DIJK EN WAARD

Contactpersoon:	dhr. M. Koning	Datum:	16 september 2025
Telefoon:	072 575 55 55	Verzenddatum:	18 september 2025
E-mail:	post@dijkenwaard.nl	Zaaknummer:	00001148947

Rekenkamer Dijk en Waard
t.a.v. Julia de Langen j.delangen@rekenkamerdijkenwaard.nl

Onderwerp: Bestuurlijke reactie op rekenkameronderzoek "Evaluatie verkeersveiligheid Dijk en Waard"

Geachte leden van de Rekenkamer Dijk en Waard,

Met belangstelling heeft het college kennisgenomen van het onderzoeksrapport "Evaluatie verkeersveiligheid Dijk en Waard". In uw schrijven van 27 augustus 2025 vraagt u het college om een bestuurlijke reactie op de conclusies en aanbevelingen. Wij maken graag gebruik van dit aanbod. Voordat wij hierop in gaan, vinden wij het van belang om nog enige context te schetsen en de stappen die het college heeft ondernomen.

Verkeersveiligheid is voor het college een belangrijk onderwerp. Deelname aan het verkeer is voor de meeste inwoners immers een dagelijks gegeven. Naar school of het werk, winkelen, sporten en recreëren. Lopend, met de fiets of de auto. Iedereen wil veilig aankomen. Helaas constateren ook wij dat er (te)veel verkeersongevallen gebeuren. En de laatste jaren zien we in Dijk en Waard - en meer algemeen in heel Nederland - een stijging van ongevallen. Dat is een zorgelijke ontwikkeling waar we iets aan moeten doen. Elk verkeersslachtoffer is er één te veel en daarom waarderen wij uw onderzoek naar dit onderwerp.

Het college werkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. We deden en doen al veel op dit gebied. Het Rijk, de provincies en de gemeentes hebben een gezamenlijke visie op de aanpak van verkeersveiligheid gepresenteerd in de vorm van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Veilig van deur tot deur. Als uitwerking van het SPV is een verkeersveiligheidsaanpak op regionaal niveau opgesteld. De gemeenten in de regio Alkmaar werken onder de titel Veilig op Weg regio Alkmaar samen met de provincie Noord-Holland, de politie en maatschappelijke partijen zoals de ANWB en de Fietsersbond. De nadruk ligt naast de aanpak van onveilige verkeerssituaties op basis van ongevallen steeds meer op een proactieve aanpak op basis van risico's. Veilig ingerichte infrastructuur, bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers, educatie en handhaving van veilig verkeersgedrag zijn de belangrijkste maatregelen. Alle gemeentes in Nederland proberen een omslag te maken naar een risicogestuurde benadering.

Het college is hiermee mee aan de slag gegaan. Dijk en Waard doet actief mee aan alle landelijke campagnes, zoals onlangs de campagnes "Wij gaan weer naar school" en de "fatbikes". Er zijn ook programma's voor veiliger fietsen voor ouderen. Samen met de politie worden controles uitgevoerd op fatbikes en is de Flexflitser geïntroduceerd. Scholen worden betrokken bij een veilige schoolomgeving en gestimuleerd om mee te doen aan het verkeersexamen. De gemeente participeert actief in landelijke werkgroepen van VNG, CROW en SWOV onderzoek.

Ook in fysieke zin gebeurt er veel. De door de gemeenteraad vastgestelde Strategische Omgevingsvisie en het Omgevingsprogramma Mobiliteit zijn ons kader voor de uitvoering. We volgen hierin het landelijke principe van Duurzaam Veilig Wegverkeer. De lijst met verkeersveiligheidsmaatregelen sinds de fusie is te lang om hier helemaal op te nemen, maar hieronder een overzicht van uitgevoerde fietsveiligheidsprojecten:

- Fietspaden op doorfietsroute aan weerszijden van de Middenweg ter hoogte van Centrumwaard zijn heringericht en deels verbreed;
- Het kruispunt Zuidtangent met het Stationsplein (kruising van twee doorfietsroutes) is recent voorzien van verkeerslichten;
- Het fietspad op doorfietsroute Zuidtangent is geasfalteerd en verbreed, tussen Middenweg en Stellingmolen, aan de zijde van de brandweer en politie;
- De doorfietsroute over bedrijventerrein Beveland voorzien van extra brede fietsstroken, op de W.M. Dudokweg en J.J.P. Oudweg, van Stationsplein naar Abe Bonnemaweg;
- Het fietspad op de doorfietsroute aan de westzijde van de Westtangent is voorzien van een voetpad vanwege vele voetgangers op het fietspad, tussen Umbriellaan en Van Noortwijklaan;
- Fietspaden aan weerszijden van de doorfietsroute Middenweg zijn geasfalteerd en verbreed, tussen Amstel en Reuzenpandasingel;
- Het fietspad op de doorfietsroute aan de oostzijde van de Westtangent is geasfalteerd en verbreed, tussen Icaruslaan en Middenweg;
- Het fietspad langs de doorfietsroute Nauertogt is verbreed en verlegd, tussen N245 en Kanaaldijk;
- De doorfietsroute Daalmeerpad is verbreed en opnieuw geasfalteerd;
- Op meerdere delen van de Voorburggracht zijn fietsstroken aangebracht;
- Fietsroute over Huygendijk rond bedrijventerrein de Nollen voorzien van deel fietsstraat en deel fietspad;
- Fietsstroken zijn verbreed op de Amstel, Smaragd, Geul, Diamant, Reuzenpandasingel, Westfrieslandsingel.

Plannen voor de toekomst zijn:

- Spooronderdoorgang Zuidtangent met ongelijkvloerse verbinding tussen Gildestraat en Handelsstraat (in uitvoering)
- Fietsstraat doorfietsroute Gedempte Veert in Sint Pancras (in uitvoering)
- Zuidtangent, asfalteren en verbreden, tussen Middenweg en Larixplantsoen (in voorbereiding)
- Doorfietsroute Vronermeerweg, tussen Daalmeerpad en De Helling (in voorbereiding)
- Fietstunnel onder de Papenhorn in Broek op Langedijk (in studiefase)
- Fietstunnel onder het spoor op de Stationsweg in Heerhugowaard (in studiefase)
- Doorfietsroute Stationsplein - Umbriellaan in Heerhugowaard (in studiefase)
- Doorfietsroute Middenweg bij Stadshart in Heerhugowaard (in studiefase)
- Verbetering fietsverbinding over Kanaal Omval Kolhorn bij BOL-spoorbrug (in initiatieffase)

In de uitvoering proberen we werk met werk te maken. We stemmen subsidiemogelijkheden af in een gezamenlijk overleg met provincie en regiogemeenten. Sinds 2019 is bijna 20 miljoen euro

aan subsidies verkregen. Het college erkent dat nog een slag te maken is, namelijk door meer structuur en overzicht aan te brengen in de uitvoering van de verkeersveiligheidsmaatregelen. We stellen daarom nu een meerjaren Uitvoeringplan Verkeersveiligheid op. Hierin worden concrete acties opgenomen gebaseerd op onderzoek. Hiervoor voeren we voortaan elke vier jaar een verkeersveiligheidsanalyse uit om het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid te actualiseren en bij te sturen. Recente ontwikkelingen worden daarin meegenomen. Op veel plaatsen wordt het drukker en ook onze vervoersmiddelen veranderen. Elektrische fietsen rijden bijvoorbeeld harder dan gewone fietsen. Dat betekent iets voor de manier waarop we wegen en fietspaden inrichten. Dit geldt ook voor educatie en training van verkeersdeelnemers en handhaving. We onderzoeken plekken waar veel ongelukken gebeuren en waar veel meldingen over zijn.

Het college onderschrijft de conclusies in het rapport. Met bovenstaande achtergrondinformatie gaan wij hieronder in op de door de Rekenkamer voorgestelde aanbevelingen.

Aanbeveling 1: Voer een grondige analyse uit van verkeersonveilige locaties om gerichte maatregelen te kunnen ontwikkelen.
De ongevallenanalyse toont aan dat een 50% van het aantal ongevallen plaatsvindt op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u, met name bij rotondes met fietsoversteekplaatsen. De gemeente moet prioriteit geven aan het verbeteren van de infrastructuur op risicolocaties, zoals rotondes met fietsoversteekplaatsen, om het aantal verkeersongevallen te verminderen. Uit de ongevallendata is echter niet voor alle ongevallen vast te stellen wat de oorzaak was. Een diepere analyse van deze locaties is nodig om meer inzicht te krijgen in de oorzaak van de ongevallen (bijv. in twee richtingen fietsoversteken op rotondes, de complexe rijtaak van gemotoriseerd verkeer of eventueel de inrichting van de wegen). Het analyseren van de oorzaak van ongevallen uit te voeren kan helpen bij het ontwikkelen van gerichte interventies om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren.

Reactie college:
Het college herkent de constatering dat de meeste ongevallen plaatsvinden op de kruispunten van wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u. Dit zijn de drukste wegen met veel autoverkeer en veel (geconcentreerd) overstekende fietsers, wat een deel van het hoge aantal ongevallen verklaart en extra prioriteit rechtvaardigt. Momenteel wordt een deel van de Zuidtangent grootschalig aangepakt, met nieuwe verkeersveilige kruispunten en een spoortunnel. Ook zijn er op andere plekken verkeerslichten geplaatst en bij het groot onderhoud aan o.a. de Westtangent in 2027/2028 worden verkeersveiligheidsmaatregelen uitgevoerd. Daarbij nemen we de aanbevelingen uit het rapport mee. We voeren dit gefaseerd uit, om niet alle wegen tegelijk af te sluiten. Uit eerdere onderzoeken is geen specifieke oorzaak achterhaald. Het analyseren van verkeersonveilige situaties is noodzakelijk, maar zoals de onderzoekers ook constateren, niet altijd goed uit te voeren met de beschikbare gegevens. Door deel te nemen aan landelijke onderzoeksgroepen en onderzoek zoals naar fietsveiligheid op rotondes, wordt een bredere bron aan analyses en ervaringen beschikbaar. Deze kunnen ondersteunen om de lokale verkeersveiligheid structureel te verbeteren.

Aanbeveling 2: Monitor de effectiviteit van genomen maatregelen op verkeersonveilige situaties en informeer de raad jaarlijks over de voortgang.
Het is belangrijk om de effectiviteit van genomen maatregelen continu te monitoren en te evalueren om te zorgen voor een blijvende verbetering van de verkeersveiligheid. Door periodieke evaluaties in te voeren, kan de gemeente beter inspelen op veranderende omstandigheden. Dit zou ook helpen om de betrokkenheid van de gemeenschap te vergroten en transparantie te waarborgen. De raad moet jaarlijks over de voortgang worden geïnformeerd.

Reactie college:
Het college vindt het evalueren van genomen maatregelen belangrijk. Specifiek in het kader van verkeersveiligheid. Om de algehele verkeersveiligheidsontwikkelingen in Dijk en Waard over een langere periode te volgen, is ons voorstel om iedere vier jaar een verkeersveiligheidsanalyse uit te voeren en het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid te actualiseren. In die analyse rapporteren we over de ontwikkelingen van ongevallen en risico-indicatoren (zoals gereden snelheden en het voorkomen van risicogedragingen). Indien er aanleiding is, kan er ook tussentijds bijgestuurd worden. Het informeren van de gemeenteraad kan daarnaast jaarlijks gebeuren, bijvoorbeeld ter voorbereiding van de P&C-cyclus.

Ook monitoren we zo goed als mogelijk de effecten van afzonderlijke maatregelen om te bepalen in welke mate ze effect hebben en of aanvullende interventies nodig zijn. Dat is een lastige opgave, omdat verschillende ontwikkelingen en maatregelen op elkaar inspelen. Daardoor kan er niet in de ideale omstandigheden worden onderzocht of een specifieke maatregel een verandering in aantal en/of aard van verkeersongevallen heeft veroorzaakt.

Aanbeveling 3: Stel, naast lange termijn doelen, ook kortere termijndoelen en jaarplannen op om actuele verkeersveiligheidsproblemen op te lossen.
De lange doorlooptijd van sommige projecten tot 2030 kan leiden tot vertragingen en inefficiënties. Naast de lange termijndoelen, kunnen kortere termijndoelen, jaarplannen en tussentijdse evaluaties helpen om sneller in te spelen op actuele verkeersveiligheidsproblemen.

Reactie college:
Met behulp van een meerjarig Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid kunnen we waar nodig snel bijsturen. Uiteraard pakken wij actuele en urgente verkeersveiligheidsproblemen meteen op, waarbij er altijd een bredere afweging moet worden gemaakt over de efficiënte en effectieve inzet van middelen.

Aanbeveling 4: Blijf investeren in het vroegtijdig inbedden van verkeerskundige expertise binnen ruimtelijke plannen.
De verkeersintensiteit neemt steeds meer toe. De gemeente kan een proactieve rol spelen door de toenemende verkeersintensiteit te beheersen. Dit kan door het blijven stimuleren van alternatieve vervoersmiddelen zoals fietsen en openbaar vervoer, en door het verbeteren van de infrastructuur voor deze vervoersmiddelen. Daarnaast moet de gemeente blijven investeren in het vroegtijdig inbedden van verkeerskundige expertise binnen ruimtelijke plannen om de verkeersstromen beter te reguleren en de verwachte druk op bepaalde wegen in de planfase al te verminderen.

Reactie college:
Met onder andere de Strategische Omgevingsvisie en het Omgevingsprogramma Mobiliteit heeft Dijk en Waard een proactieve rol vastgelegd voor een toekomstbestendig en veilig verkeerssysteem. De raad heeft hiermee het college de opdracht gegeven om prioriteit te geven aan actieve en duurzame vormen van mobiliteit. Dit betekent ook investeren in het verbeteren van infrastructuur. Het is standaard procedure dat verkeerskundige expertise wordt betrokken bij ruimtelijke planvorming.

Aanbeveling 5: Stel meer budget beschikbaar voor (kleinschalige) verkeerskundige aanpassingen.
Het budget voor kleinschalige verkeerskundige aanpassingen is beperkt, wat kan leiden tot vertragingen in het uitvoeren van noodzakelijke maatregelen. De gemeente moet prioriteit geven aan het verbeteren van de infrastructuur op risicolocaties, zoals rotondes met fietsoversteekplaatsen, om het aantal verkeersongevallen te verminderen. Er is behoefte aan een

robuuster en structureler budget om de gewenste impact te bereiken.

Reactie college:
In het nieuwe Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid wordt inzichtelijk gemaakt welke aanpassingen noodzakelijk zijn. Bij vaststelling van de kadernota en de begroting vindt een integrale afweging plaats van de beschikbare middelen door de gemeenteraad. Het college zal hierbij op basis van het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid voorstellen doen.

Aanbeveling 6: Neem verkeersveiligheid op een gestructureerde manier mee in raadsvoorstellen.
In raadsvoorstellen wordt verkeersveiligheid niet consistent behandeld. Het gaat dan om raadsvoorstellen die bijvoorbeeld gaan over verkeerskundige ingrepen of bestemmingsplannen. Het verdient aanbeveling om verkeersveiligheid in deze raadsvoorstellen wel expliciet op te nemen en zo de raad mee te nemen in de stappen die worden gezet op het gebied van verkeerskundige keuzes en verkeersveiligheid. Een aanpak waarbij verkeersveiligheid altijd op eenzelfde manier aan de orde komt in raadsvoorstellen zorgt ervoor dat de raad zijn kaderstellende en controlerende rol beter kan invullen.

Reactie college:
Het expliciet opnemen van het onderwerp verkeersveiligheid als apart kopje in raadsvoorstellen lijkt het college niet wenselijk. Een consistente manier om aandacht te besteden aan het onderwerp verkeersveiligheid neemt het college wel mee richting toekomstige raadsvoorstellen.

Aanbeveling 7: Informeer inwoners over keuzes
Het is belangrijk om inwoners beter te informeren over waarom een keuze wordt gemaakt om wel of geen maatregelen te nemen naar aanleiding van hun melding. Een betere toelichting van de data-analyse, geeft inwoners meer gevoel bij de objectieve verkeersveiligheid en de keuze waarom gemeente geen maatregelen treft. Daarnaast moet de gemeente onderzoeken hoe het budget voor kleinschalige verkeerskundige aanpassingen efficiënter kan worden ingezet of vergroot om sneller op meldingen te kunnen reageren.

Reactie college:
Het college vindt het belangrijk om meldingen van inwoners goed beargumenteerd af te handelen. Hiervoor is de organisatie op sterkte gebracht en is geïnvesteerd in databronnen voor een objectieve onderbouwing. Ook het nieuwe Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid kan helpen bij een betere toelichting waarom we iets wel of niet (meteen) aanpakken. Bij elke verkeerskundige aanpassing wordt gekeken naar de meest efficiënte maatregel met een zo groot mogelijk effect.

Tot slot.
Het college werkt actief aan een verkeersveilige situatie in alle wijken en dorpen van Dijk en Waard voor alle verkeersdeelnemers. Wij waarderen de aandacht hiervoor vanuit de Rekenkamer en gaan ook met de nieuwe inzichten actief aan de slag om Dijk en Waard verkeersveiliger te maken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van de gemeente Dijk en Waard,
de secretaris, de burgemeester,