

Aan: De gemeenteraad
Van: Het college van burgemeester en wethouders
Datum commissie: 25 november 2025
Zaaknummer: 00001188770
Onderwerp: Technische vragen Rekenkameronderzoek Verkeersveiligheid

Aanleiding

Op 19 november 2025 heeft het college technische vragen ontvangen van raadslid Kloosterboer van de fractie Lokaal Dijk en Waard over Rekenkameronderzoek Verkeersveiligheid. Dit onderwerp staat op de agenda van de commissie van 25 november 2025. In dit bericht staan de antwoorden op deze vragen.

Beantwoording

Antwoorden

1. Hoeveel rotondes die rond lopen (dus waar je makkelijk een richting op kan fietsen) heeft Dijk en Waard?

Antwoord:

Geheel rond met tweerichtingsfietspad: 9 rotondes.

Geheel rond met éénrichtingsfietspad: 3 rotondes.

Deels rond met twee richtingsfietspad: 10 rotondes.

Gecombineerd rond met één- en tweerichtingsfietspad: 5 rotondes.

Per rotonde zal goed bekeken moeten worden of de verkeerssituatie voor fietsers veiliger wordt met éénrichtingsverkeer.

2. Zijn er voor het eenrichting maken van fietspaden op rotondes verkeersbesluiten nodig? Of mag dit zonder verkeersbesluit? Of zit er nog verschil in waar, wat, wie, hoe?

Antwoord:

Dit hangt ervan af of er bepaalde verkeersteken worden geplaatst, gewijzigd of ingetrokken of een bepaalde fysieke maatregel wordt getroffen waarvoor dit wettelijk verplicht is. In de meeste gevallen is een verkeersbesluit waarschijnlijk niet nodig.

3. Bij het verkeers- en vervoersplan Langedijk zijn indertijd voor de Maatwerkwegen (Voorburggracht, Twuyverweg, Bovenweg) aantal autobewegingen vastgesteld op maximum van 6000. Van (een stuk) Bovenweg weten we sinds een zeer recente collegebericht dat die 6000 aardig (weer) in zicht is. Is dat ook op andere Maatwerkwegen aan de orde?

Antwoord:

Met uitzondering van de Voorburggracht ter hoogte van winkelcentrum Broekerveilig, zijn er geen delen waar 6.000 motorvoertuigen in beeld komen.

4. Subjectieve en objectieve veiligheid: objectief weten we via collegebericht 248 en rekenkamerrapport nu waar veel ongevallen met en zonder letsel plaatsvinden. Subjectief is

via de wijkprikker geprobeerd een beeld te krijgen. Veel inwoners hebben hier niet van gehoord of zijn niet digitaal vaardig genoeg om wijkprikker in te vullen. Hoe kunnen we die subjectieve onveiligheid, wat vaak leidt tot “dan blijf ik wel thuis” of “pak liever de auto “ beter in beeld krijgen?

Antwoord:

De openstelling van de wijkprikker is op verschillende manieren gecommuniceerd, waarmee we beoogden een grote groep mensen te bereiken. Hoewel de Wijkprikker is afgesloten kunnen inwoners die de oproep hebben gemist alsnog een melding doen bij de gemeente, via de gebruikelijke kanalen, van onveilige situaties. Daarnaast kunnen de nieuwe gebiedsverbinders een belangrijke rol spelen in het persoonlijk contact met bewoners en via hen signalen doorgeven.

5. Hoe is stand van zaken uitvoering 11 punten plan verkregen na uitgebreide participatie met inwoners van Sint Pancras? Ondertussen hebben we collegebericht ontvangen dinsdag 18 november jl met 10 punten. Hier ontbreekt het op de gehele Helling, het Dijk en Waardse deel, een 30 kilometer zone instellen, wat een wens was van de participerende bewoners. Klopt het dat dit onderwerp hier niet in staat en hoe past de wens van de participeren de bewoners voor een 30 kilometer zone in dit puntenplan?

Antwoord:

Instellen van 30 km/h op de Helling (tussen de Gedempte Veert en de Vronermeerweg) was geen onderdeel van de voorgestelde maatregelen. In het kader van het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid (vaststelling december 2025) is dit wel benoemd als risicolocatie, waarmee het college aan de slag gaat.

6. In de bestuurlijke reactie lezen we dat Doorfietsroute Vronermeerweg tussen Daalmeerpadij en Helling in voorbereiding is. Wat is beoogd tracé? Is hierover overleg met Alkmaar ?

Antwoord:

Het gaat hier om het wegvak tussen de rotonde met de Helling tot en met het kruispunt met het Daalmeerpadij. De doorfietsroutes zijn regionaal vastgesteld en hierover is ook contact met de regiogemeentes en de provincie.

7. In het verleden is via moties afgesproken dat van de Luizeknip in Oudkarspel tot en met de spoorwegovergang in Sint Pancras de Maatwerkwegen voorrangsweg is, met name voor fietsers een positief effect. Toch is na herbestrating/asfaltering in Oudkarspel “ rechts gaat voor “weer ingevoerd met als gevolg dat fietsers weer schietschijf zijn voor het (autoverkeer) van rechts. Waarom is dit zo uitgevoerd?

Antwoord:

Op een deel van de Voorburggracht zijn gelijkwaardige kruispunten gemaakt, zoals gebruikelijk in 30 km/zones. Met name op het kruispunt met de Kasteelstraat vonden in het verleden veel ongevallen plaats, omdat auto's ‘in de voorrang’ met hoge snelheid het kruispunt passeerden. Nadat de maatregel is uitgevoerd zijn hier geen ernstige ongevallen meer gebeurd. Het college herkent zich niet in de constatering dat fietsers hier een schietschijf zijn.

8. De jongste wijken in zowel voormalig Heerhugowaard (de Draai) alsook in voormalig Langedijk (Westerdel) zijn van de oudere wijken gescheiden door een Oosttangent of Westelijke Randweg waarbij verkeerspleinen tevens de oversteekplaatsen voor fietsen en of

voetgangers zijn. Vanuit beide wijken zijn recent (petitie Oversteek Fietzers) alsook iets langer geleden bij Westerdal berichten over lastig oversteken voor langzaam verkeer. Krijgt dit een oplossing in het verkeersuitvoeringsplan en zo niet, wat is er voor nodig om het oversteken voor langzaam verkeer veiliger en gemakkelijker te organiseren?

Antwoord:

In het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid staan maatregelen opgenomen om de verkeersveiligheid op de voorrangspointjes te verbeteren.