bevinden zich meerdere locaties in de gemeente Hellendoorn waar de afgelopen vijf jaar meer dan 4 ongevallen met letsel of dodelijke afloop hebben plaatsgevonden. Voor de gerichte aanpak van de zogenoemde blackspots, oftewel wegvakken met een hoog verkeersveiligheidsrisico, is een top 11 vastgesteld van locaties die prioriteit krijgen. Zie hiervoor ook Tabel 1.



Figuur 4: Ongevallen op gemeentelijke wegen Hellendoorn in 2014-2024 (BRON, 2024)

Tabel 1: Top 11 Blackspots in de periode 2019 – 2024 (BRON, 2024)

Locatie	Ongevallen totaal	Slachtoffers	Doden
Baron van Sternbachlaan, Collenstaartweg, Helmkruidlaan	20	12	0
Industrieweg, van den Bergsweg	9	5	0
Constantijnstraat, Parallelweg	7	3	0
Almeloseweg (N35), Tunnelweg	5	0	0
Wierdensestraat	5	0	0
Bedrijvenweg, Energiestraat, Industrieweg	5	0	0
Brug Spoorstraat, Brugstraat, Gerhard Nijlandstraat, Kerkstraat, Spoorstraat	5	1	0
Hammerweg	5	6	0
Hammerweg, Zuidelijke Kanaaldijk	5	4	0
Kerkstraat, Koninginnestraat, Nijkerkendijk, Parallelweg	5	1	0
Molenweg, Smidsweg	5	1	0



Beleidspijler 3

Veilig en bewust gedrag in het verkeer



6. Veilig en bewust gedrag in het verkeer

Menselijk gedrag speelt een belangrijke rol in verkeersveiligheid. Ongeveer 90% van alle verkeersongevallen wordt veroorzaakt door menselijke fouten, zoals onoplettendheid, risicovol gedrag en het niet naleven van verkeersregels. Dit benadrukt het belang van bewustwording en gedragsbeïnvloeding in het verkeer. Verkeersveiligheid begint bij verantwoord en alert gedrag van weggebruikers, ongeacht hun leeftijd, mobiliteit (??) of vervoermiddel.

Om gedrag effectief te beïnvloeden, is samenwerking met verkeersdeelnemers essentieel. We werken samen met vertegenwoordigers van verschillende doelgroepen; zoals jongeren, ouderen en kwetsbare verkeersdeelnemers en organisaties, zoals scholen, politie, Veilig Verkeer Nederland, gehandicaptenplatform, ouderenbonden en het Openbaar Ministerie. Deze samenwerking maakt het mogelijk om gerichte campagnes, educatieprogramma's en handhavingsacties te ontwikkelen die aansluiten bij de specifieke behoeften en uitdagingen van elke doelgroep.

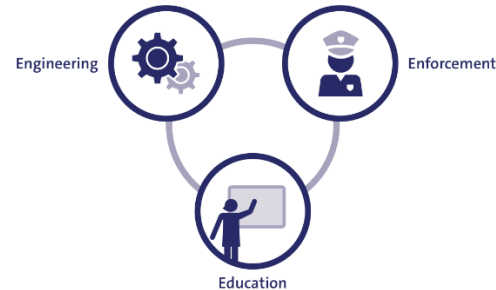
Ambitie:

- Door educatie, technologie en samenwerking zorgen we voor een omgeving waarin verkeersregels worden nageleefd.
- Met educatie, campagnes en praktijkgerichte initiatieven maken we weggebruikers bewust van hun rol in het verkeer en het belang van veilig en verantwoordelijk handelen.
- Door inzicht te geven in de gevolgen van risicovol gedrag en het stimuleren van positief verkeersgedrag, bouwen we aan een verkeersomgeving waarin veiligheid voorop staat en waarin iedereen zich bewust en verantwoordelijk gedraagt.

Het verbeteren van verkeersveiligheid en het positief beïnvloeden van gedrag vraagt om een integrale aanpak. We zetten hierbij actief in op:

1. **Infrastructuur:** We realiseren een veilige verkeersomgeving door ontwerpen van wegen en (fiets)infrastructuur volgens richtlijnen en passend bij de locatie. Een goed ontwerp afgestemd op de locatie en het gebruik voorkomt risico's en maakt veilig verkeer vanzelfsprekend.

2. **Educatie:** Door gerichte educatiecampagnes vergroten we kennis en bewustwording bij weggebruikers. We stimuleren veilig gedrag en maken mensen bewust van hun eigen rol in het verkeer.
3. **Handhaving:** Met gerichte controles zorgen we ervoor dat verkeersregels worden nageleefd. Hierdoor wordt risicovol gedrag verminderd en worden weggebruikers gestimuleerd om zich verantwoordelijk te gedragen.



Figuur 5: De Drie E's (Verkeerskunde, 2025)

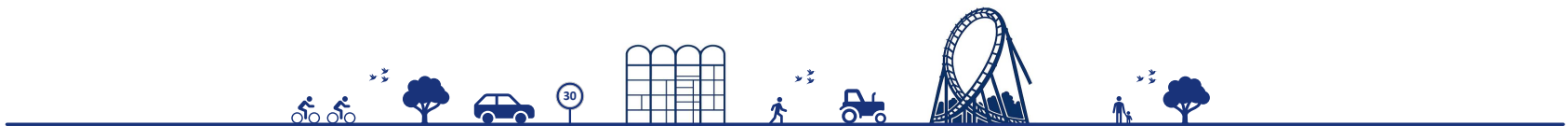
In de voorgaande beleidspijlers is vooral ingezet op infrastructuur. Binnen de beleidspijler Veilig en bewust gedrag in het verkeer richten we de aanpak op educatie en handhaving. Om de aanpak effectief, doelgericht en specifiek te maken, zijn doelgroepen en risicogedrag gedefinieerd waar we aankomende periode op gaan inzetten.

6.1 Doelgroepen en risicogedrag

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid zijn vier risico's vanuit het gedrag van de verkeersdeelnemer geprioriteerd. Deze risicogedragingen vormen ook prioriteit binnen het verkeersveiligheidsbeleid in Hellendoorn.

- Rijden onder invloed (van alcohol en drugs);
- Snelheid in het verkeer;
- Afleiding in het verkeer (visueel en auditief);
- Verkeersovertreders.

In onze Mobiliteitsvisie benoemden we al de verschillende doelgroepen met per groep de te treffen maatregelen waar we de aankomende jaren op inzetten. De focus ligt op vijf doelgroepen, waar ook landelijk in het SPV van is geconstateerd dat inzet op deze groepen het meest zinvol is:



- Basisschoolleerlingen;
- Fietzers;
- Middelbare scholieren;
- Jonge bestuurders;
- Oudere verkeersdeelnemers.

De bovenstaande groepen betreffen over het algemeen kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers. Het aantal en het soort kwetsbare verkeersdeelnemers wordt steeds groter door onder andere de bevolkingsgroei, de vergrijzing, en de mobiliteitstransitie naar meer duurzame vervoerswijzen zoals fietsen en wandelen.

Van ouderen weten we dat ze een hoger risico in het verkeer hebben. Ruim de helft (55%) van de verkeersdoden in 2023 was zestigplusser in Nederland. De sterke toename van oudere verkeersslachtoffers hangt voor een deel samen met de grotere groep ouderen in de bevolking, maar dit kan de toename in oudere slachtoffers niet volledig verklaren.

6.2 Educatie en bewustwording

Het bereiken en beïnvloeden van de vijf genoemde doelgroepen is effectief door samenwerking met maatschappelijke organisaties, scholen en andere overheden zoals het Rijk, de provincie Overijssel en buurgemeenten. Veel verkeersveiligheidsacties worden uitgevoerd door maatschappelijke partijen als Veilig Verkeer Nederland (VVN), Fietzersbond en VeiligheidNL. Voorbeelden van concrete acties zijn de verkeersexamens op basisscholen, buurtacties en verschillende educatieprogramma's over verkeersveiligheid. Ook de gemeente zelf heeft acties, zoals bijvoorbeeld de Verkeersquiz. Scholen spelen een belangrijke rol in voorlichting en educatie over deelname aan het verkeer. Wat men op jonge leeftijd leert kan (ook) op oudere leeftijd van waarde zijn. Veel scholen doen actief mee aan scholenacties die we organiseren. Maatschappelijke organisaties zijn onmisbaar voor een succesvolle uitrol van verkeersveiligheidsprogramma's. Ze kunnen (gevraagd en ongevraagd) adviseren over onveilige verkeerssituaties en ze spreken hun eigen achterban aan rond veilig gedrag in het verkeer. We faciliteren educatie- en bewustwordingsprogramma's en acties. Zo zijn verkeersveiligheidsmaatregelen opgenomen in *Beter fietsen in Hellendoorn* vanzelfsprekend onderdeel van de speerpunten binnen deze beleidspijler.

Speerpunten Doelgroepen, risicogedrag en educatie en bewustwording

Het aanbieden van E-bike en fietslessen en het opfrissen van kennis over verkeersregels bij ouderen
Blijvend aanbieden van meest actuele lespakketten basisscholen en verkeersexamens
Bewustwordingscampagnes op de gedefinieerde doelgroepen en risicogedragingen
Campagneplanning aansluitend op landelijke en regionale campagnes

6.3 Handhaving

Handhaving vormt het sluitstuk van een effectief verkeersveiligheidsbeleid. Hoewel infrastructuur, educatie en bewustwording de basis leggen voor een veilige verkeersomgeving, is handhaving nodig om ervoor te zorgen dat het volgen van de verkeersregels de norm blijft.

Het naleven van verkeersregels en het aanpakken van overtredingen zijn essentieel om ongevallen te voorkomen. Effectieve handhaving combineert toezicht, educatie en technologie om zowel preventief als repressief op te treden tegen onveilig gedrag, ondersteund door technologie en samenwerking. Het Openbaar Ministerie (OM) heeft in 2016 de volgende landelijke prioriteiten voor verkeershandhaving vastgesteld, afgekort als VARAS:



Figuur 6: De landelijke handhavingsprioriteiten (VARAS) (SWOV, 2019)

Samenwerking met de Politie is essentieel. Door handhaving te intensiveren verhoog je de pakkans van verkeersovertreders, waardoor mensen zich beter aan de regels houden. Maar de capaciteit van de politie is beperkt. Daarom verkennen we of de inzet van technologische innovaties in handhavingsmethoden mogelijk is.

- **Zichtbaarheid van handhaving:** De aanwezigheid van verkeerspolitie of controleurs op de weg herinnert weggebruikers eraan zich aan de regels te



houden. Denk hierbij aan controles op snelheid, alcoholgebruik en andere overtredingen.

- **Geautomatiseerde handhaving:** Technologieën zoals flitspalen, trajectcontroles en roodlichtcamera's zorgen voor een consistente en efficiënte handhaving van verkeersregels. Deze systemen zijn vooral effectief op locaties waar menselijke capaciteit beperkt is.

Speerpunten Handhaving

Zichtbaarheid van handhaving: Politie voert handhaving uit op de meest risicovolle overtredingen in het verkeer: snelheid, alcohol & drugs, afleiding en asociaal rijgedrag.

Geautomatiseerde handhaving: Flitspalen, smileys,

Samenwerking relevante partijen en lokale driehoek

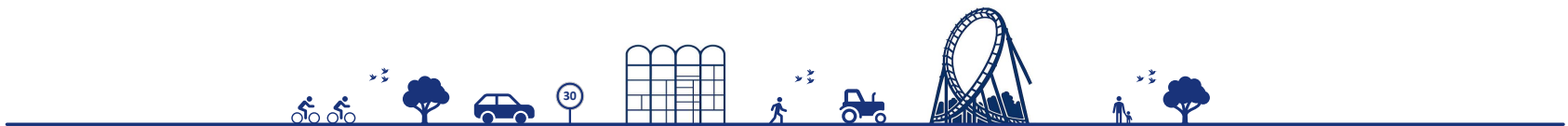


Uitvoeringsagenda

(Bijlage 1)

In bijlage 1 is de uitvoeringsagenda opgenomen. In de uitvoeringsagenda worden de maatregelen uit bovenstaand verkeersveiligheidsplan verder uitgewerkt naar concrete maatregelen.

De uitvoeringsagenda gaat verder dan enkel de maatregelen uit het verkeersveiligheidsplan: het bundelt maatregelen uit andere beleidsdocumenten samen.



Achtergrond analyse

(Bijlage 2)

De volgende bijlage geeft een overzicht van de uitgevoerde analyses die hebben bijgedragen aan het verkeersveiligheidsbeleid. Hierin staan de gehanteerde werkwijze, de belangrijkste bevindingen en de genomen maatregelen centraal. Deze bijlage schetst een duidelijk beeld van de aanpak en de onderliggende gegevens die hebben geleid tot een structurele verbetering van de verkeersveiligheid in de gemeente.

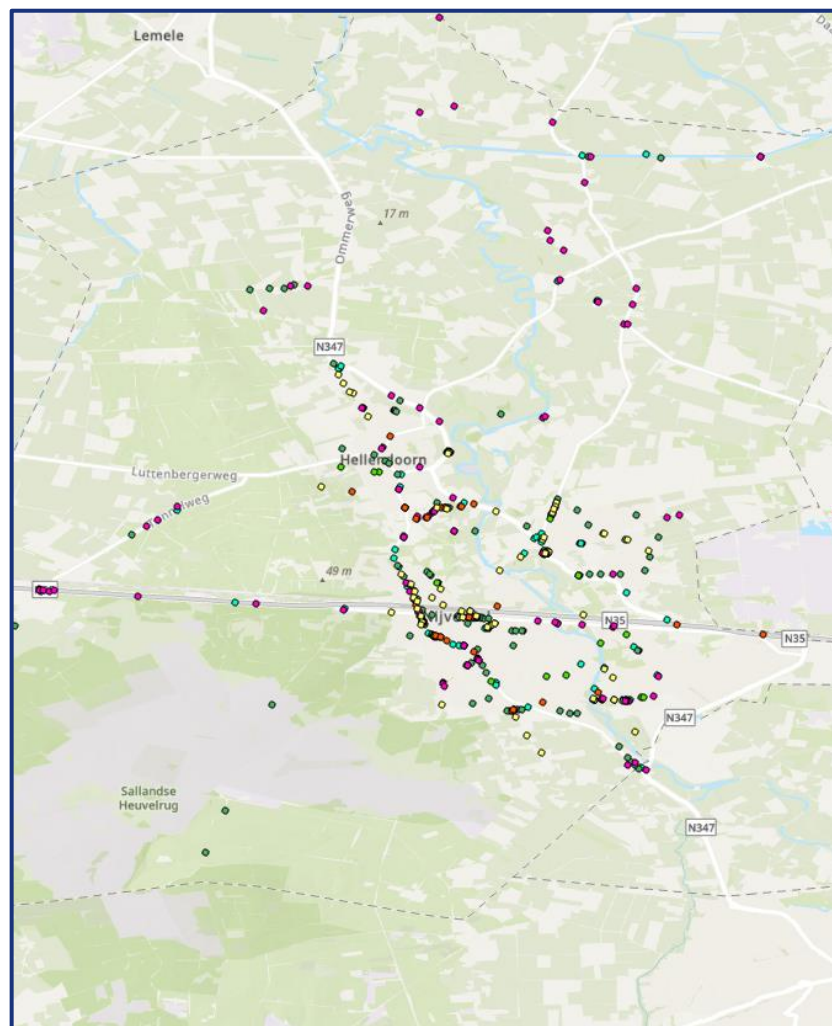
Participatietraject

Het participatietraject is uitgevoerd in twee onderdelen: een bewonersavond en het online participatieplatform PraatMee. Beide onderdelen waren erop gericht om inwoners actief te betrekken bij het verbeteren van de verkeersveiligheid in de gemeente. Tijdens deze trajecten kregen inwoners de mogelijkheid om hun zorgen te uiten en concrete verbetervoorstellen aan te dragen.

De bewonersavond vond plaats in maart 2025 in restaurant Kleurrijk in Nijverdal. Tijdens deze bijeenkomst gingen inwoners in gesprek met betrokken beleidsmakers en konden zij knelpunten en mogelijke oplossingen aandragen. De opkomst op deze avond was beperkt, maar nog altijd waardevol.

Het online participatieplatform PraatMee bood daarnaast een laagdrempelige manier om mee te denken. Inwoners konden via dit platform meldingen doen en verbetervoorstellen indienen, ingedeeld in categorieën zoals snelheid, fietspaden of verkeersveiligheid in het algemeen. Dit onlinekanaal bleek zeer succesvol: met meer dan 150 ingezonden reacties heeft PraatMee een brede en representatieve bijdrage geleverd aan het participatietraject.

In onderstaand figuur is een (deel van) de uitkomsten uit de PraatMee-tool weergegeven. Iedere categorie is daarbij voorzien van een andere kleur in een Geografisch Informatie Systeem (GIS). Locaties met meerdere meldingen zijn daarbij kritisch geanalyseerd.



Figuur 7: (Deel van) Resultaten PraatMee in GIS



Risicogestuurde Aanpak

We hebben een uitgebreide analyse uitgevoerd met behulp van Ongevalsrisico.nl, waarbij de focus lag op wegen met een middelhoog tot hoog risico (oranje tot zwart gekleurd op de risicokaart). Deze wegen zijn beoordeeld op basis van diverse wegkenmerken die zijn vastgesteld in de CROW-richtlijnen. Wanneer deze richtlijnen niet voldoen, wordt een hogere risicoscore toegekend. Bij de analyse is onder andere gekeken naar factoren zoals de gemiddelde snelheid, de breedte van de weg en de aanwezigheid van voorzieningen voor fietsers.

Uit de analyse blijkt dat met name buitenwegen en fietspaden een relatief hoger risico kennen. Deze wegen vertonen vaker kenmerken die niet volledig voldoen aan de richtlijnen, wat resulteert in een verhoogd risico.

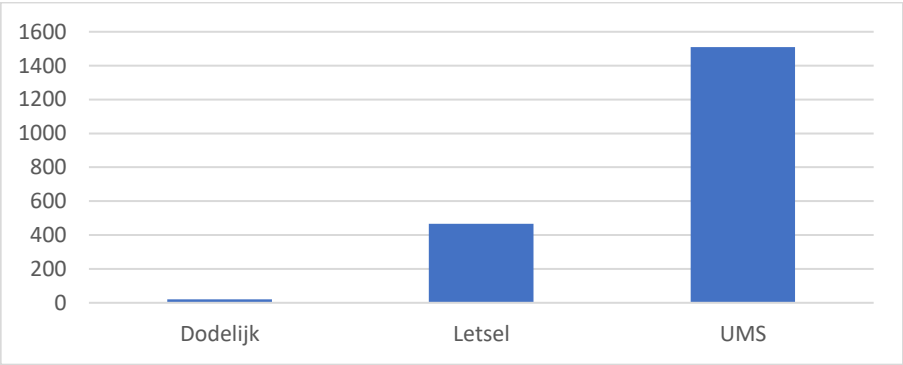


Figuur 8: (Deel van) Resultaten uit Ongevalsrisico.nl

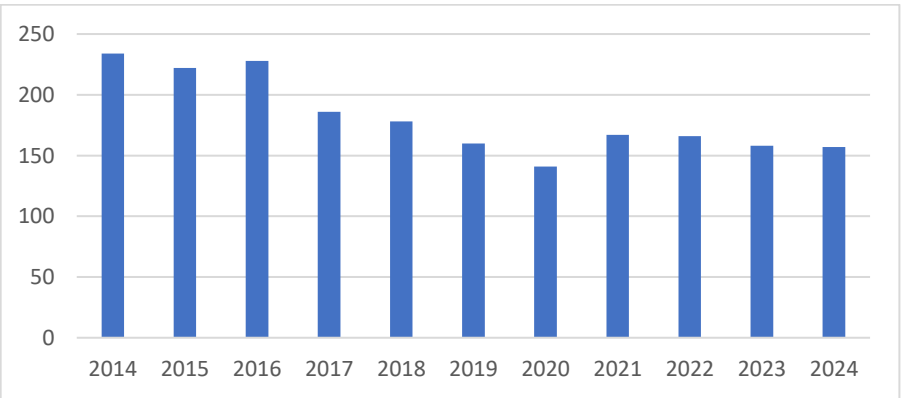
Reactieve Aanpak

In de reactieve aanpak is gebruikgemaakt van het platform VIAstat, waarin door de politie geregistreerde ongevallen worden vastgelegd. Deze gegevens worden verzameld in het Bestand Registratie Ongevallen (BRON). Dit platform biedt een waardevol overzicht van ongevalsdata en maakt het mogelijk om trends en patronen in verkeersincidenten te analyseren.

BRON maakt ongevalsdata van de afgelopen tien jaar inzichtelijk met behulp van draaigrafieken en staafgrafieken. Het biedt de mogelijkheid om specifiek te filteren op locatie, aard van het ongeval, afloop, vervoerswijze en het aantal slachtoffers. Hiermee kunnen gerichte analyses worden uitgevoerd om risicovolle situaties beter te begrijpen en aan te pakken.



Figuur 9: (Deel van) ongevalsanalyse: Afloop ongevallen 2014-2024



Figuur 10: (Deel van) ongevalsanalyse: Aantal ongevallen 2014 - 2024

