

Vragen Art. 52 RvO



Naam vragensteller(s): Eric Knibbe, CDA; Astrid Kuiper, PRO
Onderwerp: Verkeersveiligheid en 30 km zone
Beantwoording: Schriftelijk
Datum indiening bij griffie: 2 juli 2026
Nummer aanvraag: Invullen door griffie
Datum verzonden naar college: Invullen door griffie

Vragen omtrent 30 km zone

1. Het verkeersbesluit voor de verlenging van het ETW in Purmerland is in maart al genomen. Wat is de reden dat de borden in Purmerland tot nu toe nog niet zijn gewijzigd naar de nieuwe geldende situatie?
2. Wanneer worden de borden in Purmerland aangepast naar de nieuwe geldende situatie?
3. Welke snelheidsremmende maatregelen worden genomen in Purmerland?
4. Wanneer worden deze snelheidsremmende maatregelen ingericht?
5. Welke afspraken kunnen er worden gemaakt met de politie om te handhaven op snelheid in Purmerland?
6. Welke gedragsbeïnvloedingsmogelijkheden worden ingezet?

Vragen omtrent verkeersveiligheid

Inleiding:

De verkeersveiligheid van fietsers staat landelijk en lokaal steeds nadrukkelijker in de belangstelling. Fietsers behoren tot de meest kwetsbare verkeersdeelnemers en lopen bij een aanrijding met gemotoriseerd verkeer een verhoogd risico op ernstig letsel. Inwoners van Landsmeer hebben regelmatig aandacht gevraagd voor de snelheid van gemotoriseerd verkeer op diverse wegen binnen de gemeente en de gevolgen daarvan voor de veiligheid van fietsers.

Vragen:

Ongevallen en verkeersgegevens

1. Hoeveel verkeersongevallen waarbij fietsers betrokken waren hebben zich in de afgelopen vijf jaar binnen de gemeente Landsmeer voorgedaan?
2. Op welke wegen, kruispunten of locaties vonden deze ongevallen plaats?
3. Hoeveel van deze ongevallen hebben geleid tot ernstig letsel of ziekenhuisopname?
4. Welke trends zijn zichtbaar in het aantal ongevallen met fietsers gedurende de afgelopen vijf jaar?

Snelheid en handhaving

5. Op welke locaties zijn in de afgelopen drie jaar snelheidsmetingen uitgevoerd?

6. Wat waren per locatie de gemeten gemiddelde snelheden en de geregistreerde maximumsnelheden?
7. Hoeveel snelheidsovertredingen zijn tijdens deze metingen vastgesteld?
8. Hoeveel snelheidscontroles hebben politie en/of handhavingsinstanties uitgevoerd op wegen waar veel fietsers gebruik van maken?
9. Wat waren de resultaten van deze controles?

Inrichting van de openbare ruimte

10. Welke verkeersveiligheidsmaatregelen ten behoeve van fietsers zijn sinds 2020 gerealiseerd?
11. Welke locaties zijn door de gemeente aangemerkt als verkeerskundig risicovol voor fietsers?
12. Zijn verkeerskundige onderzoeken beschikbaar met betrekking tot de veiligheid van fietsers op onder meer de Dorpsstraat, het Noordeinde en het Zuideinde? Zo ja, kan de raad hiervan kennisnemen?
13. Welke aanvullende maatregelen staan momenteel gepland of in voorbereiding?

Toegankelijkheid Poortwachtersbrug

De CDA-fractie heeft signalen ontvangen van inwoners dat de huidige inrichting van de fietswerende hekken op de Poortwachtersbrug een belemmering vormt voor gebruikers van scootmobielen en elektrische rolstoelen.

Het doel van de fietssluis, het tegengaan van ongewenst fietsverkeer, is begrijpelijk. Tegelijkertijd mag een dergelijke voorziening niet ten koste gaan van de toegankelijkheid voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Volgens de CROW-richtlijnen voor toegankelijkheid dienen obstakels en doorgangen zodanig te worden ontworpen dat deze ook bruikbaar zijn voor onder meer scootmobielen en rolstoelen.

Gezien de vergrijzing en het toenemende gebruik van scootmobielen acht de CDA-fractie het van belang dat inwoners zich veilig, zelfstandig en zonder onnodige belemmeringen kunnen verplaatsen tussen de wijk Luijendijk en de voorzieningen aan de noordzijde van de Dekkersloot.

Daarom stelt de CDA-fractie de volgende vragen aan het college:

1. Is het college bekend met de signalen dat de huidige fietswerende hekken op de Poortwachtersbrug voor gebruikers van scootmobielen en elektrische rolstoelen moeilijk of niet passeerbaar zijn?
2. Is het college bereid de doorgang op de Poortwachtersbrug te toetsen aan de geldende CROW-richtlijnen voor toegankelijkheid en, indien blijkt dat de inrichting hieraan niet voldoet, de hekken aan te passen?
3. Is het college bereid hierover in overleg te treden met de Adviesraad Sociaal Domein of andere lokale vertegenwoordigers van mensen met een beperking, zodat de toegankelijkheid in de praktijk kan worden beoordeeld?
4. Op welke termijn kan de raad worden geïnformeerd over de uitkomsten van deze toetsing en eventuele maatregelen?

Datum beantwoording: 25 augustus 2026

Herhaal de vraag (in cursief) en geef daarna het antwoord (niet cursief).

Vragen omtrent 30km zone

1. *Het verkeersbesluit voor de verlenging van het ETW in Purmerland is in maart al genomen. Wat is de reden dat de borden in Purmerland tot nu toe nog niet zijn gewijzigd naar de nieuwe geldende situatie?*

Wij volgen hierin het advies van de verkeerspolitie. Deze heeft geadviseerd om, vooral vanwege de overgang tussen het 30 km/u-deel en het 60 km/u-deel, de bebording pas te plaatsen wanneer ook de benodigde snelheidsremmende maatregel(en) zijn aangebracht. Zo sluit de inrichting van de weg beter aan bij de geldende maximumsnelheid.

2. *Wanneer worden de borden in Purmerland aangepast naar de nieuwe geldende situatie?*

Wanneer de weginrichting is aangepast. Momenteel zijn we bezig met het voorbereiden van de bebording en snelheidsremmende maatregelen.

3. *Welke snelheidsremmende maatregelen worden genomen in Purmerland?*

Het komportaal wordt ingericht, hier wordt een drempel aangebracht. Ook wordt een drempel aangebracht op de plek waar de huidige 30 km/u zone ingaat. Op de duiker ter hoogte van Purmerland 26/28 wordt de markering aangepast.

4. *Wanneer worden deze snelheidsremmende maatregelen ingericht?*

We streven ernaar de maatregelen zo snel mogelijk te treffen, bij voorkeur in 2026. Wat betreft markering en belijning moet rekening worden gehouden met weersomstandigheden. Bij kou en regen kunnen deze werkzaamheden niet uitgevoerd worden.

5. *Welke afspraken kunnen er worden gemaakt met de politie om te handhaven op snelheid in Purmerland?*

In principe geldt er voor Purmerland geen uitzonderingspositie wat betreft handhaving door de politie. De landelijke normen en reeds geldende afspraken die voor de rest van de gemeente gelden, gelden ook voor dit wegdeel. Volgens de richtlijnen van het OM kan politie slechts handhaven op wegdelen waar de V85 (de snelheid die 85% van de weggebruikers niet overschrijdt) niet meer dan 20% van de snelheidslimiet is. Op het 30 km/u-wegdeel dus 36 km/u en op het 60 km/u-wegdeel dus 72 km/u.

6. *Welke gedragsbeïnvloedingsmogelijkheden worden ingezet?*

Weginrichting is (een vorm van) gedragsbeïnvloeding: bij een optisch smallere weg is men bijvoorbeeld geneigd langzamer te rijden en bij drempels is men geneigd af te remmen en extra op te letten: een drempel kan een indicatie zijn voor een verkeerssituatie die extra alertheid vereist. Verder gaan wij in gesprek met de VRA of er na wegaanpassing ook een communicatiecampagne ter hoogte van Purmerland kan worden ingezet.

Vragen omtrent verkeersveiligheid

Ongevallen en verkeersgegevens

1. *Hoeveel verkeersongevallen waarbij fietsers betrokken waren hebben zich in de afgelopen vijf jaar binnen de gemeente Landsmeer voorgedaan?*

Vooropgesteld: ongevallendata geven een zeer beperkt/vertekend beeld van de daadwerkelijk gebeurde ongevallen, om de volgende redenen:

- Niet alles wordt (correct) geregistreerd: als er geen nood- en hulpdiensten of verzekeraars worden betrokken bij een ongeluk, wordt er geen ongeluk geregistreerd.

- Wanneer nood- en hulpdiensten of verzekeraars wel betrokken worden, registreren zij niet altijd het ongeval of zij registreren het niet (exact) op de juiste plek.
- Een tijd lang werd ambulancedata niet doorgegeven aan ongevallensystemen in verband met privacywetgeving.
- Vaak wordt bij ongevallen gemeld wat het geslacht en de leeftijd van de betrokkenen zijn en de gebruikte modaliteit, maar dit gebeurt niet altijd.

Verder is de ongevallendata inzichtelijk tot en met 31 december 2025. De volgende uitspraken gaan over de ongevallen die plaatsvonden van 2021 tot en met 2025.

Van 2021 tot en met 2025 zijn er 30 ongevallen geregistreerd waarbij fietsers betrokken waren (dus niet per se 30 fietsers als slachtoffer). 6 ongevallen hiervan betroffen éézijdige ongevallen. Dit is bijvoorbeeld als iemand tegen een obstakel aanfietst of een sloot in fietst.

2. Op welke wegen, kruispunten of locaties vonden deze ongevallen plaats?

Hotspots (op basis van geregistreeerde ongevallen, dus niet geheel representatief) zijn de kruising Zuideinde/IJdoornlaan (6 geregistreeerde ongevallen 2021-2025) en de kruising van Beekstraat/Dr. M. L. Kingstraat (3 geregistreeerde ongevallen 2021-2025), overige locaties vertonen geen ongevallenclusters.

3. Hoeveel van deze ongevallen hebben geleid tot ernstig letsel of ziekenhuisopname?

Deze gegevens zijn niet inzichtelijk voor de gemeente.

4. Welke trends zijn zichtbaar in het aantal ongevallen met fietsers gedurende de afgelopen vijf jaar?

Het aantal ongevallen waarbij fietsers zijn betrokken (30) is erg klein om echt te kunnen spreken van trends. Wat opvalt is de leeftijd van de slachtoffers: met name jonge weggebruikers (15-20 jaar) en ouderen (75+) worden slachtoffer bij een verkeersongeluk waarbij fietsen betrokken zijn. Deze leeftijdsgroepen zijn ook oververtegenwoordigd in de landelijke cijfers. De leeftijdsgroepen kunnen als volgt worden verklaard: jonge verkeersdeelnemers zijn vaak minder op de hoogte van verkeersregels en vertonen vaker risicovol verkeersgedrag. Ouderen zijn lichamelijk kwetsbaarder en zullen bij een ongeval eerder verwondingen oplopen. Ook kan verminderde alertheid en een verminderd reactievermogen meespelen in de kwetsbaarheid van deze groep.

NB: deze slachtoffers werden slachtoffer bij een ongeluk waarbij ook een fiets betrokken was. Dit betekent niet dat het slachtoffer zelf ook per se fietser was. Het is voor de gemeente niet inzichtelijk hoeveel van de slachtoffers een fiets bestuurden.

Snelheid en handhaving

De gemeente is niet bevoegd tot het handhaven van snelheid. Slechts de politie is hiertoe bevoegd. Voor beantwoording van onderstaande vragen is de politie geraadpleegd.

5. Op welke locaties zijn in de afgelopen drie jaar snelheidsmetingen uitgevoerd?

De politie registreert niet iedere verkeerscontrole afzonderlijk, omdat deze ook tijdens reguliere diensten worden uitgevoerd. Er is in Den IJp een snelheidsmeting uitgevoerd begin 2026 in verband met mogelijk te hard rijden in de 50 km/u zone. De maximumsnelheid werd niet in extreme snelheden overschreden.

De gemeente beschikt verder over snelheidsgegevens die op twee verschillende manieren worden verzameld. De eerste methode betreft traditionele snelheidsmetingen met meetapparatuur op locatie, zoals meetlussen of telslangen. Hierbij wordt gedurende een bepaalde periode de snelheid van passerende voertuigen gemeten op een specifiek wegvak.

Daarnaast maakt de gemeente gebruik van zogenoemde Floating Car Data (FCD). Deze gegevens zijn afkomstig van navigatiesystemen, mobiele applicaties en andere gps-gestuurde systemen in voertuigen. De data bevatten daadwerkelijk gemeten voertuigsnelheden.

FCD omvat een grote hoeveelheid gegevens die continu wordt verzameld, over vrijwel het gehele wegennet. Hierdoor ontstaat een betrouwbaar en representatief beeld van de gereden snelheden op verschillende locaties. Deze data zijn daarom bruikbaar om trends te analyseren en te vergelijken. NB: niet elk voertuig maakt gebruik van (ingebouwde) navigatiesystemen, maar wel genoeg om de data als kwalitatief en representatief te beschouwen. Zie bijlage 1 voor een vergelijking tussen de FCD van de maanden april, mei en juni van 2025 en 2026. Tevens zijn de telslangdata van januari/februari 2025 en de smileydata van mei/juni/juli 2026 toegevoegd.

6. Wat waren per locatie de gemeten gemiddelde snelheden en de geregistreerde maximumsnelheden?

Tijdens de politiemeting in Den IJp is een maximale snelheid van 70 km/u geregistreerd. Gemiddelde snelheden zijn hierbij niet vastgelegd.

7. Hoeveel snelheidsovertredingen zijn tijdens deze metingen vastgesteld?

Dit is niet bekend. De door de politie gebruikte laserapparatuur is bedoeld om op een specifiek moment de snelheid van een voertuig vast te stellen en registreert geen totaaloverzicht van het aantal geconstateerde snelheidsovertredingen.

8. Hoeveel snelheidscontroles hebben politie en/of handhavingsinstanties uitgevoerd op wegen waar veel fietsers gebruik van maken?

Hierover zijn geen registratiegegevens beschikbaar.

9. Wat waren de resultaten van deze controles?

De resultaten zijn niet afzonderlijk geregistreerd en kunnen daarom niet worden verstrekt.

Inrichting van de openbare ruimte

10. Welke verkeersveiligheidsmaatregelen ten behoeve van fietsers zijn sinds 2020 gerealiseerd?

Er zijn sinds 2020 geen afzonderlijke infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen specifiek gericht op fietsers gerealiseerd, zoals de aanleg van nieuwe fietspaden of aanvullende fietsvoorzieningen. De uitgevoerde onderhoudswerkzaamheden en de snelheidsverlagingen op het lint vormen de belangrijkste maatregelen die in deze periode een bijdrage hebben geleverd aan de verkeersveiligheid voor fietsers. In overleg met bewoners zijn er af en toe kleine maatregelen genomen, zoals het lager snoeien van het groen bij het fietspad langs De Stap en het plaatsen van een bord J37 (pas op) "fietsers van rechts" op Het Luyendijkje, ter hoogte van de Harpoenier.

11. Welke locaties zijn door de gemeente aangemerkt als verkeerskundig risicovol voor fietsers?

Vanuit ongevallendata kan geredeneerd worden dat het zuidelijke deel van het Zuideinde, met name de kruising met de IJdoornlaan een risicovolle locatie is. Ook de Kanaaldijk en het ETW60-wegdeel in Purmerland kunnen als risicovol worden beschouwd.

12. Zijn verkeerskundige onderzoeken beschikbaar met betrekking tot de veiligheid van fietsers op onder meer de Dorpsstraat, het Noordeinde en het Zuideinde? Zo ja, kan de raad hiervan kennisnemen?

Nee, er zijn geen recente onderzoeken gedaan naar de verkeersveiligheid in de gemeente.

13. Welke aanvullende maatregelen staan momenteel gepland of in voorbereiding?

- De planning van de inrichting van de GOW30-wegdelen wordt momenteel voorbereid;

- De inrichting van het verlengde ETW30-wegdeel in Purmerland wordt momenteel voorbereid;
- De herinrichting van de fietsdoorsteek bij de Nieuwe Gouw wordt momenteel voorbereid;
- Fietspad achter De Stap (verbindt M.L. Kingstraat met Zuideinde);
- Er worden regelmatig campagnes gevoerd door de VRA ([Verkeer & Meer](#)):
 - Veilig fietsen 65+ (2026)
 - Snelheid 2026: Check wat vaker je meter. Hou je snelheid onder controle.
 - Met elkaar overweg
 - Zet 'm op 2026
 - Bob zomer 2026 (niet specifiek gericht op de fiets)

Poortwachtersbrug

1. *Is het college bekend met de signalen dat de huidige fietswerende hekken op de Poortwachtersbrug voor gebruikers van scootmobielen en elektrische rolstoelen moeilijk of niet passeerbaar zijn?*

Ja.

2. *Is het college bereid de doorgang op de Poortwachtersbrug te toetsen aan de geldende CROW-richtlijnen voor toegankelijkheid en, indien blijkt dat de inrichting hieraan niet voldoet, de hekken aan te passen?*

De doorgang op de Poortwachtersbrug voldoet niet aan de CROW-richtlijnen. Een richtlijn is echter geen eis. Lokale omstandigheden vereisen soms een afwijking van de richtlijnen. In onderhavige geval prevaleerde de verkeersveiligheid rondom OBS De Wagemaker tot nu toe boven de toegankelijkheid.

3. *Is het college bereid hierover in overleg te treden met de Adviesraad Sociaal Domein of andere lokale vertegenwoordigers van mensen met een beperking, zodat de toegankelijkheid in de praktijk kan worden beoordeeld?*

Het college is al in overleg met onder andere Seniorenraad en individuele bewoners over dit onderwerp.

4. *Op welke termijn kan de raad worden geïnformeerd over de uitkomsten van deze toetsing en eventuele maatregelen?*

Het college is voornemens een maatregel te nemen om de brug toegankelijker te maken voor minder valide verkeersdeelnemers. Hierbij wordt gelet op het effect wat dit heeft op de verkeerssituatie rondom OBS de Wagemaker.