

SCHRIFTELIJKE VRAGEN AAN HET COLLEGE

NB schriftelijke vragen worden binnen maximaal 30 dagen schriftelijk beantwoord

Steller vragen:	<i>Roy Vlieland</i>
Datum	<i>02-03-2025</i>
Nummer:	<i>S2025-008</i>
Onderwerp:	<i>Mobiliteit – n.a.v. artikel NHD pag.2: Ongelukken in woonwijken te voorkomen (28-02-2025)</i>
Portefeuillehouder:	<i>G.A. Suanet</i>
Datum antwoord:	<i>1 april 2025</i>

VRAGEN

Geachte leden van het college van Burgemeester en Wethouders,

Recentelijk verscheen er een artikel in het Noordhollands Dagblad waarin mobiliteitsexperts hun zorgen uiten over de verkeersveiligheid in woonwijken. Het artikel benadrukt dat veel ongelukken voorkomen kunnen worden door de inrichting van wijken aan te passen en duidelijke keuzes te maken omtrent vervoer. De experts wijzen erop dat de huidige infrastructuur vaak niet geschikt is voor het hedendaagse verkeer, wat leidt tot gevaarlijke situaties, vooral voor kwetsbare groepen zoals ouderen en fietsers. Dit probleem is niet uniek voor één stad, maar een nationaal patroon dat ook relevant is voor de gemeente Heemskerk. Juist in Heemskerk hebben we veel kinderen op de fiets, maar ook een grote groep vitale ouderen. Om het voor hen zo veilig mogelijk te maken en die veiligheid te garanderen willen we dit onder de aandacht brengen en hebben we er de volgende vragen over:

Vragen:

1. Verkeersveiligheid in woonwijken:

- Is het college op de hoogte van de bevindingen uit het artikel in het Noordhollands Dagblad betreffende de verkeersveiligheid in woonwijken?
- Welke maatregelen heeft de gemeente Heemskerk tot nu toe genomen om de verkeersveiligheid in woonwijken te verbeteren?
- Zijn er meldingen van bewoners in fixi over dit onderwerp? Zo ja, concentreren deze meldingen zich in een bepaalde buurt of wijk?

2. Infrastructuur aanpassingen:

- d. Zijn er plannen om de infrastructuur in Heemskerk aan te passen om beter aan te sluiten bij de huidige verkeerssituatie, zoals het aanleggen van vrijliggende fietspaden en het beperken van doorgaand verkeer in woonwijken?
- e. Zijn er plannen om de maximumsnelheid op bepaalde wegen in Heemskerk te verlagen van 50 km/u naar 30 km/u om de verkeersveiligheid te verbeteren; zoals naar het voorbeeld van de Citadel?
- f. Welke criteria worden gehanteerd om te bepalen welke wegen in aanmerking komen voor een verlaging van de maximumsnelheid?

3. Verkeersdrukte en vrachtverkeer:

- g. Zijn de problemen in het artikel rondom vrachtverkeer vergelijkbaar met de situatie in Heemskerk?
- h. Welke stappen onderneemt de gemeente om de verkeersdrukte, met name door vrachtverkeer, in woonwijken te verminderen?
- i. Is het mogelijk/nodig om tijdsrestricties in te voeren voor vrachtverkeer in woonwijken om de veiligheid te vergroten?

4. Gedragsverandering en bewustwording:

- j. Welke initiatieven zijn er vanuit de gemeente om gedragsverandering en bewustwording onder weggebruikers te stimuleren, zoals campagnes voor veilig fietsen en lopen?
- k. Hoe wordt de effectiviteit van deze initiatieven gemeten en geëvalueerd?

5. Kosten van verkeersongelukken:

- l. Heeft de gemeente inzicht in de kosten die verkeersongelukken jaarlijks met zich meebrengen voor de samenleving in Heemskerk?

ANTWOORD:

- a. Het artikel is bij het college bekend.
- b. De wegen in Heemskerk werden van oudsher ingericht vanuit bereikbaarheid. Sinds 2000 speelt de verkeersveiligheid een steeds grotere rol. Bij herinrichtingen richten wij wegen in volgens het principe van Duurzaam Veilig. Hierbij maken wij onderscheid tussen gebiedsonsluitingswegen (GOW-50) met een verkeersfunctie en erftoegangswegen (ETW-30) met een verblijfsfunctie. In de woonwijken liggen de ETW-30 wegen. Wij passen hier snelheidsremmende maatregelen toe door te werken met kortere rechtstanden en verkeersdrempels. Daarnaast zijn de meeste ETW-30's voorzien van trottoirs ten behoeve van de voetganger.
- c. Er worden regelmatig meldingen ontvangen van bewoners met betrekking tot de verkeersveiligheid. De meldingen vinden over de gehele gemeente plaats. Waar nodig vinden aanpassingen plaats. Veel meldingen gaan over de snelheid op 50km/u wegen. Handhaving hierop is een taak van de politie.

In december 2020 hebben wij naar aanleiding van de meldingen de rapporten “Verkeersveiligheid gemeente Heemskerk – Meldingen en beleving” ((D/2020/322086) en “Verkeersveiligheid gemeente Heemskerk – Risicoanalyse van het verkeerssysteem” (D/2020/322084) opgesteld. Wij hebben de raad op 12 januari 2021 hierover geïnformeerd.

- d. De infrastructuur in Heemskerk is continu aan verandering onderhevig. In het Verkeer- en Vervoerplan Heemskerk 2017 (VVH2017) is aangegeven op welke wijze het gemeentelijk verkeersnetwerk (wegencategorisering en fietsnetwerk) vorm zou krijgen. In de afgelopen jaren hebben wij op meerdere plekken uitvoering gegeven aan dit beleid. De regionale doorfietsroute is hiervan en voorbeeld met fietsstraten, vrijliggende fietspaden en fietsstroken. Het in woonwijken beperken van doorgaand verkeer is een lastige opgave, omdat dit tevens beperkingen oplegt aan de bewoners van de woonwijk, zoals de knip op de Rijksstraatweg. Wij zijn momenteel bezig met de voorbereiding van het Programma mobiliteit Heemskerk (2026-2032). Dit betreft onder andere de actualisatie van het VVH2017. Voordat wij het programma gaan opstellen, zullen wij de raad vragen een uitspraak te doen over een aantal hierin op te nemen mobiliteitskaders
- e. Wij gaan komend jaar De Zevenhoeven herinrichten van GOW-50 naar ETW-30. Tegelijkertijd wordt de hele woonwijk De Die afgewaardeerd tot een 30km/uur gebied (is nu 50 km/uur). Daarmee sluit het snelheidsregime beter aan bij de huidige inrichting van de wijk. In het VVH2017 staat aangegeven welke straten wij willen herinrichten tot 30km/uur wegen. Het moment van uitvoeren wordt door ons integraal afgewogen, waarbij wij rekening houden met het beheer en onderhoud van de betreffende wegen.
- f. Het Verkeer- en Vervoerplan Heemskerk 2017 is hiervoor het richtinggevende beleid. Het criterium dat hiervoor geldt is in beginsel de functie van de weg: verkeersfunctie (GOW-50) of verblijfsfunctie (ETW-30). Sinds enkele jaren is een GOW-30 een nieuwe wegcategorie (verkeersfunctie met maximum snelheid 30 km/uur). Wij willen bij instemming van de raad gaan onderzoeken of deze wegcategorie kan worden toegevoegd in Heemskerk en dit vervolgens opnemen in het op te stellen Programma mobiliteit Heemskerk (2026-2032). Naast verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid zijn ook staat van onderhoud en herinrichtingskosten een criterium.
- g. Heemskerk heeft geen venstertijden voor vrachtverkeer. Enige hinder is te vinden in het centrum. Echter Heemskerk is hierbij niet te vergelijken met de in het artikel genoemde stad Den Haag.
- h. Het vrachtverkeer in de woonwijken in Heemskerk betreft veelal bestemmingsverkeer. Wij ondernemen tegen vrachtverkeer in woonwijken momenteel geen stappen. Wel proberen we doorgaand vrachtverkeer in woonwijken te minimaliseren. Hiertoe faciliteren wij bijvoorbeeld middels bebording het vrachtverkeer beter om via de Ruysdaelstraat richting centrum te rijden in plaats van via de Breedslaglaan. Ook het herinrichten van De Zevenhoeven tot ETW zal een positieve bijdrage leveren om het vrachtverkeer over deze straat te minimaliseren. Wij zien in Heemskerk, hetgeen landelijk speelt, een toename van autoverkeer door bezorgdiensten en internetbedrijven. Dit vraagt landelijk om slimme en duurzame oplossingen. Heemskerk zal alsdan hierop de landelijke richtlijnen gaan volgen.

- i. Van een grote hoeveelheid vrachtverkeer door woonwijken is in Heemskerk geen sprake. Wij zien geen noodzaak om voor vrachtverkeer tijdsrestricties in te stellen. Tijdsrestricties voor vrachtverkeer in woonwijken kunnen leveringen vertragen, verkeersdrukte verplaatsen, kosten verhogen en handhaving bemoeilijken. Daarnaast kan het leiden tot meer kleinere voertuigen, waardoor de overlast niet vermindert.
- j. Wij maken gebruik van externe partijen en doen mee aan de acties: de scholen zijn weer begonnen en de verlichtingsactie vanuit de VVN. Er worden verkeerslessen verzorgd door externen voor de scholieren van het basisonderwijs en het voortgezet onderwijs. Wij doen mee aan het verkeersexamen voor basisschoolleerlingen, opfriscursussen voor 50plussers en via IJmond Bereikbaar stimuleren we het fietsgebruik bij werknemers. Vanuit het sociaal domein doen wij mee aan de campagne "Doortrappen, veilig fietsen tot je 100ste".
- k. De effectiviteit van de initiatieven meten wij als Heemskerk niet. De aangeboden cursussen, trainingen, opleidingen en examens worden beoordeeld door de CROW. Die heeft hiervoor een toolkit: [Over verkeerseducatie – Toolkit verkeerseducatie](#)
- l. Wij weten niet welke kosten verkeersongevallen jaarlijks met zich meebrengen voor de Heemskerkse samenleving. Deze kosten zijn van vele factoren afhankelijk en daarnaast worden veel kleinere en eenzijdige ongevallen niet geregistreerd. Meer mobiliteit en vergrijzing zal het ongevallenrisico de komende jaren vermoedelijk verder vergroten. De investering die wij in de verkeersveiligheid kunnen doen is helaas beperkt. Wij wegen integraal af welke projecten wij in uitvoering brengen voor een gezondere samenleving. In het op te stellen Programma mobiliteit Heemskerk 2026-2032 zullen wij na consultatie met de raad aangeven waar wij de komende jaren op gaan inzetten.