

Opsteller: P. Zwart

Onderwerp: Verkeersveiligheidsplan Purmerend 2025

Commissie/raad: Ruimte

Geagendeerd: ja

Agendapunt: 6

Inleiding:

Ter voorbereiding van de behandeling van het Verkeersveiligheidsplan Purmerend 2025 in de commissievergadering van 13 november 2025 heeft de fractie van GroenLinks de volgende vragen:

Vraag 1:

In het Verkeersveiligheidsplan zijn de landelijke cijfers en de cijfers voor Purmerend soms moeilijk te vergelijken, omdat er wordt gewerkt met verschillende categorieën ongevallen, leeftijden, vervoermiddelen enz.

Welke invloed heeft het gemeentebestuur op de wijze waarop de cijfers voor Purmerend qua categorieën worden bijgehouden, samengebracht en verwerkt, en is het mogelijk om naast de huidige indeling en registratie er ook één te maken die beter vergelijkbaar is met de landelijke cijfers?

Antwoord 1:

Voor de analyse van de ongevallencijfers is gebruikgemaakt van meerdere databronnen, waaronder het CBS, SWOV, de RAV en VIA. Deze bronnen hanteren soms uiteenlopende definities en indelingen, bijvoorbeeld bij leeftijdsgroepen, typen vervoermiddelen of ongevals categorieën waardoor landelijke gepresenteerde cijfers en niet altijd één-op-één te vergelijken zijn met de lokale cijfers.

De gemeente heeft geen invloed op de inrichting of presentatie van deze landelijke registratiesystemen (CBS, SWOV en RAV), noch op de wijze waarop lokale data binnen VIA worden geregistreerd of weergegeven. Wij zijn daarmee afhankelijk van de beschikbare bronnen, maar borgen een zorgvuldige, betrouwbare en onderling consistente interpretatie van de gegevens, zodat deze worden vertaald naar een helder en bruikbaar Purmerends beeld.

In het Verkeersveiligheidsplan zijn de categorieën daarom op consistente wijze met elkaar in lijn gebracht. Waar nodig zijn categorieën samengevoegd om een betrouwbaar en vergelijkbaar totaalbeeld te realiseren. Kleine verschillen, bijvoorbeeld in leeftijdsopbouw, hebben daarbij geen significante impact op de validiteit van de analyses of de conclusies die hieruit worden getrokken.

Vraag 2:

Worden bij het nemen van infrastructurele maatregelen ter bevordering van de

verkeersveiligheid ook ingrepen als het opheffen van bepaalde afslagbewegingen, het instellen van eenrichtingverkeer of het afsluiten van bepaalde doorgangen meegenomen, of worden de bestaande circulatiepatronen als vaststaand gegeven aangenomen?

Antwoord 2:

Bij het verbeteren van verkeersveiligheid wordt per locatie gekeken welke maatregel het meest effectief is. Daarbij worden verschillende opties onderzocht, zoals het aanpassen van afslagbewegingen, het instellen van eenrichtingsverkeer of het afsluiten van straten. De bestaande verkeerscirculatie wordt dus niet als vaststaand beschouwd.

Vraag 3:

Kunt u een overzicht geven tot welke concrete ingrepen het verkeersveiligheidsonderzoek in de Purmer-Noord (zie blz. 8) heeft geleid, en welke knelpunten in deze wijk zijn er nu nog over?

Antwoord 3:

In 2025 is gestart met het onderhoudsproject Grotenhuysweg & Van Osweg, waarin diverse maatregelen uit het Verkeersveiligheidsplan Purmer-Noord zijn opgenomen. De uitvoering loopt tot eind 2026. Hieronder volgt een overzicht van de locaties met verkeerskundige ingrepen:

Van Osweg

- Fietsoversteek Spadestraat – Egstraat
- Schoolzone Overlanderstraat, inclusief fietsoversteek Lamoenstraat
- Fietsoversteek Bandijk – Baanakker

Grotenhuysweg

- Fietsoversteek Tuinstee – Korenstraat
- Fietsoversteek Ingelandsingel – Dagmaatpad
- Fietsoversteek Kaasvormstraat – Zuivelpad
- Fietsoversteek Stremselstraat – Heemraadsingel (Zuivelstraat)
- Kruising Grotenhuysweg – Purmerenderweg
- Kruising Grotenhuysweg – Overlanderstraat

Grotenhuysweg & Van Osweg

- Kruising Van Osweg – Grotenhuysweg – Edisonweg

Voor bovengenoemde locaties geldt dat de oversteeksituatie van fietsers en voetgangers wordt verbeterd door het inpassen van een middeneiland. Het middeneiland zorgt ervoor dat fietsers en voetgangers veiliger kunnen oversteken, doordat het een wachtplek biedt. Hierdoor kunnen zij in twee etappes, per rijrichting, de weg oversteken.

Voor de kruising Van Osweg – Grotenhuysweg – Edisonweg geldt dat deze wordt

omgevormd tot een rotonde.

Overlanderstraat

In 2024 is de voetgangersoversteek op de Overlanderstraat aangepast met een middeneiland.

Overige knelpunten

Overige knelpunten uit het plan worden meegenomen in het nieuwe Verkeersveiligheidsplan. Een actuele stand van zaken wordt opgenomen in de Uitvoeringsagenda 2026–2030.

Vraag 4:

De foto op blz. 41 toont een weg met twee rode fietsstroken en een gedeelte (in zwart asfalt) waar kennelijk het autoverkeer geacht wordt op te rijden. Dit laatstgenoemde gedeelte is echter zo smal dat er – zelfs met eenrichtingverkeer – geen auto op past.

Gaat hier de boodschap van uit dat hoe dan ook auto's altijd van de rode weggedeelten gebruik moeten en zullen maken, en dat de fietser op deze rode weggedeelten geen enkele bescherming heeft?

Antwoord 4:

De foto toont de Westerweg, een weg met een maximumsnelheid van 30 km/uur waar fietsers en automobilisten samen gebruikmaken van dezelfde rijbaan. De rode stroken zijn geen officiële fietsstroken volgens de verkeerswet, maar dienen als optische markering. Ze zijn aangebracht om fietsers beter zichtbaar te maken en automobilisten bewust te laten omgaan met het gedeelde gebruik van de weg. Deze inrichting volgt de CROW-richtlijnen voor 30 km-wegen. Het doel is om:

- de dominante positie van de auto te verminderen en die voor de fietsers te vergroten,
- de zichtbaarheid van fietsers te vergroten,
- en automobilisten aan te moedigen om hun snelheid aan te passen en de kwetsbaarheid van fietsers te erkennen.

Hoewel auto's over de rode stroken mogen rijden, is de weg juist zo ingericht dat fietsers een herkenbare plek krijgen. Dit draagt bij aan hun veiligheid. De smalle rijbaan zorgt ervoor dat automobilisten extra voorzichtig rijden en rekening houden met fietsers.

Vraag 5:

Bij de handhaving heeft de gemeente alleen directe invloed op de inzet van de buitengewoon opsporingsambtenaren.

Wat is op dit moment het percentage inzet op verkeersveiligheid in verhouding tot de inzet op andere terreinen, en is er op grond van dit verkeersveiligheidsplan aanleiding om dit percentage te verhogen c.q. het aantal buitengewoon opsporingsambtenaren

uit te breiden voor met name dit doel?

Antwoord 5:

Toezicht op verkeersveiligheid is een vast taakaccent binnen team Handhaving. Verkeersveiligheidsthema's worden meegenomen in de reguliere surveillance, bijvoorbeeld naar aanleiding van meldingen van bewoners, of worden als aparte actie opgepakt. De inzet wordt jaarlijks vastgelegd in het evaluatieverslag, maar niet uitgedrukt in een specifiek percentage. De inzet varieert per jaar en is afhankelijk van actuele thema's. Zo is er recent extra gecontroleerd op het fietsverbod in de binnenstad en op nieuwe bevoegdheden zoals het negeren van rood licht door fietsers en voetgangers, het ontbreken van fietsverlichting en het gebruik van de telefoon op de fiets.

Het Verkeersveiligheidsplan geeft op dit moment geen directe aanleiding om het aantal BOA's uit te breiden of de inzet op verkeersveiligheid te verhogen. Wel wordt het effect van handhaving versterkt door samen met de politie een gericht Handhavingsplan verkeersveiligheid op te stellen. Hierin worden concrete prioriteiten en acties opgenomen. De resultaten van dit plan worden periodiek geëvalueerd. Op basis van deze evaluaties kan worden bepaald of uitbreiding van capaciteit en inzetbare middelen nodig is. Dit kan bijvoorbeeld door het aanvragen van extra BOA's, het aanvullen van handhavingsmiddelen of door efficiënter en gericht gebruik te maken van de bestaande capaciteit.

Vraag 6:

Bij het inventariseren van risico's en knelpunten wordt ook gebruik gemaakt van de inbreng en de ervaringen van inwoners en andere betrokkenen (subjectieve verkeersveiligheid).

Worden zij ook betrokken bij het zoeken naar oplossingen om de verkeersveiligheid te vergroten of verkeersonveiligheid te voorkomen? Het Verkeersveiligheidsplan besteedt daar niet expliciet aandacht aan.

Antwoord 6:

Ja, de inbreng van bewoners en andere betrokkenen wordt actief meegenomen bij het zoeken naar oplossingen om de verkeersveiligheid te vergroten en verkeersonveiligheid te voorkomen. De gemeente werkt daarbij nauw samen met partners zoals de politie en belangenorganisaties, waaronder de Voetgangersvereniging en de Fietzersbond, om te komen tot gedragen en effectieve maatregelen.

Bij de uitwerking van maatregelen in de uitvoeringsagenda wordt deze participatieve aanpak voortgezet. Bewoners worden geïnformeerd en, waar relevant, betrokken bij de verdere uitwerking van maatregelen. Dit gebeurt vooral wanneer de maatregelen direct invloed hebben op hun leefomgeving. Bij beleidsmatige of puur technische afwegingen vindt doorgaans geen participatie plaats, maar bij ruimtelijke of ontwerpgerichte aanpassingen juist wel. De gemeente bepaalt zoals gewoonlijk per

project het passende participatieniveau. Dit variërend van informeren, raadplegen, meedenken tot meebeslissen. Het is afhankelijk van de aard en impact van het project.

Vraag 7:

Op welke manier wordt de gemeenteraad betrokken bij het vaststellen van de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2026–2030, met name wat betreft de prioritering?

Antwoord 7:

De gemeenteraad stelt het Verkeersveiligheidsplan (VVP) vast als beleidskader. In dit plan is de prioritering al bepaald op basis van de preventieve risicoanalyse, waarin verkeersveiligheidsrisico's en thema's worden geclassificeerd als hoog, middelhoog of laag risico. Hoe hoger het risico, hoe urgenter de aanpak. De raad wordt hiermee dus al bij de prioritering betrokken tijdens de vaststelling van het VVP.

Op basis van deze kaders stelt het college vervolgens de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2026–2030 op. Deze agenda werkt de in het VVP geprioriteerde thema's en aandachtslocaties verder uit in concrete maatregelen, planning en uitvoering. De gemeenteraad wordt hierover geïnformeerd en blijft via periodieke voortgangsrapportages betrokken bij de uitvoering, waarmee de controlerende rol van de raad wordt geborgd.

Wanneer voor de uitvoering aanvullende middelen nodig zijn (naast bestaande budgetten en subsidies), wordt de raad betrokken. Daarmee behoudt de raad invloed op zowel de inhoudelijke prioritering als de financiële besluitvorming.

Vraag 8:

De uitvoering van de verkeersveiligheidsmaatregelen gebeurt (vooralsnog) binnen de bestaande budgetten vanuit Mobiliteit.

Uit de beantwoording van de vragen van GroenLinks bij de begroting blijkt dat er nog een restantbudget verkeersveiligheidsprojecten van 2025 wordt overgeheveld naar 2026.

Is dit budget gekoppeld aan bepaalde projecten, en welke zijn dit?

Antwoord 8:

Het restantbudget voor verkeersveiligheidsprojecten uit 2025 wordt in 2026 ingezet voor de voorbereiding, planvorming en uitvoering van korte termijn- en urgente projecten uit de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid. Dit betreft onder andere maatregelen op aandachtslocaties en in schoolomgevingen.

De inzet van dit budget wordt afgestemd op de prioriteiten zoals opgenomen in het VVP en de uitvoeringsagenda. Het budget is dus niet vooraf gekoppeld aan vaste projecten, maar wordt flexibel ingezet op basis van urgentie, koppelkansen en

beleidsdoelen.

Vraag 9:

De uitvoering van de verkeersveiligheidsmaatregelen gebeurt (vooralsnog) binnen de bestaande budgetten vanuit Mobiliteit.

Past de financiering van gemeentelijke bewustwordings- en educatieprojecten op dit moment ook binnen de bestaande budgetten vanuit Mobiliteit, of zijn deze budgetten vooral toegesneden op de infrastructuur (engeneering)?

Antwoord 9:

Binnen de bestaande mobiliteitsbudgetten is er beperkte ruimte voor bewustwordings- en educatieprojecten. Deze projecten zijn een belangrijk onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid en worden ingezet naast infrastructurele maatregelen om het verkeersgedrag te verbeteren.

De beschikbare middelen voor lokale projecten zijn beperkt. Daarom is de gemeente voor de uitvoering van veel van deze projecten mede afhankelijk van subsidies en ondersteuning vanuit de Vervoerregio.

Vraag 10:

De uitvoering van de verkeersveiligheidsmaatregelen gebeurt (vooralsnog) binnen de bestaande budgetten vanuit Mobiliteit.

Deze bestaande budgetten bestaan o.a. uit onderhouds- en herinrichtingsprojecten waarin verbetering van de verkeersveiligheid worden meegenomen.

Wat is op dit moment de planning van dergelijke projecten (tot het peiljaar 2030) en welke in het onderzoek genoemde knelpunten (11 stuks bij verkeersongevallenconcentraties, 10 stuks bij de hoog risico locaties en 10 stuks subjectieve verkeersveiligheid – deels betreft het dezelfde knelpunten) kunnen op deze wijze worden meegenomen?

Antwoord 10:

De Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2026–2030 bevat de planning van verkeersveiligheidsmaatregelen op de korte, middellange en lange termijn. Het streven is om de aandachtslocaties met hoge prioriteit, waaronder de verkeersongevallenconcentraties, binnen twee tot vier jaar na vaststelling van het plan aan te pakken en van verbetermaatregelen te voorzien. Voor aandachtslocaties met een middelhoog risico geldt de streven dat deze eveneens binnen vier jaar worden opgepakt. Locaties met een lager risico kunnen, gezien de prioritering, worden doorgeschoven naar na 2030, tenzij zich koppelkansen voordoen, in die gevallen worden deze eerder meegenomen.

Waar mogelijk worden maatregelen gekoppeld aan beheer-, onderhouds- en gebiedsontwikkelingsprojecten, zodat middelen efficiënt en integraal worden ingezet. De uitvoering vindt vooralsnog plaats binnen de bestaande mobiliteitsbudgetten,

waaronder onderhouds- en herinrichtingsbudgetten waarin verkeersveiligheid standaard wordt meegenomen. Daarnaast wordt actief ingezet op cofinanciering via subsidies van het Rijk, de provincie en de Vervoerregio Amsterdam. Indien aanvullende middelen nodig zijn, wordt de gemeenteraad hierover betrokken.

De Uitvoeringsagenda wordt periodiek geëvalueerd om voortgang en effect te monitoren. Het streven is om binnen de komende vier jaar zoveel mogelijk risico- en aandachtslocaties en gedragsthema's aan te pakken via de drie pijlers van verkeersveiligheid. Dit zijn Engineering (infrastructuur), Education (educatie) en Enforcement (handhaving), met als doel een duidelijke trendbreuk in het aantal verkeersslachtoffers en een structurele verbetering van de verkeersveiligheid in Purmerend.