



Verkeersveiligheidsplan Purmerend

Gemeente Purmerend

Samenvatting



Purmerend heeft een Verkeersveiligheidsplan opgesteld dat voortkomt uit het Mobiliteitsplan 2022. Met dit plan zorgen we stap voor stap voor minder ongelukken en een veilige omgeving voor alle weggebruikers. Het streven is om vóór 2030 een duidelijke verbetering te zien. Het uiteindelijke doel: 0 verkeersslachtoffers in 2050.

Preventieve en risicogestuurde aanpak

In Nederland neemt het aantal ernstige verkeersslachtoffers toe. De daling van het aantal verkeersdoden lijkt stil te staan. Ook in Purmerend zien we deze trends, ondanks de inzet van de overheid en gemeenten om het verkeer veiliger te maken. Daarom is een nieuwe aanpak nodig. Het Rijk, provincies, gemeenten, vervoerregio's en maatschappelijke organisaties hebben samen het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) opgesteld. Dit plan wil niet alleen gevaarlijke plekken verbeteren, maar ook ongevallen juist voorkomen. Deze preventieve en risicogestuurde aanpak is ook het uitgangspunt van dit Verkeersveiligheidsplan.

Verkeersveiligheid in Purmerend

De ontwikkeling van verkeersdoden en -ongevallen liggen in Purmerend in lijn met de landelijke cijfers. Sinds 2019 zijn er gemiddeld 300 ongevallen per jaar in Purmerend. In bijna 30% van die gevallen is er sprake van letsel. Jaarlijks vallen er 1 of meer verkeersdoden, behalve in 2020. Sinds 2021 is er een stijging van gewonden zichtbaar.



Veel ongevallen gebeuren op wegen waar 50 km/u gereden mag worden. Bij de meeste ongevallen zijn kwetsbare groepen betrokken, zoals jongeren, ouderen, bestuurders van tweewielers en voetgangers. Fietzers zijn minder vaak betrokken dan landelijk gemiddeld, maar toch is de situatie zorgelijk.

Ervaringen van inwoners, ondernemers en bezoekers

Inwoners, ondernemers en bezoekers konden via een enquête hun mening geven over verkeersveiligheid in de gemeente. Ongeveer 3.000 mensen vulden deze in. Wat opvalt is dat men vindt dat snel rijden en het gedrag van snelle fietsen zorgen voor gevaar. Veel meldingen gaan over situaties waarbij geen voorrang wordt gegeven en waar auto's en tweewielers betrokken zijn. Ook wordt de inrichting van wegen genoemd: onduidelijke situaties en gevaarlijke oversteekplaatsen. Vooral voor (elektrische) fietsen en voetgangers is de openbare ruimte soms onveilig ingericht.

Risicoanalyse

In de aanpak van de verkeersveiligheid staat de risicogestuurde aanpak centraal. In dit Verkeersveiligheidsplan maken we een risicoanalyse op basis van 7 risico-indicatoren. Deze zijn gebaseerd op de verzamelde data en lokale thema's die we belangrijk vinden, zoals fietspaden en schoolomgevingen. De locaties en wegvakken worden geanalyseerd door middel van een scoringsmethodiek. Op basis van deze scores worden verkeersongevallenconcentraties (VOC's) en

aandachtslocaties in kaart gebracht en geprioriteerd.

Maatregelen en aanpak

In dit plan staan de maatregelen die we de komende jaren gaan uitvoeren om aandachtslocaties aan te pakken en de gemeentelijke doelstellingen te halen. Deze zijn ingedeeld in korte, middellange en lange termijn en vallen onder drie hoofdonderdelen, ook wel de 3 E's genoemd:

- ◀ **Engineering (infrastructuur):** ingrepen voor veilige wegen en paden, zoals verlagen snelheid en aanpassen kruisingen.
- ◀ **Education (educatie):** bewustwording en informatie voor weggebruikers door middel van campagnes en voorlichting.
- ◀ **Enforcement (handhaving):** controle en toezicht op verkeersregels, bijvoorbeeld met flex- en focusflitser.

Alle maatregelen worden verder uitgewerkt in een Uitvoeringsagenda 2026-2030. Deze agenda wordt gebiedsgericht vormgegeven per gebied of wijk.

Dit Verkeersveiligheidsplan sluit aan bij regionale en landelijke plannen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Wij gaan aan de hand van deze preventieve en risicogestuurde aanpak het aantal ongevallen en gewonden sterk verlagen, met speciale aandacht voor kwetsbare groepen en schoolzones. Het uiteindelijke doel blijft 0 verkeersslachtoffers in 2050.

Inhoudsopgave

01	Inleiding	4
02	Beleidskader	6
03	Objectieve verkeersveiligheid	11
04	Subjectieve verkeersveiligheid gemeente Purmerend	20
05	Risicoanalyse	27
06	Maatregelen	33
07	Monitoring en evaluatie	40
08	Bronvermelding	42
09	Bijlagen	43



01

Inleiding



1.1 Inleiding

Purmerend ontwikkelt en groeit snel. Tot 2040 komen er veel nieuwe inwoners bij en stijgt het aantal banen. Daardoor gaan er steeds meer mensen van, naar en binnen de gemeente reizen. Te voet, met de fiets of met de auto. In het Mobiliteitsplan 2022 staat dat al deze verplaatsingen veilig moeten verlopen. Alleen dan blijft Purmerend een prettig leefbare, goed bereikbare en toegankelijke gemeente voor iedereen.

Verkeersveiligheid onder druk

De toekomstverwachtingen voor verkeersveiligheid zijn niet positief. Onderzoek van SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) laat zien dat het aantal verkeersdoden waarschijnlijk gelijk blijft als het beleid niet verandert. Daarnaast zal het aantal ernstig verkeersgewonden juist toenemen.

Ouderen en fietsers vaker betrokken bij ongevallen

Een belangrijke oorzaak van deze toename is het stijgende aantal ongevallen onder ouderen en fietsers. Ouderen blijven langer actief in het verkeer en maken vaak gebruik van e-bikes. Die gaan sneller, en snelheid vergroot het risico op ernstige ongelukken. Vooral bij kwetsbare personen.

Drukke en nieuwe voertuigen op de fietspaden

Het wordt drukker op de fietspaden. Mensen fietsen meer en leggen langere afstanden af. Ook zijn er steeds meer soorten voertuigen, zoals (e)-bakfietsen, e-bikes, fatbikes en speedpedelecs. Dat zorgt voor grotere snelheidsverschillen. Veel fietspaden zijn hier nog niet goed op ingericht. Daardoor is er een grotere kans op (eenzijdige) ongevallen.

Meer mobiliteit door bevolkingsgroei

De bevolkingsgroei leidt tot meer verkeer. Dat is extra relevant voor Purmerend, waar tot 2040 veel wordt gebouwd en waar veel nieuwe inwoners worden verwacht. Meer mensen betekent meer verplaatsingen en dus ook meer kans op verkeersproblemen.

Aanpak: minder ongevallen en extra aandacht voor kwetsbaren

Het Verkeersveiligheidsplan is een concreet vervolg op het Mobiliteitsplan 2022 en sluit aan bij regionale en landelijke doelen uit de Regionale Aanpak Verkeersveiligheid (RAV 2030) en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030). Het plan richt zich op het verminderen van verkeersongevallen en slachtoffers. Met speciale aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers, schoolomgevingen en de zorgen die leven bij inwoners, ondernemers en bezoekers van Purmerend.

1.2 Werkwijze en leeswijzer

In **hoofdstuk 2 – Beleidskader** – gaan we in op de landelijke, regionale en lokale doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid. Deze doelstellingen vormen het beleidskader van dit document.

In **hoofdstuk 3 – Objectieve verkeersveiligheid** – analyseren we de landelijke en lokale stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid. Er is specifiek gekeken naar het aantal ongevallen, betrokkenen en vervoerswijzen op landelijk en lokaal niveau. Zo maken we inzichtelijk in hoeverre de verkeersveiligheid in Purmerend zich verhoudt tot het landelijke niveau.

In **hoofdstuk 4 – Subjectieve verkeersveiligheid gemeente Purmerend** – kijken we naar hoe verkeersveilig gemeente Purmerend wordt ervaren door de inwoners, ondernemers en bezoekers. Aan de hand van een breed uitgezette enquête worden locaties in kaart gebracht die men verkeersonveilig vindt en wordt achterhaald waarom zij dat vinden.

In **hoofdstuk 5 – Risicoanalyse** – brengen we aan de hand van de objectieve verkeersveiligheidsanalyse, de subjectieve veiligheidsanalyse en diverse (open)databronnen in kaart op

welke vlakken er verkeersveiligheidsrisico's zijn in de gemeente Purmerend.

Hoofdstuk 6 – Maatregelen – bevat alle ingrepen die gemeente Purmerend de komende jaren wil doen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Deze maatregelen zijn gebaseerd op de 3 E's en zijn onderverdeeld in infrastructuur, educatie en handhaving.

In **hoofdstuk 7 – Monitoring en evaluatie** – staat kort beschreven hoe gemeente Purmerend de komende jaren voorliggend verkeersveiligheidsplan wil monitoren.

In **hoofdstuk 8 en 9** zijn de bronvermelding en bijlagen van voorliggend plan opgenomen.





In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste beleidsuitgangspunten ten aanzien van verkeersveiligheid op een rij gezet. Daarbij is onderscheid gemaakt naar de diverse beleidsniveaus. Het beleid vormt de belangrijkste maatstaf voor dit verkeersveiligheidsplan. Op basis hiervan zijn de doelstellingen voor het Verkeersveiligheidsplan van de gemeente Purmerend beschreven.

2.1 Landelijk beleid

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030)

Ondanks de inspanningen die de laatste jaren op het gebied van verkeersveiligheid zijn verricht blijft het aantal ernstige gewonde verkeersslachtoffers landelijk gezien toenemen en stagneert de daling van het aantal verkeersdoden. Om deze negatieve trend op het gebied van verkeersveiligheid te doorbreken, wordt ingezet op het in 2019 vastgestelde SPV 2030. Met dit plan streven we naar een halvering van het aantal ernstig gewonde verkeersslachtoffers in 2030 ten

opzichte van 2018. Voor 2050 streven we naar 0 verkeersslachtoffers.

Met de komst van het SPV hebben alle wegbeheerders in Nederland zich eraan geconformeerd om een preventieve aanpak van de verkeersonveiligheid toe te gaan passen. Vroeger was het verkeersveiligheidsbeleid namelijk vooral gebaseerd op de reactieve aanpak van lokale ongevallenconcentraties ('de black spots'). Niet alle ongevallen worden echter meer even goed geregistreerd. Bovendien vinden ongevallen tegenwoordig veelal gespreid plaats over het weggenet. Daarom is meer aandacht nodig voor een proactieve aanpak, waarmee ongevallen worden voorkomen. Deze **preventieve aanpak**, ook wel **risicogestuurde aanpak** genoemd, is het leidend principe voor het SPV 2030.

De nadruk bij de risicogestuurde aanpak ligt op het verzamelen en analyseren van informatie over risico's in het verkeer die er nu zijn of zich in de nabije toekomst kunnen voordoen (risicoanalyse). Door vooraf een inschatting te maken van een risico en deze risico-indicator meetbaar te maken, kan preventief actie worden ondernomen op basis van gerichte maatregelen.

2.2 Regionaal beleid

Regionale Aanpak Verkeersveiligheid (RAV 2030)

De landelijke trend van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden is ook terug te zien binnen de Vervoerregio. De Vervoerregio Amsterdam (VRA) zet zich in voor een optimale bereikbaarheid van de Amsterdamse regio.

In de RAV 2030 heeft de Vervoerregio een regionale invulling gegeven aan het landelijke SPV 2030. Ook hierbij wordt ingezet op een risicogestuurde aanpak, waarbij verkeersonveilige knelpunten proactief aangepakt worden. Concreet ligt binnen de regio de komende jaren de focus op de volgende zaken:

- ◀ Veilige infrastructuur voor fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer, waarbij de inrichting van de weg en snelheid bij elkaar passen.
- ◀ De verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers.
- ◀ De kwetsbaarheid van tweewielers (fietsers en brom-/snorfietsers).

- ◀ De kwetsbaarheid van onervaren verkeersdeelnemers.
- ◀ Het gedrag van medeweggebruikers in relatie tot kwetsbare verkeersdeelnemers.
- ◀ Individueel gedrag. Daarbij wordt ingezet op bewustwording van risicovol gedrag en hoe daar mee om gegaan kan worden. Goed verkeersgedrag wordt gestimuleerd.

Dit alles met als doel: 0 verkeersslachtoffers in 2050!



2.3 Lokaal beleid en lokale ambities

Coalitieakkoord Gemeente Purmerend 2022 – 2026 - Samen op Koers

Het “Coalitieakkoord Gemeente Purmerend 2022 – 2026 - Samen op Koers” is geen formeel beleidsstuk, maar geeft wel inzicht in de te varen koers de komende jaren op het gebied van verkeersveiligheid in gemeente Purmerend. Concreet staat in het coalitieakkoord opgenomen dat:

‘Het van belang is dat onveilige situaties in kaart worden gebracht en worden verbeterd. We zoeken hierbij ook aansluiting bij grote onderhoudswerkzaamheden die de komende jaren op het programma staan.’

Met het Verkeersveiligheidsplan wordt (mede) uitvoering gegeven aan het in het coalitieakkoord genoemde streven.

Mobiliteitsplan Purmerend

Het Mobiliteitsplan Purmerend is in 2022 vastgesteld en geeft de uitgangspunten weer die Purmerend belangrijk vindt voor de manier waarop de mensen in gemeente Purmerend zich in de toekomst verplaatsen. In dit beleidsdocument is een visie vastgelegd met betrekking tot verkeersveiligheid.

Gemeente Purmerend moet namelijk een plek zijn waar iedereen veilig kan lopen, fietsen of autorijden. Daarom wordt op verschillende manieren gewerkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld door het implementeren van omgekeerd ontwerpen (vanuit fiets en voetganger volgens het STOMP-principe), realiseren van fietsstraten of vrijliggende fietspaden en het opnieuw inrichten van wegen.

Verkeersveiligheidsplan Purmer-Noord

Vanuit het Mobiliteitsplan Purmerend is in 2021 ook een verkeersveiligheidsonderzoek in de wijk Purmer-Noord uitgevoerd. Met de input die is opgehaald zijn de belangrijkste verkeersknelpunten in die wijk in kaart gebracht. Voor deze knelpunten zijn oplossingsrichtingen bedacht en vervolgens verder uitgewerkt. Zo zijn er veiligere en deels vrijliggende fiets- en voetpaden en oversteekplaatsen aangelegd. Bushaltes zijn aangepakt en toegankelijker gemaakt. Tegelijkertijd is het asfalt vervangen. De belangrijkste maatregelen om deze knelpunten te verbeteren zijn inmiddels uitgevoerd. De werkzaamheden hebben de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijk verbeterd. Ook zorgen ze ervoor dat er in de toekomst gebruik kan worden gemaakt van de Van Osweg en Grotenhuysweg, een paar van de belangrijkste uitvalswegen van Purmerend.

Verkeer- en vervoersbeleidsplan 2016

In 2016 is door de gemeente het “Verkeer – en vervoersbeleidsplan 2016” vastgesteld. Het plan is inmiddels gedeeltelijk achterhaald door het Mobiliteitsplan 2022. Toch vormt dit document op veel vlakken nog de basis voor met name de wegcategorisering en de verkeersstructuren in gemeente Purmerend. Daarnaast stelt het plan ook kaders voor het werken aan verkeersveiligheid. Het Verkeer- en vervoersbeleidsplan stelt namelijk dat de gemeente Purmerend streeft naar verkeersveiligheid voor alle deelnemers. Hierbij wordt gekeken naar de objectieve verkeersveiligheid (de werkelijk gebeurde ongevallen) en de subjectieve verkeersveiligheid (het gevoel van onveiligheid).

GVVP 2014 – 2024 Beemster

Vanuit het college is de gemeenteraad van voormalig gemeente Beemster op 11 september 2012 voorgelegd om een werkgroep te formeren met als opdracht het opstellen van een voorstel aan de gemeenteraad met kaderstellende uitspraken over het op te stellen GVVP. De werkgroep heeft als doelstelling voor het GVVP geformuleerd ‘het realiseren van doelmatige, duurzaam veilige en samenhangende verkeer- en vervoersvoorzieningen in de Beemster’. Per thema zijn daarbij een visie opgesteld en uitgangspunten gevormd. De planperiode van het document is inmiddels afgelopen.



2.4 Ambities verkeersveiligheid 2030

Het Verkeersveiligheidsplan Purmerend is een middel om de verkeersveiligheid in de gemeente stap voor stap te verbeteren. Dit doen we door maatregelen te nemen die praktisch, haalbaar en meetbaar zijn. Het uiteindelijke doel? 0 verkeersslachtoffers in 2050. Als tussenstap richten we ons op een trendbreuk in het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers in Purmerend. We streven naar minder ongelukken, veiliger verkeer en een prettige omgeving voor alle weggebruikers. Daarom zijn de volgende ambities geformuleerd.

Minder verkeersslachtoffers

We willen het aantal verkeersongelukken verminderen. Dit doen we door gevaarlijke verkeersomgevingen aan te passen en door fiets- en voetgangersroutes veiliger te maken voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. In lijn met het landelijke SPV 2030 streven we op de lange termijn naar 0 verkeersslachtoffers.

Verkeersveiligheid verbeteren zoals inwoners die ervaren

Niet alleen de cijfers tellen, maar ook hoe veilig mensen zich

voelen in het verkeer. We luisteren naar meldingen en houden enquêtes (Omnibus) om te kijken waar verbetering nodig is en hoe men verkeersveiligheid ervaart.

Meer leefbaarheid

Een verminderde dominantie en aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer, in combinatie met lagere snelheden in woon- en verblijfsgebieden, zorgt voor minder geluidsoverlast, een beter leefklimaat en schonere lucht. Dit maakt Purmerend een prettigere plek om te verblijven en te wonen.

Subdoelen

Met een aantal subdoelen willen we de bovenstaande ambities bereiken. Deze subdoelen zijn gebaseerd op de drie E's: Engineering (infrastructuur), Education (educatie) en Enforcement (handhaving).

Veilige infrastructuur

We passen de wegen, kruisingen en straten aan zodat ze de verkeersveiligheid bevorderen. Denk aan: wegen en kruisingen duurzaam veiliger inrichten, verkeersdrempels en verbeterde oversteekplaatsen aanleggen, meer fiets- en

voetpaden en de snelheid verlagen op wegen in woonwijken.

Bewustwording en educatie

Goede voorlichting helpt om mensen veiliger te laten rijden. Daarom organiseren we zachte maatregelen in de vorm van campagnes over onderwerpen zoals: afleiding in het verkeer verminderen, gevaar van te hard rijden, gevaar van alcohol en drugs in het verkeer en het belang van sociaal rijgedrag.

Strengere handhaving

Handhaving helpt om de verkeersregels te respecteren. We zorgen voor meer controles op snelheid en andere verkeersovertredingen. Hiervoor is afstemming en samenwerking met de politie, vervoerregio en de boa's van groot belang.



2.5 Doorkijk na 2030

De ambities op het gebied van verkeersveiligheid in Purmerend zijn gebaseerd op het SPV 2030. De verwachting is dat er tegen 2030 een nieuwe of aangepaste landelijke visie verschijnt op het gebied van verkeersveiligheid. Het doel – 0 verkeersslachtoffers in 2050 – zal niet zozeer veranderen, maar het kan best zo zijn dat de 9 beleidsthema's van het SPV 2030 wijzigen. Bovendien wordt na 2025 een evaluatie uitgevoerd om te bezien óf en hoe het SPV 2030 moet worden bijgestuurd.

In dat licht is het ook raadzaam om dit plan tegen 2030 te evalueren en indien nodig te actualiseren (zie hoofdstuk 7).



Objectieve verkeersveiligheid



3.1 Objectieve verkeersveiligheid

De objectieve verkeersveiligheid (geregistreerde ongevalsdata) is voornamelijk geanalyseerd aan de hand van ongevalgegevens uit VIA en het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Daarbij is steeds onderscheid gemaakt naar landelijk en lokaal niveau. Met een data-analyse hebben we meer inzicht gekregen in het aantal ongevallen, gewonden en dodelijke slachtoffers. Verder hebben we meer inzicht gekregen in de betrokkenen door te kijken naar de leeftijdscategorie, vervoerswijze en het wegtype.

Voor de analyse van de landelijke cijfers zijn de gegevens van 2019 tot en met 2023 gebruikt, omdat de cijfers van 2024 op het moment van schrijven nog niet nader zijn onderzocht. Voor de analyse van de lokale cijfers is gebruikgemaakt van de cijfers van 2019 tot en met 2024. Om landelijk en lokaal zo goed mogelijk te kunnen vergelijken, zijn de cijfers van 2024 in de grafieken en tabellen aangeduid met een afwijkende kleur. Verder is voor de lokale situatie alleen gekeken naar de ongevallen die plaatsvonden op gemeentelijke wegen.

Locaties waar veel gebeuren

Ook is gekeken naar locaties binnen gemeente Purmerend waar veel ongevallen gebeuren. Binnen de gemeente zijn een aantal zogenaamde blackspots: de locaties waar in de afgelopen jaren (gerekend vanaf 2019) minimaal 5, maar veelal meer dan 10 ongevallen plaatsvonden. Een lijst en overzicht met verkeersongevallenconcentraties (VOC's) waar 5 of meer ongevallen gebeurden in de periode 2019 – 2024 is opgenomen in paragraaf 3.6. Autosnelwegen zijn niet meegenomen in deze analyse. Die vallen namelijk niet binnen gemeentelijk beheer.

Fusie Purmerend en Beemster

Goed om te benoemen is dat Beemster sinds 1 januari 2022 onderdeel is geworden van de gemeente Purmerend. Het gemeentelijk wegennet en het aantal inwoners (13% toename) is daarmee groter dan in de periode daarvoor*. Dat is mogelijk ook te zien in de verkeerscijfers, die na 2022 naar verwachting hoger zullen uitvallen. Landelijk is uiteraard sprake van een autonome bevolkingsgroei, maar die is procentueel gezien veel lager en ligt op circa 1% per jaar.

**Aantal inwoners gemeente Purmerend voor en na toetreding Beemster. In 2021 woonden er 81.684 mensen in Purmerend. Vanaf 2022 waren dat er 92.259 (bron: purmerend.incijfers.nl)*

3.2 Verkeersdoden

Landelijk

De landelijke trends op het gebied van verkeersveiligheid tonen aan dat zowel het aantal doden als het aantal ernstig gewonden in het verkeer nauwelijks afneemt. Tussen 2014 en 2021 bleef het aantal verkeersdoden vrijwel gelijk. In 2022 was er echter een aanzienlijke stijging van het aantal doden in het verkeer. Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in dat jaar nam het sterkst toe onder fietsers van 75 jaar of ouder.

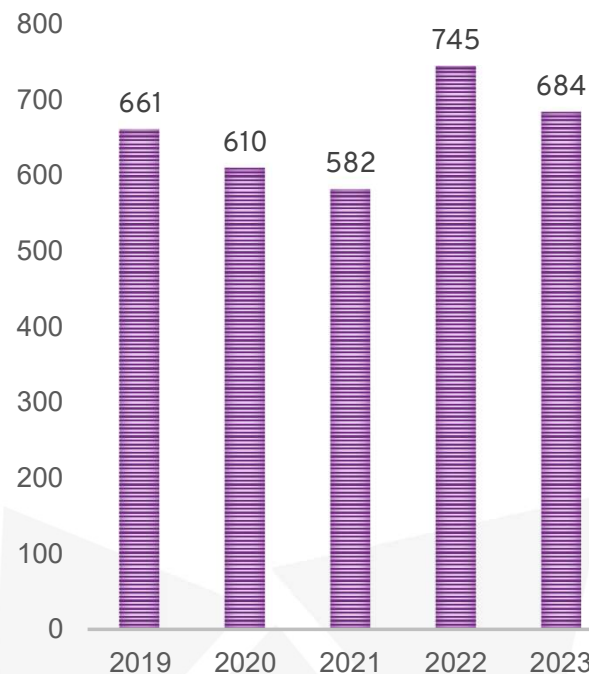
Hoewel in 2023 een daling plaatsvond van 61 verkeersdoden ten opzichte van 2022, was het aantal verkeersdoden hoger dan de periode 2019 – 2021. Voor het vierde achtereenvolgende jaar kwamen daarbij meer fietsers om in het verkeer dan inzittenden van personenauto's: 270 fietsers (39%) tegenover 194 auto-inzittenden (28%) (bron: SWOV).

Purmerend

Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in Purmerend is relatief laag vergeleken met de landelijke cijfers. In de periode 2019 – 2024 waren in totaal 8 dodelijke ongevallen. In 2023 vielen er 3 doden te betreuren. Omdat de aantallen beperkt zijn, is er geen goede vergelijking met landelijk niveau te maken.

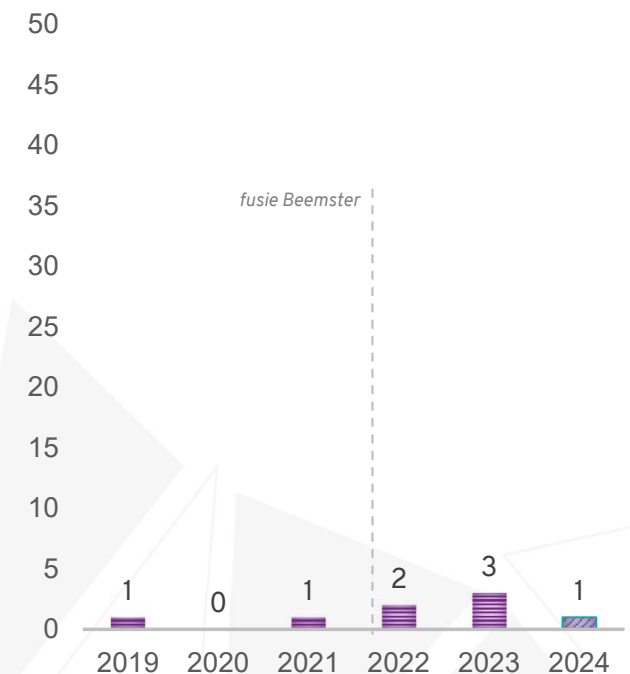


VERKEERSDODEN IN NEDERLAND
2019 - 2023



Grafiek 3.1: Verkeersdoden in Nederland in de periode 2019 – 2023
(bron: CBS)

VERKEERSDODEN IN PURMEREND
2019 - 2024



Grafiek 3.2: Verkeersdoden in Purmerend in de periode 2019 – 2024
(bron: ViaStat)

3.3 Verkeersgewonden

Landelijk

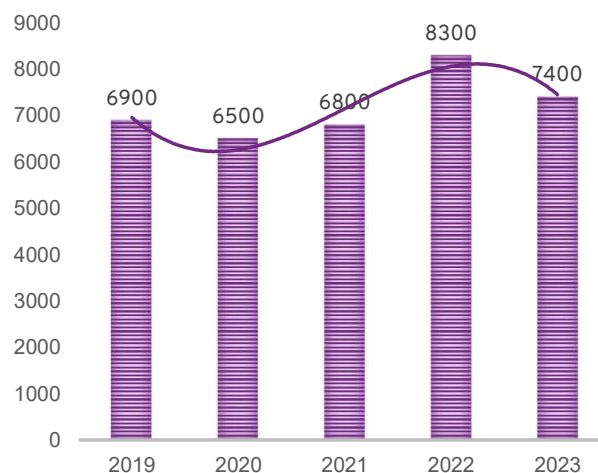
Het aantal ernstig gewonden in het verkeer vertoont een iets ander patroon dan bij het aantal verkeersdoden het geval is. In 2021 is een trendbreuk te zien: het aantal verkeersgewonden neemt toe ten opzichte van 2020. Terwijl het aantal verkeersdoden in dat jaar afnam. Deze daling van het aantal verkeersgewonden in 2020 kan waarschijnlijk worden verklaard door de verminderde mobiliteit als gevolg van de coronamaatregelen en de daaraan gekoppelde contactbeperkingen. In 2022 is weer een toename van het aantal verkeersgewonden te zien. Deze stijging hangt samen met het herstel van mobiliteit na de coronaperiode: meer verkeer, hoger fietsgebruik (met name e-bikes) en meer woon-werkverkeer zorgden voor een hoger risico op incidenten, vooral onder ouderen(75+) en fietsers. Ook betere ongevallen registratie en de toename van bestelverkeer droegen bij aan hogere aantallen. Dat ligt in lijn met de stijging van het aantal verkeersdoden in dat jaar.

Purmerend

In grafiek 3.4 staan de ongevallengegevens voor Purmerend. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen de ernst van de verwondingen, zoals bij de landelijke cijfers, omdat dergelijke gegevens op gemeentelijk niveau niet beschikbaar zijn.



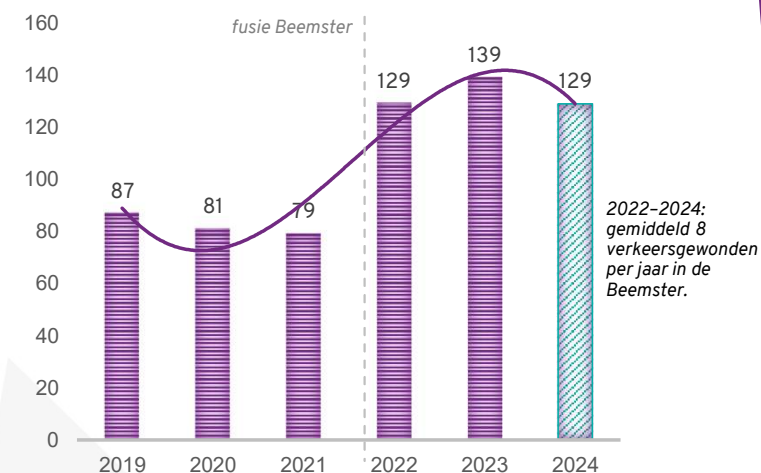
VERKEERSGEWONDEN IN
NEDERLAND 2019 - 2023



Grafiek 3.3: Verkeersgewonden in Nederland in de periode 2019 – 2023 (bron: CBS)

Dit betekent dat ook lichte verwondingen in deze cijfers zijn meegenomen. Bij de cijfers voor 2020 en 2021 moet worden opgemerkt dat deze jaren uitzonderlijk waren vanwege de coronapandemie. De dalende trend tot en met 2021 werd in 2022 doorbroken, mede door het herstel van mobiliteit na corona, veranderde reispatronen en een hogere druk op de stedelijke infrastructuur.

VERKEERSGEWONDEN IN
PURMEREND 2019 - 2024



Grafiek 3.4: Verkeersgewonden in Purmerend in de periode 2019 – 2024 (bron: ViaStat)

Deze ontwikkeling sluit aan bij de landelijke trend waarin vanaf 2022 eveneens een stijging zichtbaar is. In 2023 daalde het aantal verkeersgewonden landelijk licht, terwijl dit in Purmerend beperkt toenam. In 2024 stabiliseerde de ontwikkeling en daalde het aantal verkeersgewonden naar het niveau van 2023.

Landelijk

Fietsers vormen veruit de grootste groep van de ernstig verkeersgewonden in de ziekenhuisregistratie. In 2023 was maar liefst 70% (ongeveer 4.900) van de geregistreeerde ernstig gewonden een fietser. Zij vertegenwoordigen al meerdere jaren de grootste groep onder de verkeersslachtoffers. Opvallend daarbij is dat in 2023 61% van de ernstig verkeersgewonden gewond raakte bij een verkeersongeval zonder betrokkenheid van een gemotoriseerd voertuig. Dit zijn vooral fietsers die gewond raken bij een enkelvoudig fietsongeval (zonder andere betrokkenen), een fiets-fietsongeval of een fiets-voetgangersongeval. Dit komt onder andere door het aantal ouderen dat zich verplaatst op een e-bike (bron: SWOV).

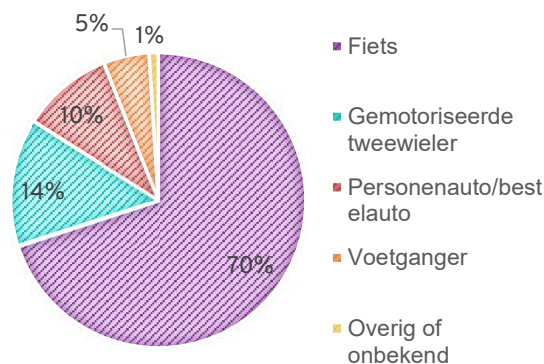
Op de tweede plaats staan de gemotoriseerde tweewielers (dit zijn de motoren en brom-/snorfietsen, maar ook fatbikes), gevolgd door personenauto's en bestelauto's.

Purmerend

In grafiek 3.6 is te zien dat tussen 2019 en 2024 de meeste slachtoffers vielen in de kwetsbare categorieën. De categorieën uit de landelijke cijfers zijn abstracter dan de Purmerendse cijfers. Daarom zijn categorieën samengevoegd om een betere vergelijking te kunnen maken.



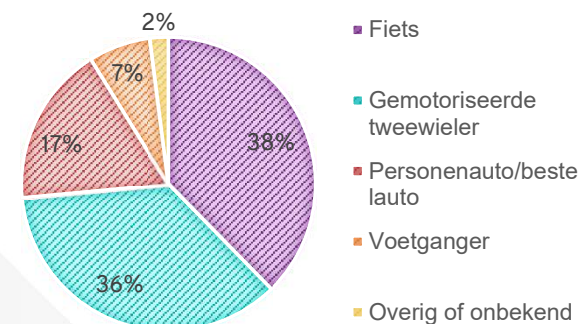
ERNSTIG VERKEERSGEWONDEN
NAAR VERVOERSWIJZE
LANDELIJK 2023



Grafiek 3.5: Ernstig verkeersgewonden naar vervoerswijze landelijk in 2023 (bron: SWOV).

De meeste ongevallen vonden daarbij plaats in de categorie gemotoriseerde tweewielers. Deze categorie bestaat uit brom- en snorfietsen, maar ook uit speedpedelecs, scoot- en brommobielen en fatbikes. Op de tweede plek staat de fiets. Opgemerkt moet worden dat het aandeel fietsongevallen in werkelijkheid waarschijnlijk (veel) hoger is, omdat met name

VERKEERSGEWONDEN NAAR
VERVOERSWIJZE PURMEREND
2019 - 2024



Grafiek 3.6: Verkeersgewonden naar vervoerswijze 2019 - 2024 (bron: ViaStat).

enkelvoudige ongevallen niet of niet goed worden geregistreerd. Op plek drie staat de personenauto. Het aandeel (e)fietsers dat in Purmerend bij een verkeersongeval is betrokken ligt beneden het landelijke niveau, waar het aandeel gemotoriseerde tweewielers er ver boven ligt. De verdeling van de overige categorieën is vergelijkbaar.

3.4 Verkeersgewonden naar wegtype

Landelijk

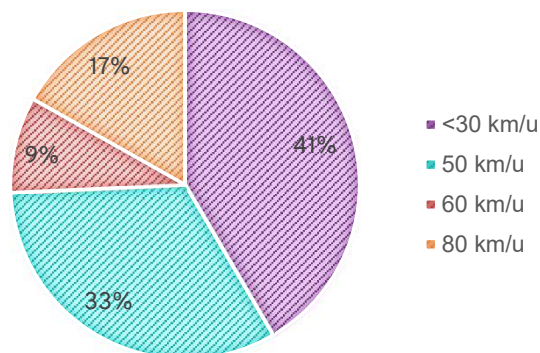
Door de beschikbaarheid van ambulancedata is er vanaf 2023 beter inzicht in het wegtype waarop verkeersgewonden vallen. Hieruit blijkt dat 42% van de slachtoffers van wie de ongevalslocatie bekend is, door een ambulance werd opgehaald in een verblijfsgebied (snelheidslimiet is 30 km/u of lager) en naar schatting 33% werd aangetroffen op een 50km/u weg. De overgrote meerderheid van de verkeersslachtoffers werd aangetroffen op een gemeentelijke weg (85%).

(bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2023, VeiligheidNL)

Purmerend

Van de ongevallen die tussen 2019 en 2024 plaatsvonden, vond 63% plaats op een 50 km/u weg (gebiedsontsluitingsweg, ofwel GOW). Op 50 km/u wegen zijn snelheidsverschillen tussen gemotoriseerd verkeer en kwetsbare weggebruikers zoals fietsers of voetgangers relatief groot, waardoor de kans op slachtoffers toeneemt. Ongeveer 20% van de ongevallen vindt plaats op een weg met een verblijfsfunctie (<30 km/u). Ondanks dat er relatief veel

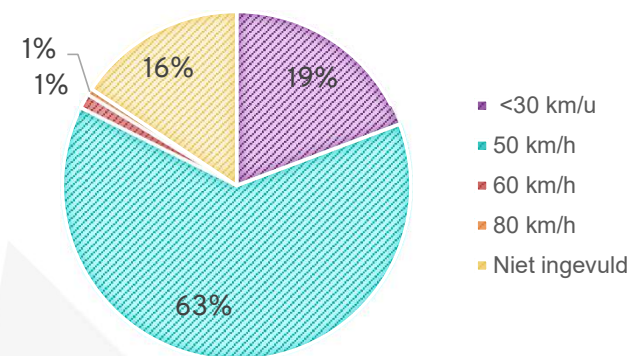
ERNSTIG VERKEERSGEWONDEN
NAAR WEGTYPE LANDELIJK
2023



Grafiek 3.7: Ernstig verkeersgewonden naar wegtype landelijk in 2023 (bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2023, VeiligheidNL).

uitwisseling van verkeer plaatsvindt op dit type weg, kan op 30 km/u wegen een ongeval vaak nog worden voorkomen of kan letsel worden beperkt vanwege de lagere snelheid van gemotoriseerd verkeer.

VERKEERSGEWONDEN NAAR
WEGTYPE PURMEREND 2019 - 2024



Grafiek 3.8: Verkeersgewonden naar wegtype 2019 - 2024 (bron: ViaStat).

Opvallend is dat het aandeel verkeersgewonden op 50 km/u wegen in Purmerend (ruim) boven landelijk niveau ligt. Het aandeel verkeersongevallen op 30km/u wegen ligt in Purmerend daarentegen weer onder landelijk niveau.

3.5 Verkeersgewonden naar leeftijd

Landelijk

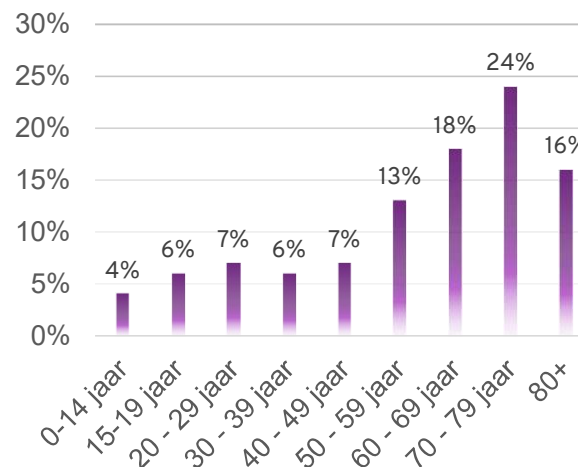
De leeftijdsverdeling van verkeersslachtoffers in 2023 is grafisch weergegeven in grafiek 3.9. Ouderen hebben een hoger risico op betrokkenheid bij een verkeersongeval. Ruim de helft (58%) van de ernstige verkeersgewonden in 2023 was 60+. Het aantal verkeersgewonden –en doden in deze leeftijdscategorie zien we de laatste 10 jaar al stijgen. De sterke toename van oudere verkeersslachtoffers hangt voor een deel samen met de vergrijzing van de samenleving, maar dit kan de toename in oudere slachtoffers niet volledig verklaren. Mogelijk dat de intrede van de snellere fietsen hierin een rol speelt.

(bron: De Staat van de Verkeersveiligheid 2024, SWOV).

Purmerend

In grafiek 3.10 staan de verkeersongevallen naar leeftijd in Purmerend in de periode 2019 – 2024. Hieruit is op te maken dat het grootste aantal slachtoffers in de periode tussen 2019 en 2024 valt in de leeftijdsgroep van 12 tot en met 39 jaar oud. Ook zijn relatief veel personen uit de leeftijdscategorie 70 jaar en ouder betrokken bij een verkeersongeval.

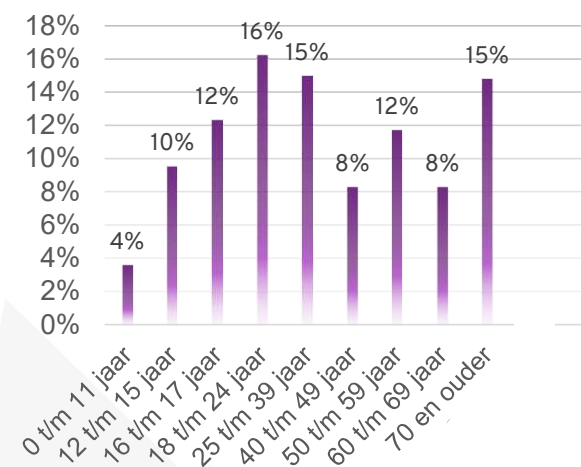
ERNSTIG VERKEERSGEWONDEN NAAR
LEEFTIJD LANDELIJK IN 2023



Grafiek 3.9: Verdeling ernstig verkeersgewonden naar leeftijd in 2023 (bron: Monitor Verkeersslachtoffers RAV 2023, VeiligheidNL).

Vergeleken met de cijfers op landelijk niveau zijn er in Purmerend meer jongeren betrokken bij verkeersongevallen. Die cijfers liggen op landelijk niveau verhoudingsgewijs lager. Verder is het aandeel verkeersgewonden onder ouderen (70-plussers) relatief gezien lager dan het landelijk gemiddelde,

VERKEERSGEWONDEN NAAR LEEFTIJD
PURMEREND 2019 -2024



Grafiek 3.10: Verkeersgewonden naar leeftijd in Purmerend 2019 – 2024 (bron: ViaStat).

maar in absolute getallen blijft dit voor Purmerend wel een risicogroep.

Let op: vermeld moet wel worden dat de leeftijdscategorieën op lokaal niveau afwijkend (gedetailleerder) zijn dan op landelijk niveau.

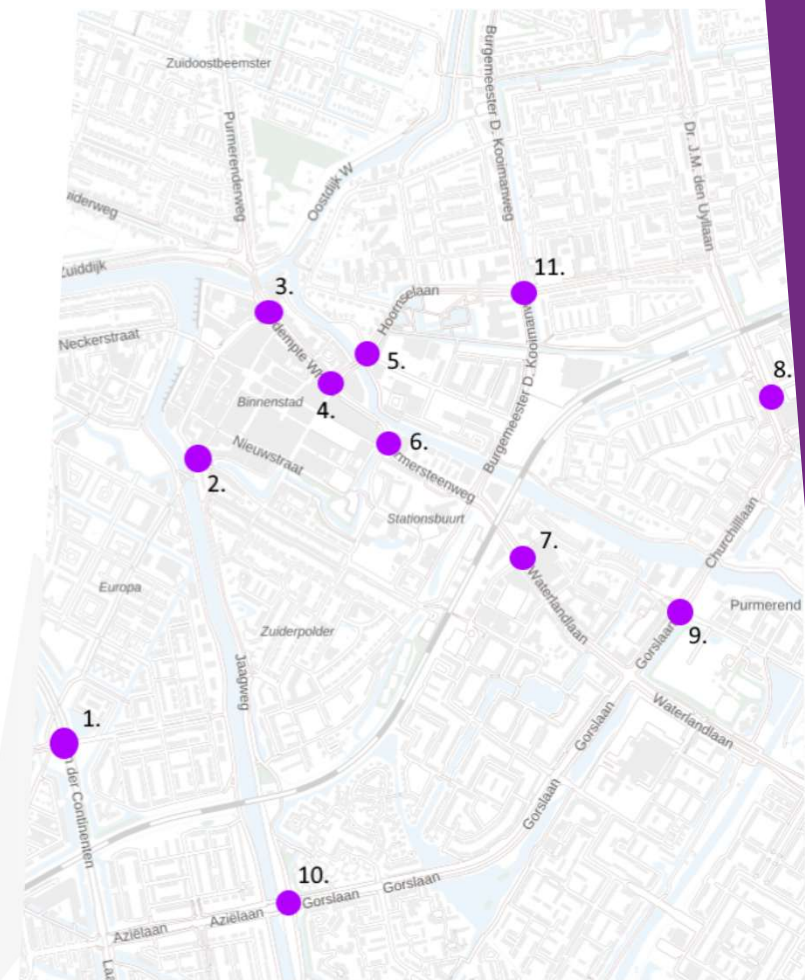
3.6 Verkeersongevallenconcentraties (VOC's)

Verkeersongevallen vinden veelal verspreid over het wegennet plaats. Toch zijn er locaties waar meerdere (en soms veel) ongevallen plaatsvinden. Dit is een sterke indicatie van een structureel (verkeersveiligheids)probleem. Er is sprake van een verkeersongevallenconcentratie (VOC) als er binnen een straal van 25 meter meerdere ongevallen plaatsvinden.

In de periode van 2019 tot 2024 waren er op 11 VOC's in de gemeente Purmerend 160 ongevallen. De locaties zijn in beeld gebracht met behulp van VIA software. De locaties staan hiernaast en hieronder (in willekeurige volgorde) weergegeven. In bijlage A zijn de belangrijkste kenmerken van de verschillende locaties kort toegelicht.

Locatie	Ongevallen
1. Amazonelaan - Laan der Continenten	Rotonde
2. Tramplein	Oversteek
3. Gedempte Where - Weerwal	Kruispunt
4. Gedempte Where - Hoornselaan	Kruispunt
5. Hoornselaan - Wagenweg	Kruispunt
6. Koemarkt - Looiersplein	Kruispunt
7. Slenkstraat - Waterlandlaan	Kruispunt
8. Churchillaan - Henri Dunantstraat	Kruispunt
9. Gorslaan - Purmerweg	Rotonde
10. Gorslaan - Jaagweg	Kruispunt
11. Burgemeester D. Kooimanweg - Hoornselaan	Rotonde

Tabel 3.1: Verkeersongevallenconcentraties gemeente Purmerend 2019 - 2024 (bron: ViaStat)



3.7 Sociale ontwikkelingen en mobiliteitstrends

Naast verkeersveiligheidscijfers spelen ook sociale ontwikkelingen en mobiliteitstrends een belangrijke rol in de verkeersveiligheid in de gemeente Purmerend.

De voorspellingen voor de verkeersveiligheid in de komende jaren zijn niet gunstig. Diverse studies van de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) geven aan dat, bij ongewijzigd beleid, het aantal verkeersdoden waarschijnlijk jarenlang stabiel zal blijven. Daarnaast wordt uit dezelfde onderzoeken verwacht dat het aantal ernstig verkeersgewonden in de toekomst sterk zal toenemen, met een mogelijke verdubbeling rond 2040 ten opzichte van 2018.

Kwetsbare doelgroepen en bevolkingsgroei

De SWOV wijt de genoemde trends voornamelijk aan een toename van het aantal ongevallen onder ouderen en fietsers. Bovendien wordt de stijging van de mobiliteit door bevolkingsgroei als een belangrijke factor gezien. Dit is zeker relevant voor Purmerend, waar de bevolking naar verwachting tot 2040 flink zal groeien (prognose 107.159, bron: purmerend.incijfers.nl). Dit gaat gepaard met een groter gemeentelijke weggennet, meer drukte op de infrastructuur en een verhoogde kans op conflicten en

ongelukken door meer drukte en een grotere diversiteit aan verkeersdeelnemers. De focus op duurzaamheid en de mobiliteitstransitie draagt daaraan bij en leidt tot een toename van actieve mobiliteit (lopen en fietsen) en deelsauto's. Deze trend heeft een positief effect op de verkeersdruk en op het milieu, maar brengt ook risico's mee zoals conflicten door onervaren bestuurders en een toename van fietsbewegingen.

Onveilig ingerichte infrastructuur en verkeersgedrag

Daarnaast spelen onveilig ingerichte infrastructuur en verkeersgedrag een belangrijke rol in de toename van ongevallen. Veel gedragsindicatoren laten een verslechtering van verkeersgedrag zien, waarbij vooral rijden onder invloed van alcohol of drugs en afleiding door telefoongebruik steeds vaker voorkomen. Dit brengt extra risico's met zich mee.

Vergrijzing en inclusieve samenleving

Demografische ontwikkelingen zoals vergrijzing en het streven naar een inclusieve samenleving – met aandacht voor mensen met een verhoogd verkeersrisico en mensen met een beperking – vragen om een toekomstbestendige visie op verkeersveiligheid.

(bron: De Staat van de Verkeersveiligheid 2024, SWOV).



Maatregelen blijven nodig

Er blijven dus effectieve maatregelen nodig, vooral gericht op fietsers, ouderen. De belangrijkste maatregelen zijn het veiliger inrichten van infrastructuur, het beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers en strenger handhaven op veilig verkeersgedrag.



3.8 Samengevat

Landelijk

Het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 had als doel om in 2020 het aantal verkeersdoden terug te brengen tot maximaal 500. Dit is niet gelukt: in dat jaar overleden 610 mensen in het verkeer. Na een lange periode van daling stijgt het aantal verkeersslachtoffers weer sinds 2014. Die toename heeft vooral maatschappelijke en verkeerskundige oorzaken.

Fietsers vormen de grootste groep ernstig verkeersgewonden. Opvallend is dat in 2023 maar liefst 61% van hen gewond raakte bij ongevallen waarbij geen gemotoriseerd voertuig betrokken was. Daarnaast was ruim de helft van de ernstig gewonden (58%) 60 jaar of ouder. Al tien jaar is er een stijgende trend in het aantal verkeersslachtoffers binnen deze leeftijdsgroep. Mogelijk speelt de opkomst van snellere fietsen hierbij een rol.

Purmerend

De ontwikkeling van verkeersdoden en -ongevallen liggen in Purmerend in lijn met de landelijke cijfers. Het aantal

ongevallen in de gemeente Purmerend is redelijk stabiel sinds 2019 en ligt gemiddeld rond de 300 per jaar. In bijna 30% van de gevallen is sprake van letsel. Verder valt, met uitzondering van 2020, jaarlijks minimaal 1 verkeersdode te betreuren. Sinds 2021 lijkt er een toename te zien in het aantal gewonden. Dat is in lijn met het landelijke beeld, waar vanaf 2021/2022 ook een toename is geconstateerd in het aantal verkeersongevallen. Daarbij moet wel vermeld worden dat Beemster sinds 1 januari 2022 onderdeel is van Purmerend. Dat heeft effect op de ongevallencijfers.

Betrokkenen

Als we kijken naar de betrokkenen, dan valt op dat het aandeel fietsers dat in Purmerend betrokken is bij een ongeval beneden landelijk niveau ligt. Bij het merendeel van de ongevallen zijn echter wel kwetsbare doelgroepen (jongeren en ouderen) en vervoerswijzen (tweewielers en voetgangers) betrokken. Er zijn daarbij in Purmerend wel vaker jongeren betrokken bij verkeersongevallen vergeleken met de landelijke cijfers.

Wegtype

Verder valt de meerderheid van de verkeersgewonden in Purmerend op een 50 km/u weg. In circa 20% van de gevallen is een verkeersgewonde gevallen op wegen met een verblijfsfunctie (30 km/u of lager). Het aandeel verkeersongevallen dat plaatsvindt op wegen met een verblijfsfunctie ligt beneden landelijk niveau.

Verkeersongevallenconcentraties (VOC's)

Als gekeken wordt naar de periode 2019 – 2024, dan zijn er in Purmerend 11 verkeersongevallenconcentraties aan te wijzen. Deze zijn samen goed voor 160 ongevallen. Ten opzichte van de jaren 2014-2018 is een toename van het aantal verkeersongevallenconcentratie 's met vier of meer letselongevallen. De ongevalslocaties komen nagenoeg allemaal overeen.

Vergelijkbaar met landelijk niveau

Al met al kan worden gesteld dat het verkeersveiligheidsniveau van Purmerend, op een tweetal thema's na, niet opvallend anders is ten opzichte van het landelijke niveau.



04

Subjectieve verkeersveiligheid gemeente Purmerend

Bewoners hebben direct te maken met verkeersonveilige situaties en zien het vaak met eigen ogen fout gaan op locaties in hun omgeving. Het is daarom belangrijk om signalen vanuit de maatschappij serieus te nemen.

4.1 Enquête

Met behulp van een online enquêtetool is gepeild hoe inwoners van gemeente Purmerend de verkeersveiligheid ervaren (ook wel de subjectieve, niet feitelijke verkeersonveiligheid). Daarbij zijn allereerst een aantal algemene vragen gesteld die vooral dienen om de vertegenwoordiging van de respondenten inzichtelijk te maken. Vervolgens was er de mogelijkheid om op een interactieve kaart digitale 'prikkers' te plaatsen. Daarbij kon onderscheid worden gemaakt in prikkers die relatie hadden met het gedrag in het verkeer of prikkers die betrekking hadden op de inrichting van de weg. De enquête is door ongeveer 3.000 respondenten ingevuld. Zo'n 1.000 daarvan hebben de enquête gedeeltelijk ingevuld. Ook die data is vastgelegd en meegenomen in de analyse.

Op de volgende pagina's staan de resultaten van de enquête.



Vul de enquête in

Een verkeersveiliger Purmerend

heb je zelf in de hand

Samen verbeteren we de verkeersveiligheid in Purmerend en de Beemster. Help je mee? Vul tot en met zondag 26 januari de enquête in.



 purmerend.nl/vvp



— Figuur 4.1: Gemeentecampagne verkeersveiligheidsplan

Samenvatting algemene vragen

Om een beeld te krijgen hoe Purmerend en de Beemster vertegenwoordigd zijn bij het invullen van de enquête, is gestart met een aantal algemene vragen. Deze staan in bijlage B. Onderstaand zijn de belangrijkste bevindingen van de algemene vragen beschreven.

Mensen uit de wijken Purmer-Noord, Weidevenne en Purmer-Zuid hebben de enquête het meest ingevuld. Ook in de overige wijken was er een goede respons. Noordbeemster en Westbeemster zijn het slechtst vertegenwoordigd in de enquête, al wonen daar in verhouding ook minder mensen.

Verder blijkt dat de oudere doelgroepen (60-69 en 70+) oververtegenwoordigd zijn bij het invullen van de enquête. De enquête is verder goed ingevuld in de leeftijdscategorieën 30 tot 59. De jongeren jonger dan 20 jaar zijn sterk ondervertegenwoordigd in de enquête.

Belangrijkste redenen verkeersonveiligheid

In de laatste algemene vraag is respondenten gevraagd om in een notendop aan te geven waardoor verkeersonveiligheid in Purmerend vooral veroorzaakt wordt. Het merendeel van de respondenten gaf daarbij aan dat **het gedrag van de**

snellere fietsen (e-bikes, fatbikes, etc.) voor verkeersonveiligheid zorgt. Verder werd ook aangegeven dat er **te hard wordt gereden**. Op de derde plaats werd aangegeven dat **fietsters zich niet aan de regels houden**. Dit antwoord lijkt verwant aan het antwoord met betrekking tot het gedrag van snellere fietsers.

Open antwoorden

Verder zijn ook veel open antwoorden gegeven. Daarin is vooral aangegeven dat:

- ◀ verkeersproblematiek rondom scholen zorgen voor verkeersonveiligheid,
- ◀ verkeerslichten soms niet goed staan afgesteld waardoor fietsers lang moeten wachten,
- ◀ bussen zorgen voor verkeersonveilige situatie,
- ◀ het op bepaalde plekken in Purmerend ontbreekt aan goede oversteekvoorzieningen,
- ◀ en dat soms verkeersonveilige situaties ontstaan als gevolg van (slecht gesnoeide) bosschages.



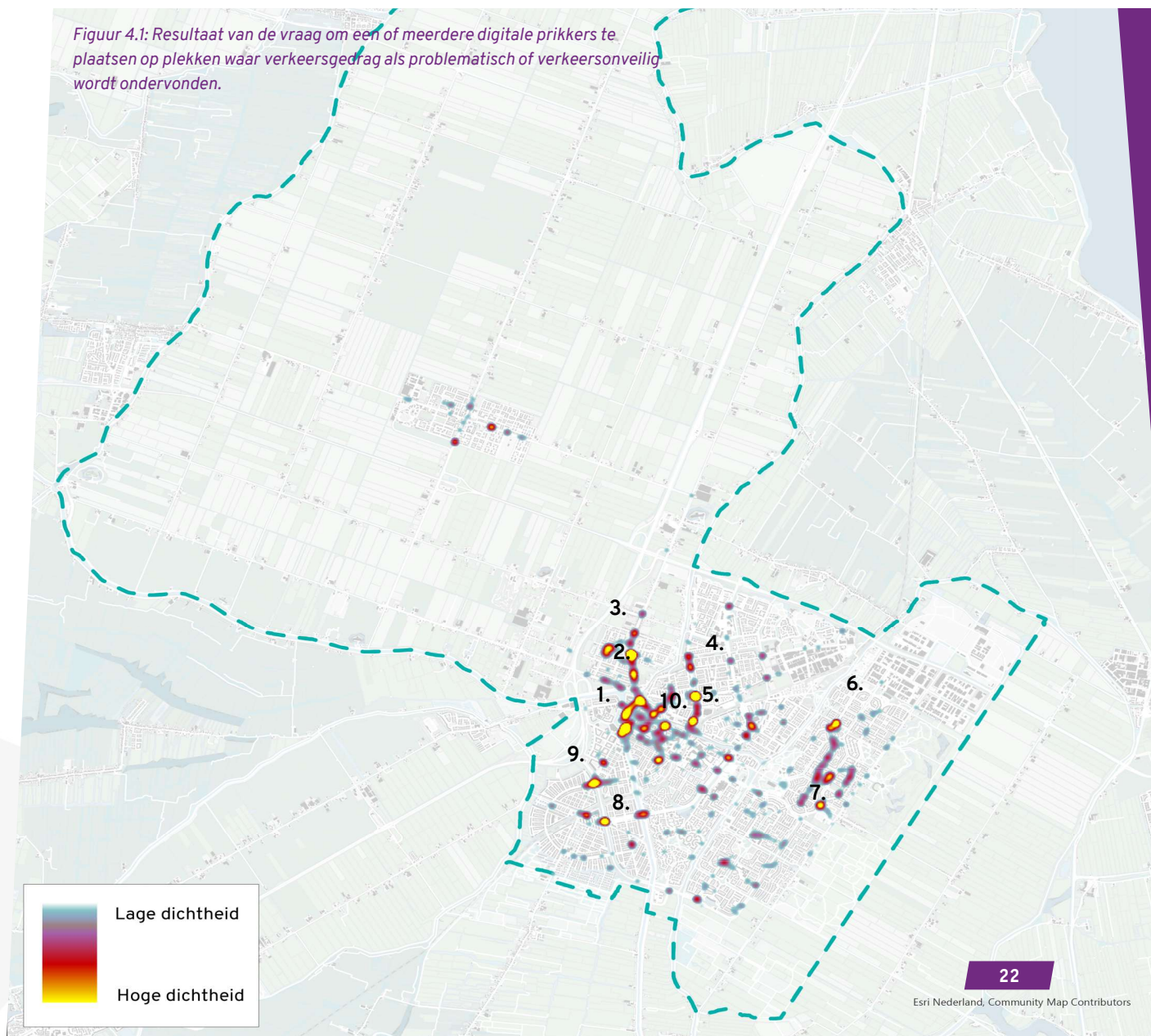
Kaartreacties met betrekking tot gedrag

In de heatmap hiernaast zijn de prikkers met betrekking tot het gedrag in het verkeer weergegeven. Daarbij geldt dat op de uitgelichte plekken (plekken met een hoge dichtheid) de meeste prikkers op of rondom die locatie zijn geplaatst. Omdat veel enkele prikkers verspreid zijn geplaatst, zijn in de heatmap alle locaties weergegeven waar ten minste 5 prikkers dicht bij elkaar zijn geplaatst. De volgende bundeling van prikkers valt daarbij op:

1. Tramplein
2. Gedempte Singelgracht - Gedempte Where
3. Purmerenderweg
4. Hoornselaan
5. Burgemeester D. Kooimanweg - Doplaan
6. Van Osweg
7. Grotenhuysweg - Purmerenderweg
8. Laan der Continenten – Australiëlaan
9. Amazonelaan
10. Looiersplein



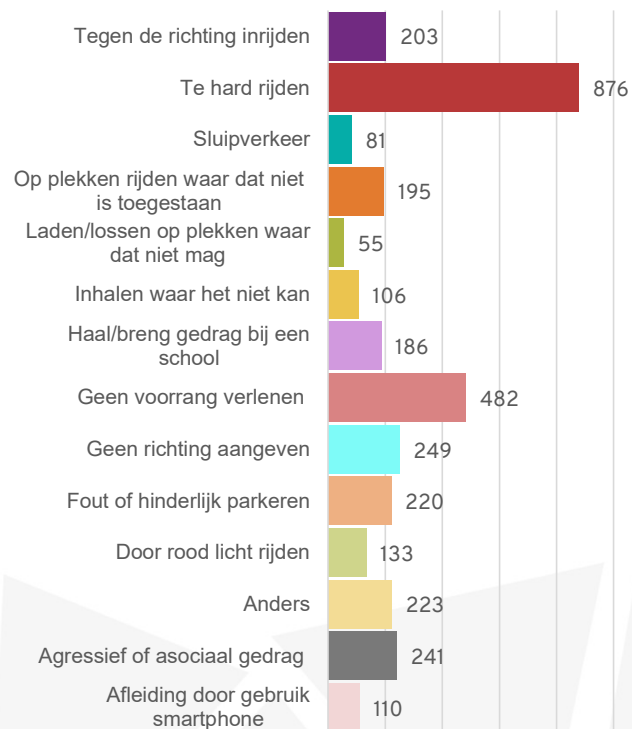
Figuur 4.1: Resultaat van de vraag om een of meerdere digitale prikkers te plaatsen op plekken waar verkeersgedrag als problematisch of verkeersonveilig wordt ondervonden.



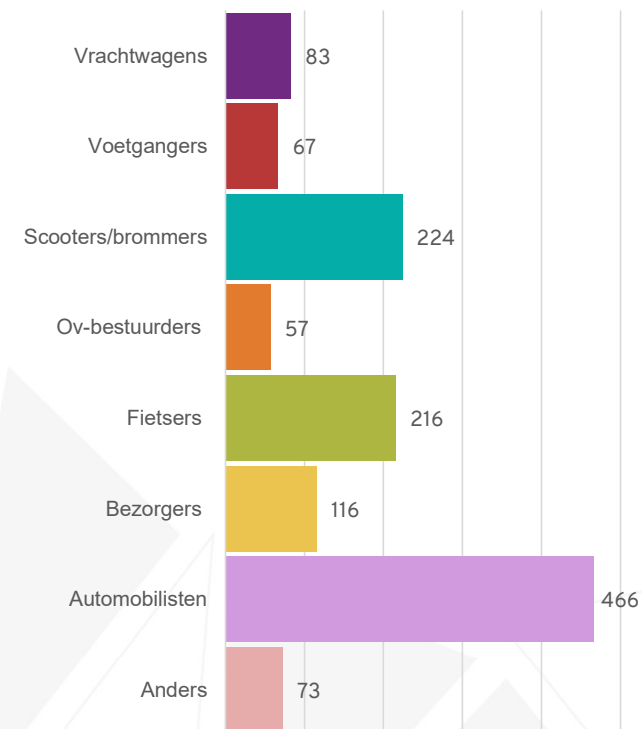
Na het plaatsen van een digitale prikker konden respondenten aangeven waarom op de betreffende plek sprake was van verkeersonveiligheid en door wie deze verkeersonveiligheid wordt veroorzaakt. In de grafieken hiernaast staat de responsdata van de twee vragen weergegeven.

Veruit belangrijkste reden voor onveiligheid door verkeersgedrag is 'te hard rijden'. Op een tweede plaats staat 'geen voorrang verlenen'.

Voornamelijk automobilisten veroorzaken de verkeersonveiligheid. Scooters, brommers en fietsers worden ook veel genoemd.



Grafiek 4.1: Resultaat van beantwoording vervolgvraag over oorzaak van verkeersonveilig gedrag op de betreffende locatie.



Grafiek 4.2: Resultaat van beantwoording vervolgvraag over veroorzaker verkeersonveilig gedrag.

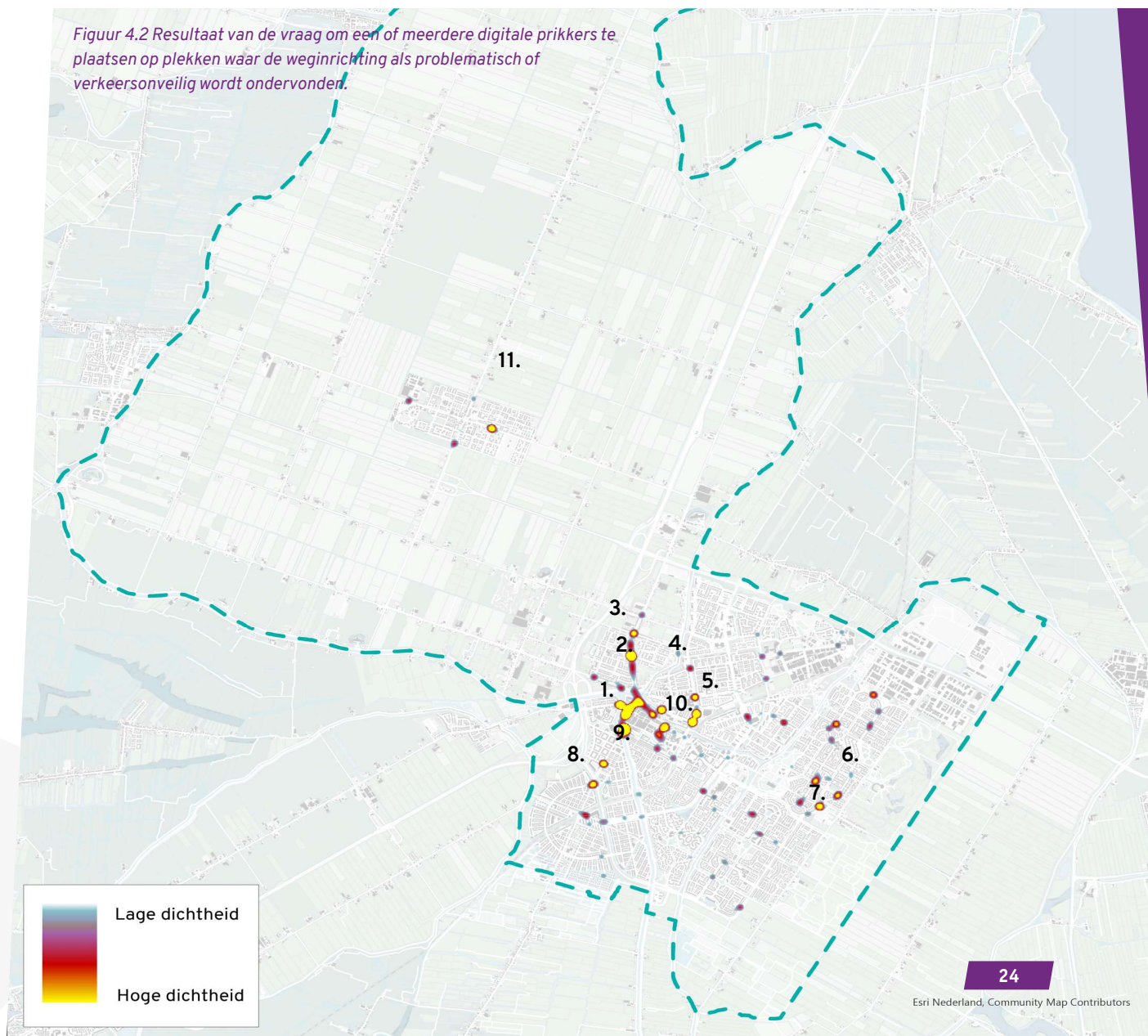


Kaartreacties met betrekking tot weginrichting

De geplaatste prikkers die betrekking hebben op de inrichting van de weg komen grotendeels overeen met de prikkers die in het kader van gedrag in het verkeer zijn geplaatst. Ook in de heatmap zijn weer alle locaties weergegeven waar ten minste 5 prikkers dicht bij elkaar zijn geplaatst. De volgende bundeling van prikkers valt daarbij op:

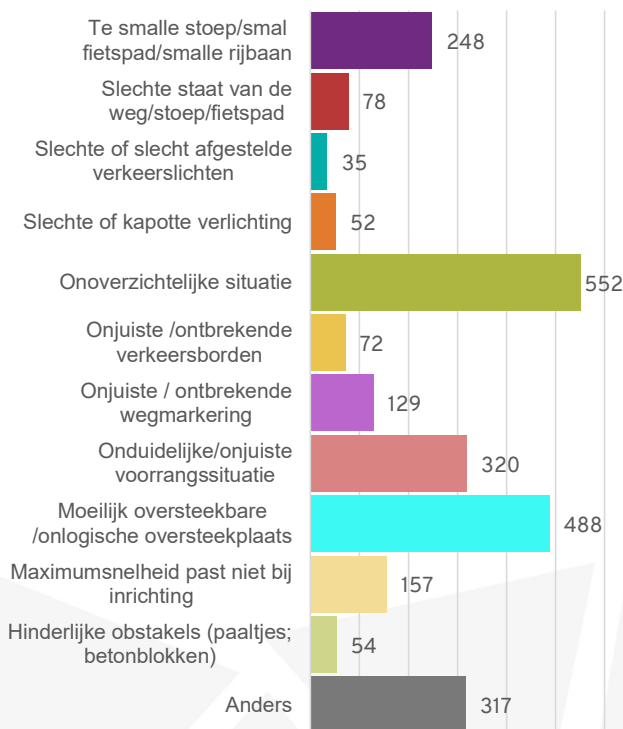
1. Tramplein
2. Gedempte Singelgracht - Gedempte Where - Sluisbrug
3. Purmerenderweg - Noorderpad
4. Hoornselaan
5. Burgemeester D. Kooimanweg – Wagenweg – Lambertus Huisengastraat
6. Grotenhuysweg - Zuivelstraat
7. Grotenhuysweg - Purmerenderweg
8. Laan der Continenten – Amazonelaaan
9. Melkweg - Donaulaan
10. Looiersplein
11. Rijperweg – Hendrick de Keyserweg

Figuur 4.2 Resultaat van de vraag om een of meerdere digitale prikkers te plaatsen op plekken waar de weginrichting als problematisch of verkeersonveilig wordt ondervonden.

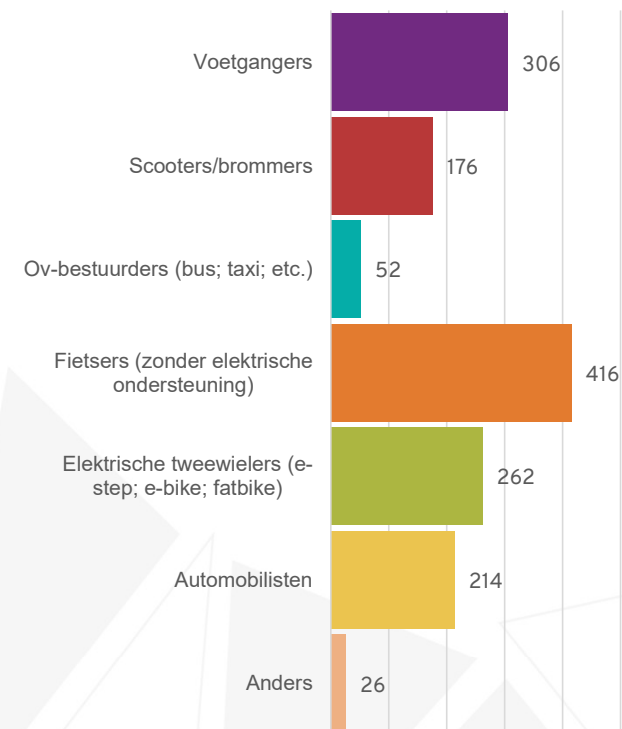


Op de vervolgvraag blijkt – zoals in de linker grafiek is te zien – dat met name onoverzichtelijke situaties, moeilijk oversteekbare/onlogische oversteekplaatsen en onduidelijke/onjuiste voorrangssituaties de belangrijkste onderliggende factoren zijn voor onveiligheid als gevolg van de inrichting van de weg. Ook is veel gebruikgemaakt van de optie ‘anders’ om antwoorden toe te lichten. Daarin werd een aantal keer aangegeven dat schoolomgevingen veiliger ingericht moeten worden.

Uit de rechter grafiek is te zien dat de weginrichting vooral voor de (elektrische) fietsers en voetgangers verkeersonveilig is ingericht.



Grafiek 4.3: Resultaat van beantwoording vervolgvraag over de oorzaak van verkeersonveilig als gevolg van de weginrichting.



Grafiek 4.4: Resultaat van beantwoording vervolgvraag over de doelgroep met betrekking tot een verkeersonveilige weginrichting.



4.2 Samengevat

De enquête is door ongeveer 3.000 respondenten ingevuld. De wijken Purmer-Noord, Weidevenne en Purmer-Zuid zijn daarbij het meest vertegenwoordigd. Het zijn vooral oudere doelgroepen (60-69 en 70+) die de enquête hebben ingevuld. Het merendeel van de respondenten gaf aan dat het gedrag van de snellere fietsen (e-bikes, fatbikes, etc.) en te hard rijden in algemeenheid zorgt voor verkeersonveiligheid in Purmerend.

Uit de kaartreacties die zijn verzameld over verkeersgedrag blijkt dat vooral 'te hard rijden' en 'geen voorrang verlenen' de belangrijkste redenen zijn voor onveiligheid. Vooral automobilisten en tweewielers veroorzaken deze verkeersonveiligheid. In de kaartreacties die betrekking hadden op de inrichting van de weg zijn met name 'onoverzichtelijke situaties' en 'oversteekbaarheid' genoemd als belangrijke thema's die zorgen voor onveiligheid. Daarbij werd aangegeven dat met name voor de (elektrische) fietsers en voetgangers de openbare ruimte op bepaalde plekken verkeersonveilig is ingericht.

In de figuur hiernaast zijn geplaatste prikkers weergegeven. Opvallend is dat de locaties sterk overeenkomen met de verkeersongevallenconcentraties uit hoofdstuk 3.

Zoals reeds benoemd heeft subjectieve onveiligheid geen eenduidige relatie met ongevallen. Echter, uit de figuren hieronder is wel te zien dat de verkeersongevallenconcentraties (VOC's) grote overeenkomsten kent met de geplaatste prikkers. Zo komen het Tramplein, de Gedempte Singelgracht/ Gedempte Where, Hoornselaan, Gorslaan, Jaagweg en de Amazonelaan in beide analyses terug.



Figuur 4.3: Vergelijking meldingen subjectieve onveiligheid met verkeersongevallenconcentraties uit de objectieve ongevalanalyse.



Risicoanalyse

In de aanpak van de verkeersveiligheid staat de risicogestuurde aanpak – in lijn met het SPV2030 - centraal. Door verkeersveiligheidsrisico's tijdig in kaart te brengen, kunnen wegbeheerders gerichte maatregelen treffen om deze risico's te verminderen of te elimineren, waardoor de verkeersveiligheid wordt verbeterd en ongevallen worden voorkomen.

5.1 Risico-indicatoren

De kern van risicogestuurd werken ligt in het identificeren en in kaart brengen van de belangrijkste risicosituaties en gedragingen binnen het verkeerssysteem (de risicoanalyse). De gehanteerde risico-indicatoren zijn gebaseerd op de negen thema's vanuit het SPV2030* en zijn verwant aan de inrichting van infrastructuur, kwetsbare verkeersdeelnemers en verkeersgedrag. Voor het uitvoeren van de risicoanalyse zijn de volgende indicatoren gebruikt: snelheid/snelheidsoverschrijding, hoofdfietsroutes, wegcategorisering, aanwezigheid van scholen, aanwezigheid

van zorgvoorzieningen en recreatiegebieden. Verder is gekeken naar verkeersongevallenconcentraties. Tot slot is gekeken of een bepaald wegvak of locatie is genoemd in de subjectieve verkeersonveiligheidsanalyse (zie hoofdstuk 4).

Ongevalslocatie

De ongevallenanalyse biedt inzicht in locaties waar ongevallen zich concentreren. Een ongevallenconcentratie is een sterke indicator voor een structureel probleem. Gekeken is – volgens de werkwijze in hoofdstuk 4 – naar de ongevallen die plaatsgevonden tussen 2019 en 2024, waarbij onderscheid wordt gemaakt in de volgende klassen: 2-3 ongevallen, 4-5 ongevallen en 5+ ongevallen.

Snelheid

Snelheid is een belangrijke risico-indicator voor zowel het ontstaan van ongevallen als de ernst van de gevolgen. Op basis van Floating Car Data uit ViaStat zijn de snelheden en V85-waarden op wegvakken in Purmerend geanalyseerd. De V85-waarde geeft een indicatie van de "redelijke en veilige" snelheid die de meerderheid van de bestuurders hanteert, en wordt gebruikt om de inrichting van wegen te beoordelen en te bepalen of verkeersmaatregelen nodig zijn. Specifiek is gekeken naar een snelheidsoverschrijding van ten minste 10 km/u.

** De 9 thema's vanuit het SPV2030 zijn: Veilige infrastructuur, heterogeniteit in het verkeer, technologische ontwikkeling, kwetsbare verkeersdeelnemers, onervaren verkeersdeelnemers, rijden onder invloed, snelheid in het verkeer, afleiding in het verkeer en verkeersovertreders.*



Wegencategorisering

Gebiedsontsluitingswegen (hierna GOW's) kenmerken zich door de (zware) verkeersfunctie, een hogere verkeersintensiteit, de aanwezigheid van doorgaand verkeer en een maximumsnelheid van 50 km/u. Uit de ongevallenanalyse (zie hoofdstuk 3) blijkt dat de meerderheid van de ongevallen plaatsvindt op een 50 km/u weg. Daarom is een GOW als risico-indicator meegenomen in de risicoanalyse.

Hoofdfietspaden

Hoofdfietspaden verwerken doorgaans grotere hoeveelheden fietsverkeer en vallen vaak gedeeltelijk samen met schoolroutes. Op het moment dat een hoofdfietspad een GOW kruist of daarmee samenvalt is sprake van een verhoogd risico. Het is vanuit de **Duurzaam Veilig principes*** namelijk voorgeschreven dat er vrijliggende fietspaden liggen langs GOW's. Er vindt dan uitwisseling plaats tussen kwetsbare verkeersdeelnemers en een doorgaans groter en sneller rijdend verkeersaanbod van gemotoriseerd verkeer. Daarom zijn hoofdfietspaden als risico-indicator in de risicoanalyse opgenomen.

Aanwezigheid voorzieningen

Voorzieningen trekken verkeer aan. Specifiek is gekeken naar voorzieningen die kwetsbare doelgroepen aantrekken. Dat zijn scholen, gezondheidscentra, recreatiegebieden en winkelcentra. Daarbij is in de scoringsmethodiek (zie paragraaf 5.2) onderscheid gemaakt in de aanwezigheid van scholen en de overige voorzieningen.

Subjectieve onveiligheid

Doorgaans worden risico's in het verkeerssysteem in kaart gebracht met behulp van risicofactoren die wetenschappelijk bewezen een verband hebben met verkeersonveiligheid. Subjectieve verkeersveiligheid is geen wetenschappelijk bewezen risico-indicator, omdat het geen eenduidige relatie heeft met ongevallen. Toch kan subjectieve verkeersveiligheid indirect wel invloed hebben op objectieve verkeersveiligheid, omdat het het verkeersgedrag en de mobiliteitskeuzes beïnvloedt. Een voorbeeld hiervan vinden we in het fenomeen 'verdrongen mobiliteit'. Dat betekent dat mensen door een beleving van verkeersonveiligheid een bepaalde verkeerslocatie of vervoerswijze vermijden. Bovendien neemt Purmerend signalen vanuit de maatschappij serieus. Om deze reden is subjectieve onveiligheid meegenomen als risico-indicator. De resultaten van de subjectieve ongevallenanalyse zijn in hoofdstuk 6 opgenomen.

*Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig is een benadering die gericht is op het verbeteren van de verkeersveiligheid op de wegen in Nederland. Het doel van Duurzaam Veilig is het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers door een verkeerssysteem te creëren waarin de vorm, functie en het gebruik van de infrastructuur op elkaar zijn afgestemd.

Binnen Duurzaam Veilig zijn vijf leidende principes:

1. **Functionaliteit:** elke weg wordt ingedeeld in een wegklasse, zoals stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg.
2. **Homogeniteit:** er is een gelijkwaardigheid in massa, snelheid en rijrichting van de voertuigen.
3. **Herkenbaarheid:** het wegontwerp bevat essentiële kenmerken die de weggebruikers helpen de situatie te herkennen.
4. **Vergevingsgezindheid:** het ontwerp van de weg is zo ingericht dat kleine fouten niet direct leiden tot letsel of ernstigere gevolgen.
5. **Statusonderkenning:** het ontwerp houdt rekening met het vermogen van weggebruikers om hun taakbekwaamheid in te schatten.



5.2 Scoringsmethodiek risicoanalyse

Op basis van diverse (open) databronnen zijn risicolocaties in Purmerend in beeld gebracht. Daarbij is gebruikgemaakt van databronnen als het Nationaal Wegenbestand, Openstreetmap, geregistreerde ongevallendata (ViaStat) en gereden snelheden (ViaStat). De verschillende risico-indicatoren zijn met behulp van een geografisch informatiesysteem dat wordt gebruikt om data te analyseren 'over elkaar gelegd'.

Hieruit zijn de locaties (trajecten, gebieden) benoemd waar een combinatie van risico-indicatoren leidt tot een verhoogd algeheel risico. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen locaties waar sprake is van een hoog risico, een middelhoog risico en een laag risico. In de tabel hieronder zijn de scores per risico-indicator weergegeven. Voor een locatie of wegvak zijn maximaal 5 punten te behalen.

Risico-indicatoren	Scoring	Score
Ongevallen	Gradaties 2-3 4-5 5+ ongevallen tussen 2019 en 2024	0,17 0,33 0,67
Snelheid	V85 ligt 10 km/u boven maximum snelheid	0,67
Wegencategorisering	GOW's (wegen met veel / doorgaand autoverkeer)	0,67
Fietspaden	Hoofd fietspadenstructuur	0,67
Aanwezigheid school	Straal van ca. 200m rondom school	0,67
Aanwezigheid zorgvoorziening en/of recreatievoorziening	Straal van ca. 200m rondom voorzieningen die kwetsbare verkeersdeelnemers aantrekken: recreatie, zorgvoorziening, winkelgebied. 0,33 per voorziening.	1,00
Subjectieve onveiligheid	Overlap met subjectieve ingegeven locatie subjectieve onveiligheid (5x of meer). Straal van ca. 25 meter.	0,67
Maximale score		5 pt

Tabel 5.1: Scoring per risico-indicator



5.3 Aandachtslocaties met een hoog risico

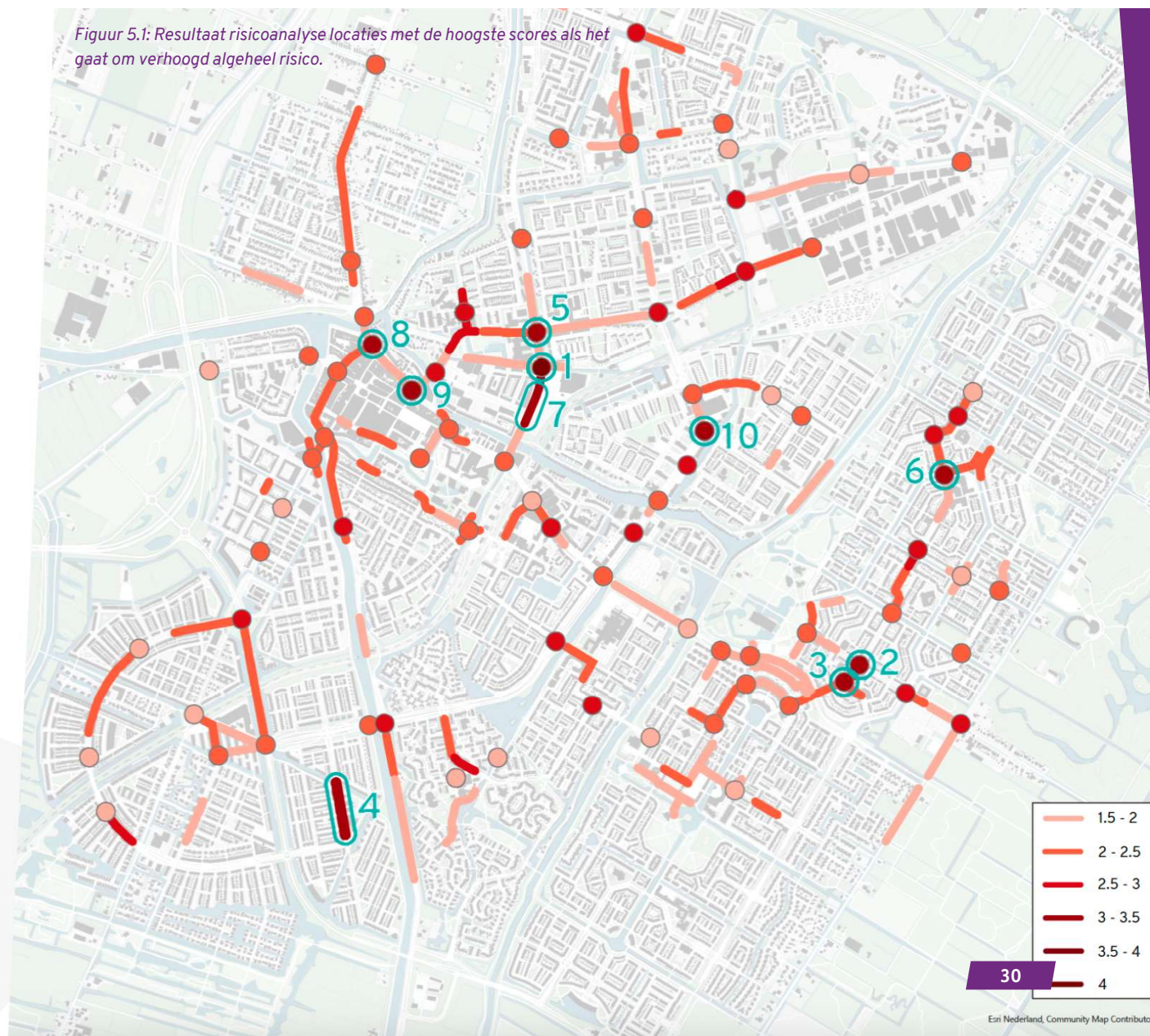
Uit de risicoanalyse blijkt dat de volgende 10 locaties het hoogste risico kennen (score 3-4 punten).

#	Locatie
1.	Burgemeester D. Kooimanweg – Doplaan
2.	Overlanderstraat – Purmerenderweg
3.	Tilburyplein - Tilburystraat
4.	Gangeslaan
5.	Hoornselaan – Burgemeester D. Kooimanweg
6.	Overlanderstraat – Gildeplein
7.	Burgemeester D. Kooimanweg (tussen Doplaan en Wagenweg)
8.	Gedempte Where – Gedempte Singelgracht
9.	Gedempte Where – Hoornselaan
10.	Churchillaan – Hannie Schaffstraat

Bij de meeste locaties die aangemerkt zijn als locaties met een hoog geheel risico, zijn (de combinatie van) GOW, samenvallen van (hoofd)fietsroutes en de aanwezigheid van voorzieningen (kwetsbare verkeersdeelnemers) terugkerende thema's. Daarnaast zijn de meeste locaties eveneens benoemd in de subjectieve verkeersveiligheidsanalyse.



Figuur 5.1: Resultaat risicoanalyse locaties met de hoogste scores als het gaat om verhoogd geheel risico.

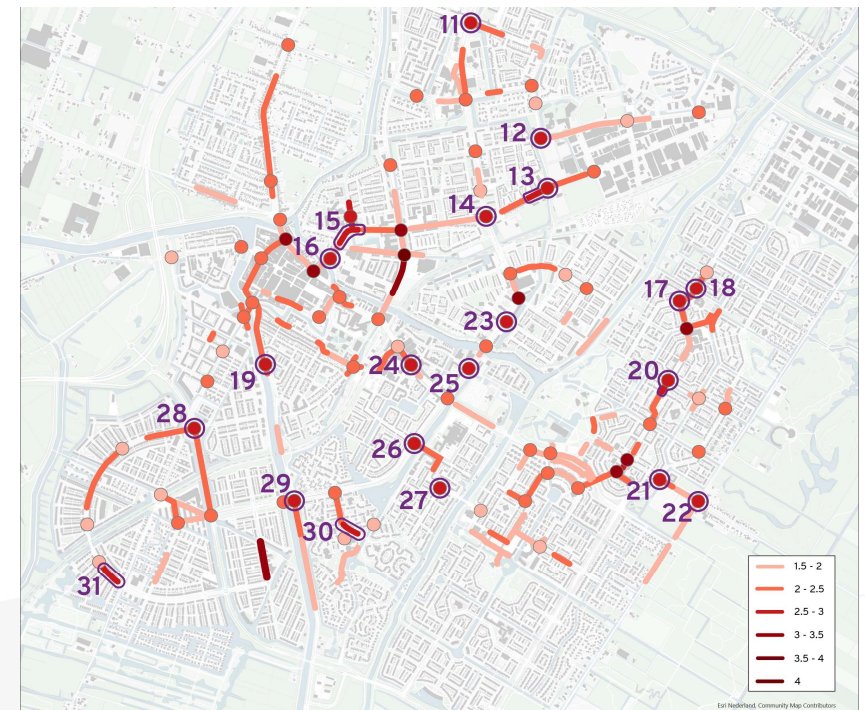


5.4 Aandachtslocaties (middelhoog risico)

Uit de risicoanalyse zijn ook locaties inzichtelijk gemaakt waarbij sprake is van een middelhoog risico (score 2,5 - 3 punten), ofwel aandachtslocaties. De locaties staan hiernaast en hieronder opgesomd. In bijlage C is per locatie aangegeven welk of welke risico-indicator(en) op de betreffende locatie van toepassing zijn.

#	Locatie	#	Locatie
11.	Salvador Allendelaan – Dominee Martin Luther Kingweg	22.	Purmerenderweg - Westerweg
12.	Flevostraat - Koogsingel	23.	Churchillaan - Mercuriusweg
13.	Van IJsendijkstraat t.h.v. Achterom	24.	Slenkstraat - Waterlandlaan
14.	Van IJsendijkstraat – Doctor J.M. Den Uyllaan	25.	Gorslaan - Churchillaan
15.	Hoornselaan t.h.v. Aletta Jacobslaan	26.	Gorslaan - Weteringstraat
16.	Hoornselaan - Wagenweg	27.	Bovenlandsestraat - Dijkscampenlaan
17.	Van Osweg - Overlanderstraat	28.	Laan der Continenten - Amazonelaan
18.	Van Osweg - Schouwsingel	29.	Jaagweg - Gorslaan
19.	Jaagweg t.h.v. Fresiastraat	30.	Linnaeuslaan tussen Dotterbloem en Rietsingelpad
20.	Overlanderstraat t.h.v. Banning Cocqgracht	31.	Zambezilaan tussen Port Saidweg en Purmerland
21.	Grotenhuysweg - Purmerenderweg		

Tabel 5.2: Overzicht risicolocaties middelhoog algeheel risico



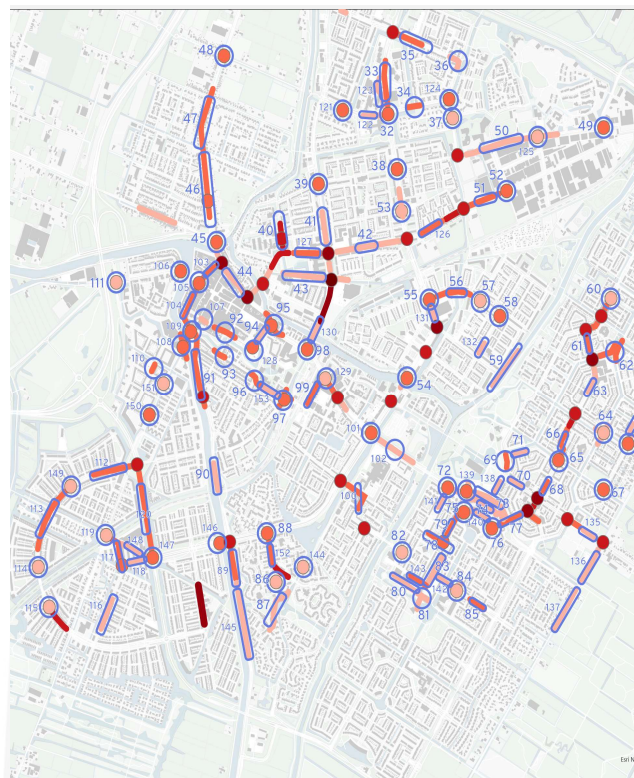
Figuur 5.2: Aandachtslocaties middelhoog algeheel risico



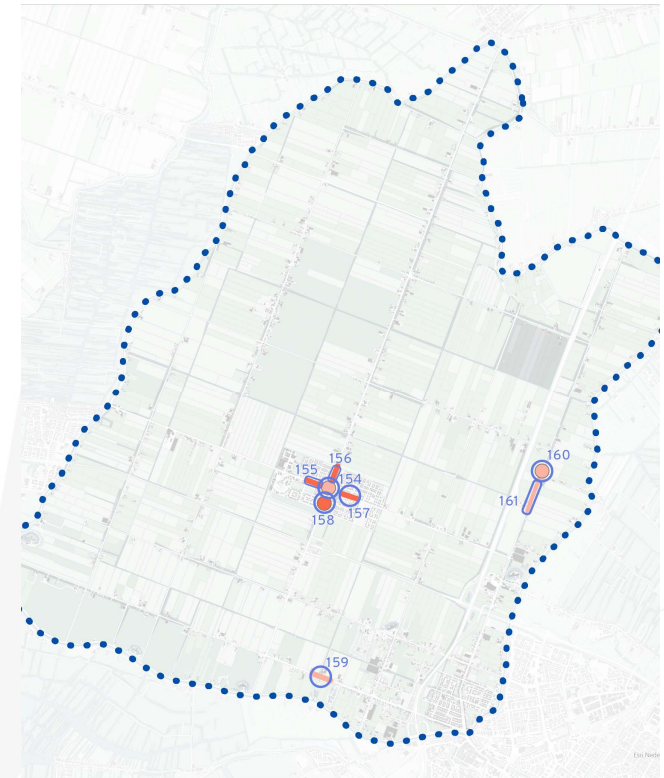
5.5 Aandachtslocaties (laag of lager risico)

Tot slot zijn er vanuit de risicoanalyse ook een ruime hoeveelheid locaties in Purmerend en de Beemster inzichtelijk gemaakt waar sprake is van een laag of lager veiligheidsrisico. Vaak gaat het daarbij om locaties of wegvakken waar slechts een enkele risico-indicator van toepassing is.

In bijlage E van dit verkeersveiligheidsplan is de groslijst en het overzicht van de aandachtslocaties met een laag risico aangegeven en is daarbij vermeld welk of welke risico-indicator(en) op de betreffende locatie van toepassing zijn.



Figuur 5.3: Risicolocaties laag geheel risico Purmerend



Figuur 5.4: Risicolocaties laag geheel risico in de Beemster



Maatregelen

In dit hoofdstuk staan de maatregelen die we de komende jaren in gemeente Purmerend gaan treffen om de gemeentelijke doelstellingen – zoals benoemd in hoofdstuk 2 – te kunnen halen. De maatregelen zijn uitgewerkt rondom de 3 E's.

6.1 Infrastructurele maatregelen

Infrastructurele maatregelen zijn vaak kostbaar en vereisen een uitgebreid voorbereidingstraject. Het is daardoor vrijwel niet haalbaar om al deze maatregelen tegelijkertijd of op korte termijn uit te voeren. Het is daarom belangrijk om te prioriteren. Verder maken we onderscheid in algemene en locatiegerichte maatregelen.

Algemene maatregelen

Infrastructuur is nauw verwant aan verkeersveiligheid. Een aanzienlijk deel van de verkeersonveiligheid wordt namelijk veroorzaakt doordat een weg niet optimaal is ingericht en daardoor niet aansluit bij de functie van de weg en de beoogde snelheid die er op die weg gereden mag worden. Met andere woorden: de inrichting van de weg voldoet dan niet aan het principe van Duurzaam Veilig. Het is daarom

wenselijk dat erftoegangswegen (30 km/u) en gebiedsontsluitingswegen (50 km/u) zoveel mogelijk zijn ingericht conform de ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig.

Voor 30 km/u wegen betekent dat concreet: smallere rijbanen, klinkerverharding en zo min mogelijk lange weggedeelten. Verder is het wenselijk dat op locaties waar verkeer elkaar relatief veel kruist, extra maatregelen worden getroffen om een zo laag mogelijke snelheid af te dwingen. Voorbeelden zijn wegversmallingen, verkeersdrempels en verbeterde oversteekplaatsen. Bij 50 km/u wegen is het van belang dat er vrijliggende fietsvoorzieningen zijn en dat er goede oversteekvoorzieningen zijn. Juist omdat uit de objectieve ongevalanalyse blijkt dat in Purmerend bovengemiddeld veel gewonden vallen op 50 km/u wegen.

GOW30

Het is echter niet altijd mogelijk om alle gebiedsontsluitingswegen in gemeente Purmerend conform daarvoor aanbevolen inrichtingseisen vorm te geven. Enerzijds vanwege de beperkte fysieke ruimte, anderzijds omdat een weg zowel een verkeers- als verblijfsfunctie heeft. Deze wegen worden gecategoriseerd naar **GOW30** (gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u).



Het gaat vooral om wegen waar; geen vrijliggende fietspaden aanwezig of niet in te passen zijn, er (haakse) parkeerplaatsen langs de weg aanwezig zijn, veel wordt overgestoken, veel aansluitingen van erftoegangen zijn of waar voorzieningen zoals winkels of scholen aanwezig zijn. Voorbeelden van dit soort wegen zijn Grevelingenmeer, Wolgalaan, Overlanderstraat en Linnaeuslaan.

Verkeerslichtinstallaties (VRI's)

Uit de gehouden enquête blijkt dat fietsers vaak lang moeten wachten bij verkeerslichten. Daardoor rijden ze soms door rood. Dat is gevaarlijk. Daarom gaan wij de wachttijden bij Verkeerslichtinstallaties (VRI's) controleren en aanpassen waar nodig. Daarnaast is er nog een probleem: soms krijgen auto's tegelijk groen licht met fietsers of voetgangers. Dit noemen we een deelconflict. Dat zorgt voor verwarring en gevaar. Wij gaan dit oplossen door de verkeerslichten zo aan te passen dat er geen deelconflicten meer voorkomen.

Positionering van kwetsbare doelgroepen

Uit de objectieve analyse blijkt dat met name jongeren en gebruikers van tweewielers oververtegenwoordigd zijn in het lokale ongevalsbeeld, in vergelijking met de landelijke cijfers.

Hoewel ouderen in gemeente Purmerend relatief minder betrokken zijn bij ongevallen dan landelijk gemiddeld, blijft het aantal ongevallen in die groep groot.

Zij blijven een risicogroep en verdienen vanwege hun kwetsbaarheid expliciete aandacht binnen het verkeersveiligheidsbeleid. Deze bevindingen rechtvaardigen een prominentere positionering van kwetsbare doelgroepen in dit plan. Het wordt aanbevolen om per doelgroep een gerichte strategie te ontwikkelen, gebaseerd op lokale data en afgestemd op de specifieke risico's en behoeften. Hierbij kan gedacht worden aan de volgende zaken.

Doelgroep jongeren:

- ◀ Ontwikkelen van veilige schoolroutes en schoolomgevingen.
- ◀ Inrichten van fietsvriendelijke en overzichtelijke kruispunten.
- ◀ Gerichte educatieve programma's op scholen.
- ◀ Toepassing van maatregelen en bewustwordingscampagnes die gedrag beïnvloeden.

Vergevingsgezindheid

Oorspronkelijk was vergevingsgezind ontwerpen vooral gericht op ouderen, die (net zoals in gemeente Purmerend) vaker betrokken zijn bij (enkelvoudige) fietsongevallen. Maar wat de veiligheid van ouderen bevordert, komt ook ten goede aan alle andere gebruikers van het Purmerendse fietsnetwerk. Bij vergevingsgezind ontwerpen staan de volgende ontwerpprincipes centraal: voldoende ruimte in de breedte, visuele geleiding (rondom wegverloop en fysieke obstakels), vergevingsgezind maken van randen en bermen (bijvoorbeeld toepassen schuine banden) en het minimaliseren van het aantal obstakels op en langs fietspaden (denk aan afsluitpalen).



Doelgroep ouderen:

- ▶ Aanleggen van seniorvriendelijke oversteekplaatsen.
- ▶ Verbetering van de looproutes naar voorzieningen.
- ▶ Toepassing van maatregelen en bewustwordingscampagnes die gedrag kunnen beïnvloeden.
- ▶ Het streven om de hoofdfietsroutes zoveel mogelijk op te waarderen conform de actuele inrichtingseisen van het CROW* en de ontwerpprincipes rondom vergevingsgezindheid.

Locatiegerichte maatregelen

De grootste winst voor het significant verbeteren van de verkeersveiligheid valt te behalen op de locaties die het hoogst scoren in de risicoanalyse. We prioriteren maatregelen op basis van de mate van urgentie, waarbij we onder meer kijken naar de mate van de aanwezigheid van risicofactoren, de samenhang met andere lopende programma's, de aanpak van specifieke risicogroepen en de aard van de verkeersveiligheidsproblematiek in het gebied.

Uitvoeringsagenda 2026 - 2030

Om richting te geven aan de fasering en uitvoerbaarheid hiervan, hebben we het programma onderverdeeld in acties op korte, middellange en lange termijn. Deze aanpak vergroot de mate van concreetheid en onderstreept het uitvoeringsgerichte karakter van het verkeersveiligheidsplan. De overzichten uit paragraaf 5.3 en 5.4 van dit document vormen de basis voor de prioriteringslijst en het bijbehorende maatregelenpakket. Deze wordt verder uitgewerkt in een **Uitvoeringsagenda Purmerend 2026 - 2030**. De agenda wordt gebiedsgericht vormgegeven, met een opbouw per gebied of wijk.

Andere risicolocaties en aandachtswegen

De risicoanalyse in dit document is geen uitputtende studie. Door heel Purmerend en de Beemster zijn er nog meer specifieke risicolocaties en aandachtswegen die als gevolg van de gekozen benadering van de risicoanalyse niet direct zichtbaar zijn. Daarom worden ook de bij de enquête binnengekomen meldingen in de verkeersveiligheidsaanpak betrokken.

**CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.*



6.2 Maatregelen educatie

Onveilige verkeerssituaties hangen vaak samen met menselijk gedrag. Daarom zetten we al jaren in op verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding. Veel van deze activiteiten sluiten aan bij landelijke en regionale campagnes die worden aangeboden door Verkeer en Meer, een initiatief van de Vervoerregio Amsterdam. Voor het onderdeel verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding volgt zij actief de programma's en ontwikkelingen van Verkeer en Meer.

Enkele bekende campagnes zijn de 'BOB-campagne' tegen rijden onder invloed, 'AAN in het donker' over het belang van goede fietsverlichting en 'Met elkaar overweg', gericht op het bevorderen van sociaal verkeersgedrag. Deze en andere campagnes gaan we verder toelichten in een Uitvoeringsagenda 2026 - 2030.

Waar nodig passen we campagnes aan of ontwikkelen we aanvullende lokale acties, zodat deze beter aansluiten bij de situatie in Purmerend. Daarbij besteden we extra aandacht aan kwetsbare doelgroepen, zoals kinderen en jongeren tot 24 jaar en ouderen. Maar ook aan kwetsbare vervoerswijzen zoals tweewielers en voetgangers. In vergelijking met landelijke cijfers zijn deze groepen in Purmerend relatief vaker betrokken bij verkeersongevallen.

Kinderen in het verkeer

Een belangrijke aanleiding voor dit verkeersveiligheidsplan is onveiligheid rondom schoolomgevingen. Daarom zetten we sterk in op de verkeersveiligheid van kinderen. We bieden scholen, kinderen én ouders handvatten om actief en bewust met verkeersveiligheid om te gaan.

We moedigen ouders aan om hun kinderen lopend of fietsend naar school te brengen, zodat er minder autoverkeer is rondom scholen, wat de veiligheid direct ten goede komt.

Daarnaast zetten we jaarlijks in op de campagne 'Onze scholen zijn weer begonnen'. Na de zomervakantie is er een aantoonbare piek in het aantal kinderen dat betrokken raakt bij ongevallen (bron: VVN). De campagne richt zich met name op automobilisten, die in 95% van de gevallen een rol spelen bij dergelijke ongevallen (bron: SWOV).

Jonge verkeersdeelnemers

Uit de objectieve analyse (zie hoofdstuk 3) blijkt dat het aandeel jonge verkeersdeelnemers onder de verkeersgewonden in Purmerend relatief hoog is en daarmee duidelijk afwijkt van landelijke trends. Dit onderstreept de noodzaak om deze doelgroep gericht en intensiever te benaderen met voorlichting, educatie en

gedragsbeïnvloeding.

We zetten daarom sterker in op programma's die specifiek gericht zijn op jongeren. Daarbij besteden we aandacht aan risicogedrag zoals snelheid, afleiding door smartphones en het gebruik van opgevoerde vervoermiddelen. We benutten hiervoor toepasbare strategieën en campagnes op sociale media. Door jongeren op een laagdrempelige en herkenbare manier aan te spreken, vergroten we de kans op gedragsverandering en bewust verkeersgedrag.

Fietsveiligheid ouderen

Het aantal fietsongelukken onder ouderen is sterk toegenomen. In 2022 was het aantal dodelijke fietsongevallen zelfs het hoogste in 27 jaar. Ook in Purmerend zien we deze trend. Toch is fietsen belangrijk voor de zelfstandigheid en vitaliteit van ouderen. Daarom ondersteunen we campagnes die hen helpen veilig te blijven fietsen, bijvoorbeeld door middel van trainingen en bewustwording.



E-bikes

Veel e-bikes kunnen eenvoudig worden opgevoerd. Rijden met opgevoerde e-bikes kan leiden tot gevaarlijke situaties en overlast. We zetten daarom in op bewustwording van de risico's. Hierbij hebben we speciale aandacht voor jongeren omdat zij veel gebruikmaken van (opgevoerde) e-bikes. In hoofdstuk 3 is te lezen dat bij circa 30% van de verkeersgewonden een voertuig uit de categorie 'bromfiets+' betrokken is, waaronder speedpedelecs, brom- en scootmobielen en fatbikes. Daarnaast stimuleren we sociaal rijgedrag op de fiets.

Snelheid

We ontvangen regelmatig meldingen van bewoners over te hard rijden. Al een kleine overschrijding van de snelheid kan ernstige gevolgen hebben, doordat de remweg toeneemt. Daarom zetten we extra in op campagnes en acties gericht op snelheid om zo het aantal snelheidsongevallen terug te dringen.

Lokale moddercampagne

In 2024 organiseerden we voor het eerst een lokale moddercampagne in de oogstperiode. In de Beemster, waar veel agrariërs actief zijn, kan modder op de weg zorgen voor gladheid en gevaarlijke situaties. De campagne richt zich op bewustwording van dit risico bij weggebruikers én het creëren van begrip voor het werk van agrariërs.



6.3 Handhaving (enforcement)

Gemeente Purmerend kiest voor een slimme, integrale en risicogestuurde aanpak van verkeershandhaving als krachtig middel om verkeersveiligheid te verbeteren. Door gericht op te treden tegen verkeersonveilig gedrag, stimuleren we veilig verkeersgedrag. We focussen daarbij op kwetsbare groepen zoals jongeren en ouderen, op risicovolle locaties zoals schoolomgevingen en op het toenemende gebruik van voertuigen zoals fatbikes.

Onze aanpak sluit aan bij SPV 2030, de uitgangspunten van Duurzaam Veilig en onze eigen beleidsdoelen rond leefbaarheid en gedrag.

Wat we doen

We zetten in op vijf pijlers:

- ▶ Samenwerken met politie, BOA's, scholen en andere partners.
- ▶ Gericht handhaven op risicogroepen, risicolocaties en risicogedrag.
- ▶ Combineren van handhaving met educatie en communicatie om gedragsverandering te stimuleren.

- ▶ Gebruik van data en monitoring om de aanpak continu te verbeteren.
- ▶ Zichtbare normstelling, zodat gewenst gedrag duidelijk en herkenbaar wordt.

Hoe pakken we dit aan?

We combineren preventieve en repressieve handhaving in wijken, bij scholen en op plekken met verhoogd risico. Dit doen we in samenhang met voorlichting, campagnes en aanpassingen in de infrastructuur. Deze aanpak vormt de basis voor het uitvoeringsgerichte Handhavingsplan binnen het bredere verkeersveiligheidsprogramma.

Handhavingsstrategie

Handhaving is meer dan boetes uitdelen. We zetten het bewust in als proactieve gedragsinterventie. Daarmee stellen we duidelijke normen in de openbare ruimte en grijpen we in bij onveilig gedrag. Ook nieuwe risico's, zoals opgevoerde fatbikes en speedpedelecs, nemen we gericht onder de loep. Jongeren, ouderen en schoolgaande kinderen krijgen hierbij extra aandacht.

Samenwerking als sleutel

De gemeente neemt de regie en werkt nauw samen met politie, BOA's en ketenpartners. BOA's spelen een centrale rol in het dagelijkse handhavingswerk. Zij zijn zichtbaar aanwezig en spreken mensen aan op overtredingen zoals foutparkeren of fietsen op de stoep. Dankzij steeds meer bevoegdheden kunnen BOA's effectiever optreden, ook richting fietsers.

De samenwerking met de politie wordt versterkt via een gezamenlijk handhavingsplan. Door deze gecoördineerde aanpak vergroten we het effect van toezicht en optreden.

Slimme inzet van technologie

Technologie helpt ons het gedrag van weggebruikers te beïnvloeden. Flexflitsers zorgen voor directe sancties en een gevoel van permanente controle. Snelheidsdisplays geven weggebruikers realtime feedback. We meten de effecten met snelheidsmetingen vóór, tijdens en na plaatsing.



Door deze technologieën te koppelen aan data-analyse krijgen we beter inzicht in verkeersgedrag. Zo kunnen we ons beleid blijven verbeteren. De meetbare impact van deze middelen op gedrag is cruciaal voor een lerende en adaptieve aanpak.

Gerichte acties voor risicogroepen

We pakken verschillende doelgroepen en thema's aan met specifieke maatregelen.

- ▶ Jongeren: toezicht op hangplekken, schoolroutes en bij scholen met controles op verlichting, snelheid en telefoongebruik. Verder met educatie en social media campagnes.
- ▶ Ouderen: zichtbare aanwezigheid van BOA's in wijken, verkeerseducatie via zorgnetwerken.
- ▶ Schoolomgevingen: samenwerking met verkeersouders, stopgesprekken met ouders, educatieweken met partners zoals de VRA.
- ▶ Fatbikes & speedpedelecs: pilots met de politie om controles te intensiveren op opgevoerde voertuigen, met aandacht voor hotspots en gedragsbeïnvloeding via communicatie.

Metten is weten



| Verkeersveiligheidsplan Purmerend

Evaluatie is een vast onderdeel van onze aanpak. We koppelen gegevens over controles, waarschuwingen en boetes aan ongevallencijfers en gedragsobservaties. Deze inzichten bespreken we met onze partners en gebruiken we om onze aanpak bij te stellen.

Tot slot

Handhaving is een onmisbare pijler binnen onze integrale verkeersveiligheidsstrategie. Dankzij de gerichte inzet van BOA's, nauwe samenwerking met politie, slimme technologie en data-analyse werken we aan zichtbaar, effectief en structureel veiliger verkeersgedrag. Deze aanpak wordt uitgewerkt in een concreet Handhavingsplan. Dit plan wordt onderdeel van de Uitvoeringsagenda 2026 - 2030.

6.4 Verkeersongevallenconcentraties

Voorliggend veiligheidsplan is voornamelijk gericht op het voorkomen van verkeersonveiligheid en verkeersonveilige locaties. We richten ons echter uiteraard ook op de aanpak van bestaande verkeersonveilige locaties (de VOC's, zie paragraaf 3.6 blz. 17). Bij deze 'reactieve' benadering wordt de onveiligheid bestreden op de plekken waar veel ongevallen gebeuren, waaronder op het Tramplein.



Monitoring en evaluatie



Om te borgen dat de doelen worden bereikt of in zicht komen, is het belangrijk om door de jaren heen te monitoren hoe de verkeersveiligheid in Purmerend zich ontwikkelt. In dit hoofdstuk staat hoe we dat gaan doen.

De maatregelen uit dit verkeersveiligheidsplan moeten bijdragen aan de ambities uit hoofdstuk 2:

- ◀ Minder verkeersslachtoffers
- ◀ Verkeersveiligheid verbeteren zoals inwoners die ervaren
- ◀ Meer leefbaarheid
- ◀ Veilige infrastructuur
- ◀ Bewustwording en educatie
- ◀ Strengere handhaving

Het achterliggende doel is verbeteren van de veiligheid. In lijn met het landelijke SPV 2030 wordt op de lange termijn gestreefd naar 0 verkeersslachtoffers in 2050.

Monitoren hoe de verkeersveiligheid in Purmerend zich ontwikkelt is belangrijk. Als het nodig is sturen we het beleid bij of nemen we aanvullende maatregelen. Bovendien kan de effectiviteit van maatregelen, voor opvolgend verkeersveiligheidsbeleid, goed worden afgewogen.

Concreet zet gemeente Purmerend in op een tweejaarlijkse evaluatie van het verkeersveiligheidsplan. Dit doen was als volgt.

Minder verkeersslachtoffers

De ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers kan gemonitord worden aan de geregistreerde ongevalgegevens, onder andere met behulp van ViaStat. De ongevalldata kan ook verder geanalyseerd worden op trends en/of wanneer er sprake is van een significante trendbreuk. Zowel in positieve als negatieve zin. Dit biedt inzicht in de effectiviteit van het gevoerde beleid ten aanzien van verkeersveiligheid.

Betere beleving van verkeersveiligheid

De subjectieve verkeersveiligheid wordt gemeten op wijkniveau via de bestaande instrumenten zoals de tweejaarlijkse Omnibus-enquête van de gemeente waarin de beleving van verkeersveiligheid aan bod komt. Dit kan verder ook gecombineerd worden met het aantal binnengekomen meldingen over (veelvoorkomende) verkeersonveilige situaties in de openbare ruimte. Deze combinatie geeft een goede indruk van de beleving van verkeersonveilige locaties en verkeersveiligheid in algemene zin onder de inwoners van gemeente Purmerend.

Verhoogde leefbaarheid door betere verkeersveiligheid

De voortgang van de uitvoering van het beleid wordt gemeten aan de hand van het aantal gerealiseerde maatregelen. Deze maatregelen worden uitgewerkt in een uitvoeringsagenda 2026 – 2030. De evaluatie wordt expliciet aan de voortgang en actualisatie van deze uitvoeringsagenda gekoppeld en niet aan het verkeersveiligheidsplan per se. Een toenemend aantal afgeronde projecten fungeert als een directe indicator voor verbetering van zowel verkeersveiligheid als leefbaarheid. Afhankelijk van de uitkomst van deze evaluatie kan dit aanleiding zijn om het Verkeersveiligheidsplan Purmerend bij te stellen. Hierbij gaat het dus vooral om het maatregelenpakket in de uitvoeringsagenda.



Bronvermelding

Literatuur

Gemeente Purmerend (2022). *Mobiliteitsplan Purmerend 2022 - 2040*.

Gemeente Purmerend (2016). *Verkeer –en vervoersplan 2016*.

Gemeente Purmerend (2023). *Omnibusenquête 2023*

Oude Mulders, J. et al. (2024). *De Staat van de Verkeersveiligheid 2024: Daling in aantal slachtoffers, maar trend is stijgend*. SWOV, Den Haag.

SWOV (2024). *Ernstig verkeersgewonden*. SWOV-factsheet, december 2024. SWOV Den Haag.

Gezamenlijke uitgave Ministerie van I&W, Ministerie van J&V e.a. (2018). *Veilig van Deur tot Deur. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid*.

Vervoerregio Amsterdam (2021). *Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030: Uitwerking van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030*.

Via Software (2019-2024).

Tientallen verkeerswethouder sturen brandbrief over fatbikes.

<https://www.gemeente.nu/veiligheid/tientallen-verkeerswethouders-sturen-brandbrief-over-fatbikes/>

Websites

www.swov.nl

www.via.nl

<https://aanpakspv.nl>

[Google.nl/maps](https://google.nl/maps)

www.verkeerenmeer.nl

www.vervoerregio.nl

purmerend.incijfers.nl



Bijlagen

- ◀ Bijlage A: Beschrijving VOC's
- ◀ Bijlage B: Algemene vragen enquête
- ◀ Bijlage C: Aandachtslocaties hoog risico
- ◀ Bijlage D: Aandachtslocaties middelhoog risico
- ◀ Bijlage E: Aandachtslocaties laag risico (inclusief de Beemster)



A

Beschrijving V0C's



Figuur A.1: Zicht op rotonde vanuit Amazonelaan (bron: Google Maps)



Amazonelaan – Laan der Continenten

De Laan der Continenten is een drukke gebiedsontsluitingsweg en is ook onderdeel van de N235. De maximum snelheid is 50 km/u, al ligt de V85* op 59 km/u. Dat betekent dat er op dit wegvak structureel te hard wordt gereden. De ongevallen concentreren zich op of rondom de turborotonde. Het overgrote deel van de ongevallen is tussen motorvoertuigen onderling. In een aantal gevallen was ook een brom-/motorfiets betrokken. Op basis van de beschikbare data is niet te zien op welke tak van de rotonde de meeste ongevallen plaatsvinden. Wel is veelal sprake van een flankaanrijding.

**Dat is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet en door 15% wel wordt overschreden.*



Figuur A.2: Fietsoversteek Tramplein (bron: Google Maps)



Tramplein

Het Tramplein kenmerkt zich door drukke fiets- en voetgangersoversteek (uit de voorrang) van en naar de binnenstad in combinatie met een drukke ontsluitingsweg (circa 8.500 mvt/etmaal). Daarnaast ligt het busstation aan het Tramplein, waarvandaan veel (regionale) bussen vertrekken. De maximum snelheid op dit wegvak is 30 km/u, maar de inrichting is daar niet naar. Zo is de rijbaan uitgevoerd in (breed) asfalt, zijn er geen drempels en is de voorrang geregeld. De aard van de ongevallen is divers, wel zijn vaak kwetsbare doelgroepen betrokken (voetgangers, fietsers en/of ouderen). Ook lijkt er structureel geen of verkeerd voorrang te worden verleend.

Figuur A.3: Parallelweg Gedempte Where (bron: Google Maps)



Gedempte Where – Weerwal – Gedempte Singelgracht

Op en rondom het kruispunt Gedempte Where – Gedempte Singelgracht waren de afgelopen jaren diverse ongevallen. Het kruispunt kenmerkt zich door omliggende parallelwegen (Bierkade, Venediën, Weerwal) en een hoog verkeersaanbod (ca. 20.000 mvt/etmaal). Het is dan ook één van de hoofdverkeersaders van de binnenstad. De maximumsnelheid is 50 km/u. Ongevallen die hier plaatsvinden zijn met name tussen personenauto's met langzame verkeersdeelnemers, zoals scooters, fietsers en voetgangers. Daarbij lijkt het merendeel van de ongevallen plaats te vinden op de noordelijke tak van het kruispunt. Vermoedelijk omdat afslaand verkeer richting de Bierkade / Venediën niet altijd voorrang verlenen aan rechtdoorgaand fietsverkeer.

Figuur A.4: Kruispunt Gedempte Where – Hoornselaan (bron: Google Maps)



Gedempte Where – Hoornselaan

De Gedempte Where – Hoornselaan is vergelijkbaar met het hiervoor genoemde kruispunt. Het is een drukke verkeersader in Purmerend met een zware ontsluitende functie. Ook komen diverse fietsroutes samen. De maximum snelheid is 50 km/u. Er vonden de afgelopen jaren diverse ongevallen op en rondom het kruispunt plaats. Vanuit de data is niet eenduidig te zeggen wat hier de achterliggende oorzaak van is.

Figuur A.5: Fietsoversteek Hoornselaan - Wagenweg (bron: Google Maps)



Hoornselaan – Wagenweg

Het kruispunt Hoornselaan – Wagenweg is een T-kruispunt waarbij verkeer vanaf de Hoornselaan voorrang heeft. De fietsers hebben eigen – nagenoeg aanliggende – voorzieningen. De fietsoversteek van/naar de Wagenweg is uit de voorrang gelegen en is niet gefaseerd. De maximum snelheid op de Hoornselaan is 50 km/u. Het merendeel van de ongevallen op deze locatie vond plaats tussen fietsers onderling of tussen fietsers en personenauto's. Het gebrek aan een gefaseerde oversteek en het zicht van afslaand verkeer op fietsers op het aanliggende fietspad zijn vermoedelijk de grootste oorzaak van de ongevallen op deze locatie.

Figuur A.6: Kruispunt Looiersplein - Koemarkt vanuit Gedempte Where gezien (bron: Google Maps)



Koemarkt – Looiersplein

Op en rondom de splitsing Koemarkt – Looiersplein – Wolthuissingel en Plantsoengracht waren de afgelopen jaren diverse ongevallen. Dit is een complex kruispunt waarbij fietsers geen eigen voorzieningen hebben en verkeer vanaf de Wolthuissingel weinig ruimte heeft om af te wikkelen. Op de Koemarkt begint de voetgangerszone van de binnenstad en dit is ook de entree naar een klein parkeerterrein. De ongevallen op deze locatie vinden vooral plaats tussen (brom)fietsers en automobilisten en personenauto's onderling. Er is geen eenduidige oorzaak voor deze ongevallen, al zal de complexiteit van het kruispunt daarin een rol spelen.



Figuur A.7: Zicht op kruispunt Slenkstraat – Waterlandlaan (bron: Google Maps)



Slenkstraat – Waterlandlaan

Op deze locatie kruisen twee 50 km/u wegen elkaar. De Waterlandlaan is een drukke verkeersader die de oostelijke wijken met de rest van Purmerend verbindt. Goed om te vermelden is dat fietsverkeer langs de Waterlandlaan in deelconflict wordt afgewikkeld met afslaand verkeer naar het Waterlandplein. De meeste ongevallen gebeuren hier echter vooral tussen auto's onderling (kop/staart). Al zijn er een aantal ongevallen geregistreerd tussen (brom)fietsers en personenauto's.

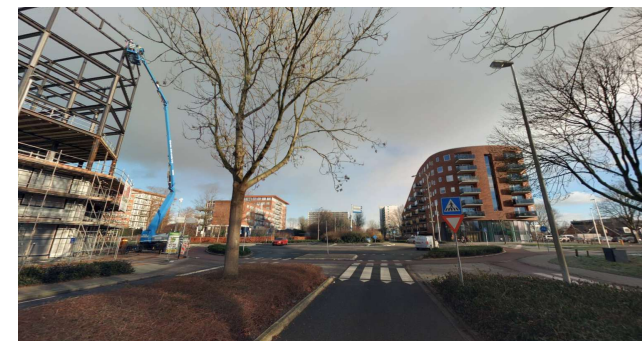
Figuur A.8: Kruispunt Churchilllaan – Henri Dunantstraat (bron: Google Maps)



Churchilllaan – Henri Dunantstraat

Het kruispunt Churchilllaan – Henri Dunantstraat is vormgegeven als een gefaseerd voorrangskruispunt. Auto- en fietsverkeer hebben de mogelijkheid om gefaseerd over te steken. Opvallend is de ruime opzet van het kruispunt. Dit heeft vermoedelijk te maken met laad- en losverkeer dat van en naar het naastgelegen winkelcentrum moet kunnen rijden. Er zijn geen bijzonderheden te melden over de gereden snelheid op het wegvak.

Figuur A.9: Zicht op rotonde Gorslaan - Purmerweg (bron: Google Maps)



Gorslaan – Purmerweg

De Gorslaan – Purmerweg is een drukke enkelstrooksrotonde met fietsers rondom in de voorrang. Ook voetgangers hebben, met voetgangersoversteekplaatsen, voorrang ten op zichten van gemotoriseerd verkeer. Over de vormgeving en de gereden snelheid zijn geen bijzonderheden te melden. Volgens het verkeersmodel van Purmerend is het verkeersaanbod op de Purmerweg nihil. Op de Gorslaan – Churchilllaan rijden echter ruim 12.000 mvt/etmaal. De geregistreerde ongevallen waren bijna allemaal tussen een fietser en (personen)auto. Vaak was niet verlenen van voorrang de onderliggende oorzaak.



Figuur A.10: Zicht op kruispunt Jaagweg - Gorslaan vanuit Jaagweg gezien (bron: Google Maps)



Gorslaan – Jaagweg

Het kruispunt Gorslaan – Jaagweg (N235) ligt in het zuiden van Purmerend. Beide wegen zijn belangrijke ontsluitingswegen. Op de Jaagweg rijden ca. 12.000 mvt/etmaal, op de Gorslaan een kleine 20.000 mvt/etmaal. De maximum snelheid is 50 km/u, al ligt de V85 daar circa 10 km/u boven. Bij de meeste ongevallen waren 1 of meerdere auto's betrokken. Verder valt op dat er veel flankaanrijdingen waren. Dat kan duiden op het structureel negeren van rood licht, aangezien het om een geregeld kruispunt gaat.

Figuur A.11: Rotonde Burgemeester D. Kooimanweg - Hoornselaan (bron: Google Maps)



Burgemeester D. Kooimanweg – Hoornselaan

De Burgemeester D. Kooimanweg - Hoornselaan is een drukke enkelstrooksrotonde met fietsers en voetgangers rondom in de voorrang. Volgens het verkeersmodel van Purmerend rijden er circa 10.000 mvt/etmaal over de rotonde. Rondom de rotonde liggen enkele scholen. De geregistreerde ongevallen zijn divers van aard. Er is geen eenduidige lijn te ontdekken over de betrokkenen en aard van het ongeval.



B

Algemene vragen enquête



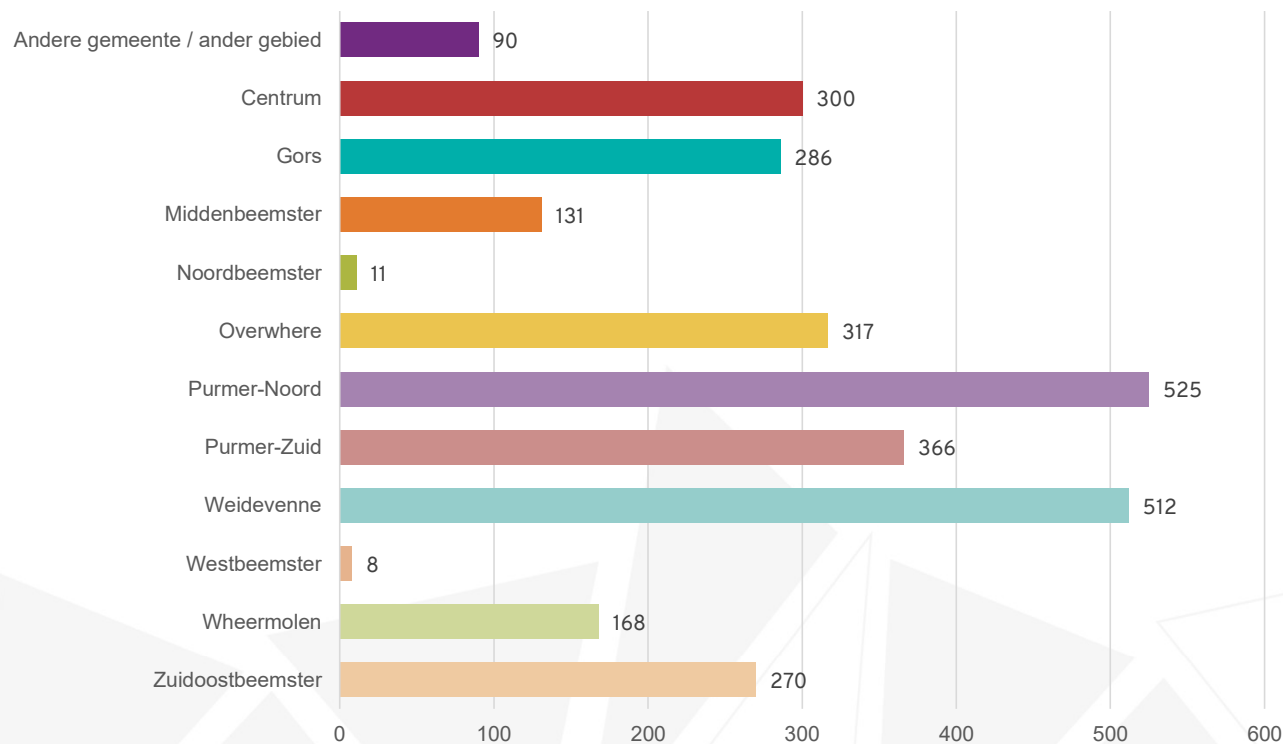
Vraag 1: In welke wijk woont u?

Om een beeld te krijgen in hoeverre Purmerend en de Beemster vertegenwoordigd zijn bij het invullen van de enquête is gestart met het verkrijgen van inzicht in de herkomst van de respondenten op wijkniveau.

Uit de hiernaast weergegeven grafiek is op te maken dat de wijken Purmer-Noord (525), Weidevenne (512) en Purmer-Zuid (366) het meest vertegenwoordigd zijn. Ook in de overige wijken was er een goede respons. Die loopt uiteen van 131 respondenten uit Middenbeemster tot 300 respondenten vanuit het Centrum.

Noordbeemster (11) en Westbeemster (8) zijn het slechtst vertegenwoordigd in de enquête, al wonen daar verhoudingsgewijs natuurlijk minder mensen.

Al met al kan gesteld worden dat Purmerend en de Beemster goed vertegenwoordigd zijn geweest bij het invullen van de enquête.



Grafiek B.1: Resultaat enquête op beantwoording vraag 1: In welke wijk woont u



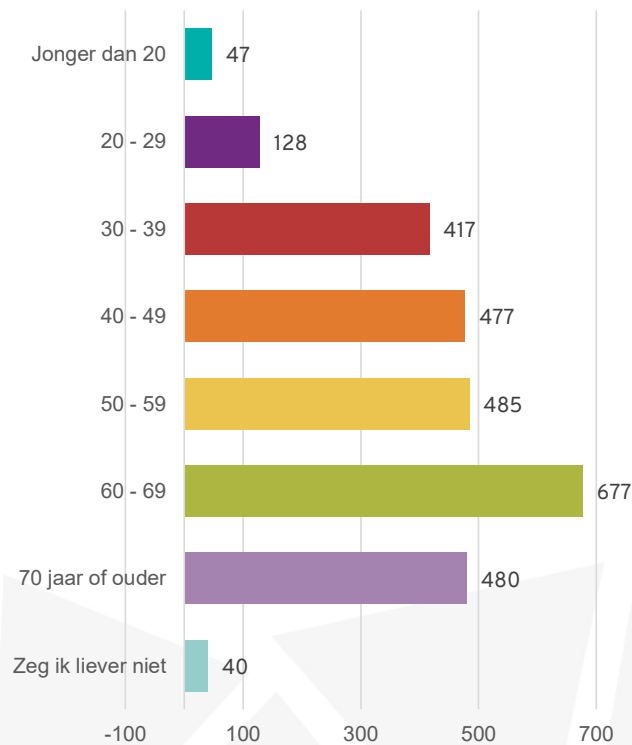
Vraag 2 & 3: Wat is uw leeftijd en ik ben ...

Vraag 2 en 3 gingen over de leeftijd en het geslacht van de respondenten. Ook hiermee is inzichtelijk gemaakt hoe Purmerend en de Beemster vertegenwoordigd zijn bij het invullen van de enquête.

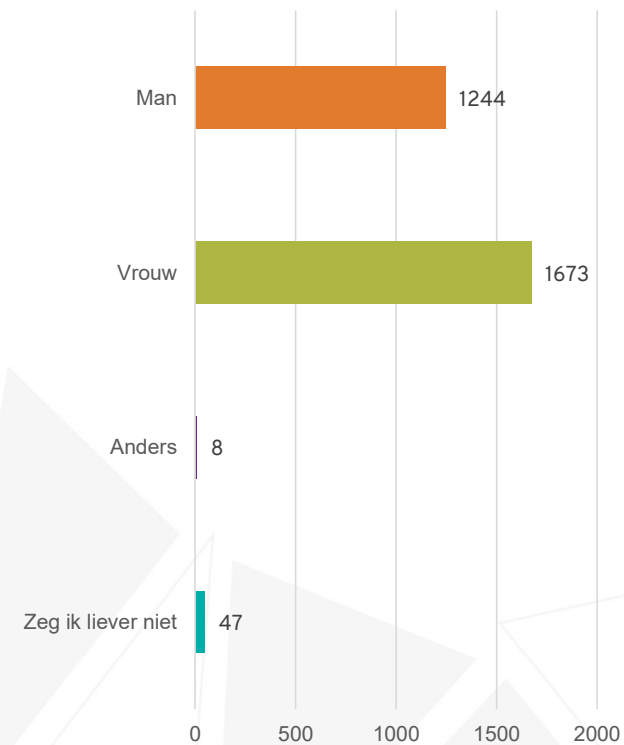
Uit de grafiek hiernaast is op te maken dat de oudere doelgroepen (60-69 en 70+) oververtegenwoordigd zijn bij het invullen van de enquête. De enquête is verder goed ingevuld in de leeftijdscategorieën 30 tot 59. De verschillende subcategorieën zijn vergelijkbaar qua aantallen respondenten.

De jongeren (jonger dan 20 jaar) zijn met 47 respondenten sterk ondervertegenwoordigd in de enquête.

Vrouwen hebben relatief vaker de enquête ingevuld dan de mannen. Enkele respondenten hebben anders dan wel 'zeg ik liever niet' ingevuld.



Grafiek 4.2: Resultaat enquête op beantwoording vraag 2: Wat is uw leeftijd



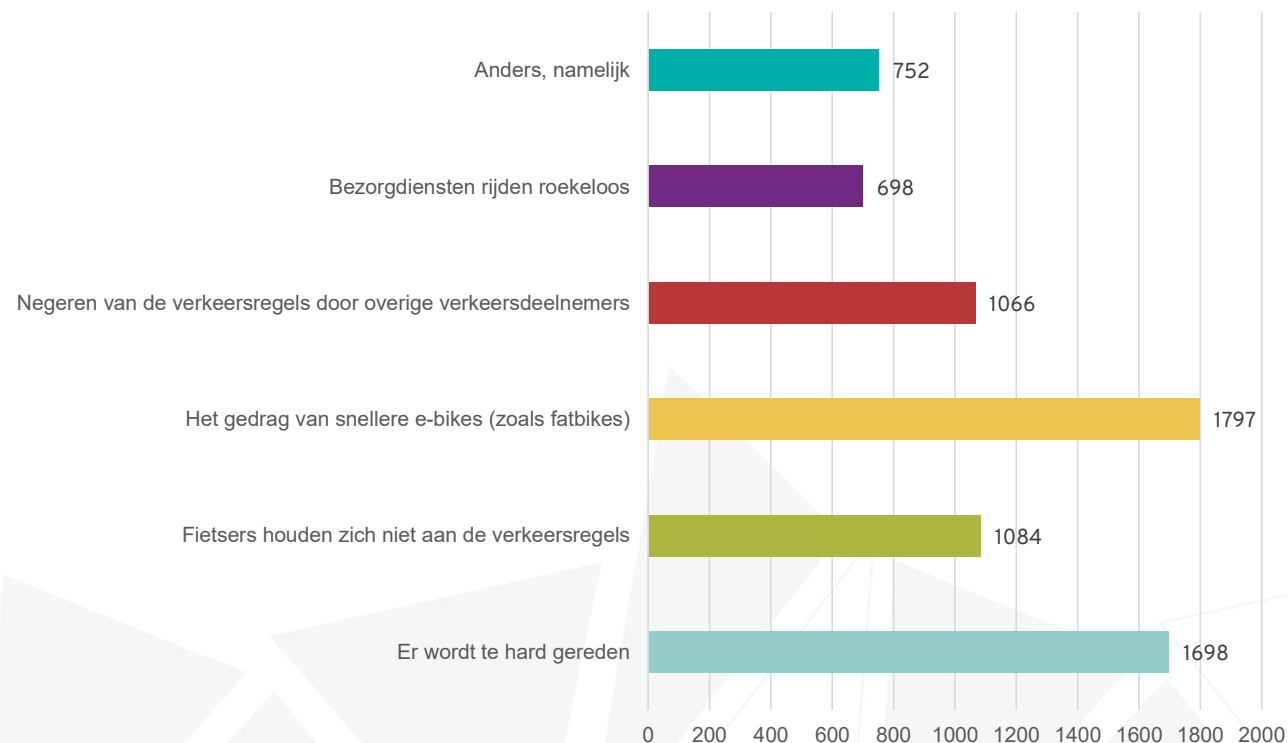
Grafiek 4.3: Resultaat enquête op beantwoording vraag 3: Ik ben ..



Vraag 4: Waardoor komt verkeersonveiligheid voornamelijk?

In de laatste algemene vraag vroegen we respondenten om – in een notendop – aan te geven waardoor verkeersonveiligheid in Purmerend vooral veroorzaakt wordt. Het merendeel van de respondenten gaf daarbij aan dat het **gedrag van de snellere fietsen (e-bikes, fatbikes, etc.)** voor verkeersonveiligheid zorgt. Verder werd ook aangegeven dat er **te hard wordt gereden**. Op de derde plaats werd aangegeven dat **fietsers zich niet aan de regels houden**. Dit antwoord lijkt verwant aan het antwoord met betrekking tot het gedrag van snellere fietsers.

Verder werden ook veel open antwoorden gegeven. Daarin werd vooral aangegeven dat; **verkeersproblematiek rondom scholen** zorgen voor verkeersonveiligheid, dat **verkeerslichten soms niet goed staan afgesteld** waardoor fietsers lang moeten wachten, dat bussen zorgen voor verkeersonveilige situaties, dat het op bepaalde plekken in Purmerend **ontbreekt aan goede oversteekvoorzieningen** en dat soms verkeersonveilige situaties ontstaan als gevolg van **(slecht gesnoeide) bosschages**.



Grafiek 4.4: Resultaat enquête op beantwoording vraag 4: Waardoor komt verkeersonveiligheid in Purmerend en de Beemster voornamelijk?

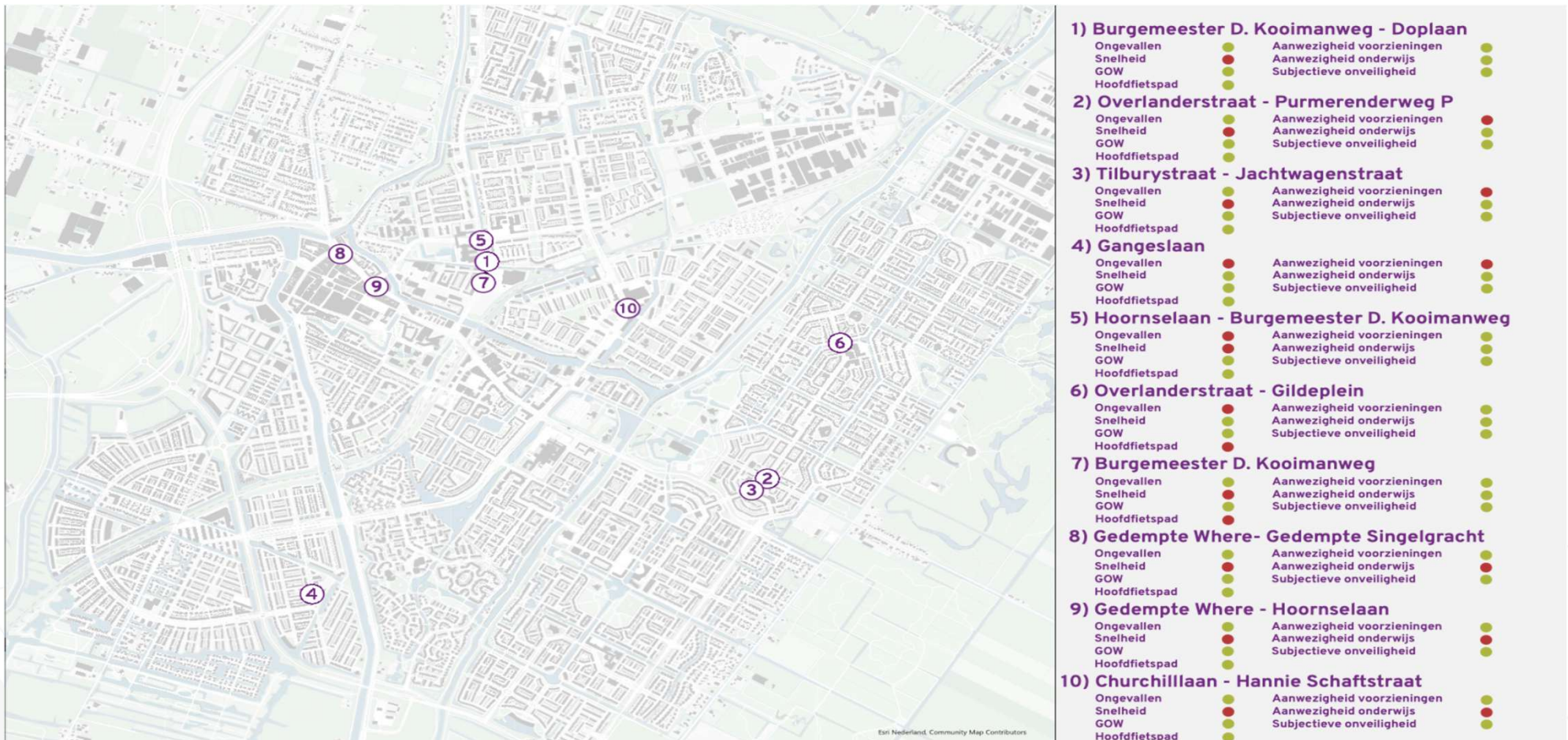


C

Aandachtslocaties hoog risico



Een **groen** bolletje betekent dat de betreffende risico-indicator (zie tabel 5.1, blz. 29) op de genoemde locatie van toepassing is. Een **rood** bolletje betekent dat de betreffende risico-indicator op de locatie niet van toepassing is.



Figuur C.1: De Burgemeester D. Kooimanweg – Doplaan (bron: Google Maps)



De Burgemeester D. Kooimanweg is een drukke gebiedsontsluitingsweg (ca. 10.000 mvt/etmaal volgens het verkeersmodel) en kent een maximum snelheid van 50 km/u. Het ontbreekt hier aan een goed ingerichte oversteekvoorziening voor fietsers en voetgangers. De huidige fietsoversteek is weliswaar gefaseerd, maar is smal vormgegeven waardoor (groepen) scholieren niet comfortabel in de middenberm opgesteld kunnen staan. Vooral de combinatie van de snelheid van het verkeer, de verkeersintensiteit, de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers (vanwege naastgelegen scholengemeenschap en winkelcentrum) en het feit dat hier veel ongevallen waren, maakt dat hier sprake is van een hoog risico op (meer) ongevallen.



Figuur C.2: Overlanderstraat - Purmerenderweg (bron: Google Maps)



De Overlanderstraat is een weg met zowel een verkeers- als verblijfsfunctie en kent volgens het verkeersmodel van Purmerend een verkeersaanbod van circa 4.000 motorvoertuigen per etmaal. De maximum snelheid op het wegvak is 50 km/u en er wordt direct aan de rijbaan (haaks) geparkeerd. Er zijn geen aparte fietsvoorzieningen. Verder waren er in de afgelopen jaren diverse ongevallen op deze locatie. De combinatie van de maximum toegestane snelheid van het verkeer, de afwezigheid van aparte fietsvoorzieningen, de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers op de rijbaan en op de fietsoversteek (mede vanwege de nabijgelegen basisschool) en diverse ongevallen maakt dat hier sprake is van een risicolocatie (met hoog risico).

Figuur C.3: Tilburyplein - Tilburystraat (bron: Google Maps)



Het wegvak Tilburyplein - Tilburystraat is vergelijkbaar met de Overlanderstraat. Ook dit is een wegvak met een verblijfs- en verkeersfunctie. De maximum snelheid op het wegvak is 50 km/u en er zijn geen aparte fietsvoorzieningen. Verder waren er in de afgelopen jaren diverse (veelal eenzijdige) ongevallen op deze locatie. De risicofactoren; maximumsnelheid van het verkeer, de afwezigheid van aparte fietsvoorzieningen, de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers op de rijbaan en op de fietsoversteek (mede vanwege de nabijgelegen basisschool) en diverse ongevallen maken dat hier sprake is van een locatie met een hoog risico.

Figuur C.4: Gangeslaan (bron: Google Maps)



De Gangeslaan is een gebiedsontsluitingsweg en ligt in de wijk Weidevenne op een steenworp afstand van OBS de Koempoelan. Op het wegvak rijden volgens het verkeersmodel ca. 6.000 mvt/etmaal. Ook hier ontbreekt het aan aparte fietsvoorzieningen. Opvallend is dat hier volgens de data structureel minimaal 10 km/u te hard wordt gereden. Dat heeft waarschijnlijk te maken met het feit dat een deel van de Gangeslaan een schoolzone (30 km/u) is. De combinatie van de gereden snelheid van het verkeer, de afwezigheid van aparte fietsvoorzieningen en de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers op de rijbaan en op de fietsoversteek zorgen ervoor dat hier sprake is van een risicolocatie (met hoog risico).

Figuur C.5: Burgemeester D. Kooimanweg - Hoornselaan (bron: Google Maps)



De Burgemeester D. Kooimanweg - Hoornselaan is een drukke enkelstrooksrotonde met fietsers en voetgangers rondom in de voorrang. Volgens het verkeersmodel van Purmerend rijden er circa 10.000 mvt/etmaal over de rotonde. De maximumsnelheid op de omliggende wegvakken bedraagt 50 km/u. Rondom de rotonde liggen enkele onderwijsinstanties en er zijn de afgelopen jaren diverse ongevallen geregistreerd. Vanwege de aanwezigheid van diverse voorzieningen (scholencluster, winkelcentrum en recreatiegebied) en het feit dat een GOW en hoofd fietsnetwerk elkaar op deze plek kruisen, is er sprake van een verhoogd risico op deze locatie.

Figuur C.6: Overlanderstraat - Gildeplein (bron: Google Maps)



Voor de derde maal staat de Overlanderstraat op de risicolijst. Op het wegvak ter hoogte van het Gildeplein en de Haarspitstraat wordt volgens de data structureel de maximumsnelheid (50 km/u) met ruim 10 km/u overschreden. Verder zijn ook op dit gedeelte van de Overlanderstraat geen aparte fietsvoorzieningen aanwezig. Tot slot liggen er diverse voorzieningen rondom deze locatie, zoals onderwijs en een winkelcentrum, waardoor sprake is van een verhoogd risico.



Figuur C.7: Burgemeester D. Kooimanweg – Doplaan – Wagenweg (bron: Google Maps)



Ook de Burgemeester D. Kooimanweg staat al tweemaal eerder genoemd in de top 10 van meest risicovolle locaties. Op het wegvak tussen de Doplaan en de Wagenweg is sprake van een risicolocatie vanwege de afwezigheid van aparte fietsvoorzieningen in combinatie met het feit dat de Burgemeester D. Kooimanweg een gebiedsontsluitingsweg is, de verschillende aanwezige voorzieningen en het feit dat op dit wegvak al meerdere ongevallen plaatsvonden. Opvallend daarbij is dat de meeste ongevallen plaatsvonden bij de toegang naar het winkelcentrum.

Figuur C.8: Gedempte Where – Gedempte Singelgracht (bron: Google Maps)



Op en rondom het kruispunt Gedempte Where – Gedempte Singelgracht is ook sprake van een verhoogd risico. Deze locatie kwam al eerder voorbij, vanwege het aantal ongevallen op deze locatie. Verder zijn de aanwezigheid van het centrum en het feit dat een gebiedsontsluitingsweg en hoofdfietsnetwerk elkaar op deze locatie kruisen redenen waarom hier sprake is van een verhoogd algeheel risico.

Figuur C.9: Gedempte Where – Looiersplein (bron: Google Maps)



Nabij de vorige risicolocatie, op en rondom het kruispunt Gedempte Where – Looiersplein, is ook sprake van een verhoogd risico, vanwege vergelijkbare redenen. Er waren op deze locatie verschillende ongevallen en er liggen diverse voorzieningen rondom deze locatie. Waaronder de toegang naar het centrum. Verder is deze locatie zowel in de objectieve als subjectieve veiligheidsanalyse benoemd.



De laatste risicolocatie in de top 10 is de Churchilllaan – Hannie Schaftstraat. Dit is een drukke enkelstrooksrotonde met fietsers en voetgangers rondom in de voorrang. Volgens het verkeersmodel van Purmerend rijden er circa 10.000 mvt/etmaal over de rotonde. De maximumsnelheid op de omliggende wegvakken is 50 km/u. Rondom de rotonde liggen enkele voorzieningen die veel verkeer aantrekken en er waren de afgelopen jaren diverse ongevallen. Bijna allemaal tussen personenauto's en fietsers. Vanwege de combinatie van deze risico-indicatoren is sprake van een verhoogd risico op deze locatie.

Figuur C.10: Churchilllaan – Hannie Schaftstraat (bron: Google Maps)

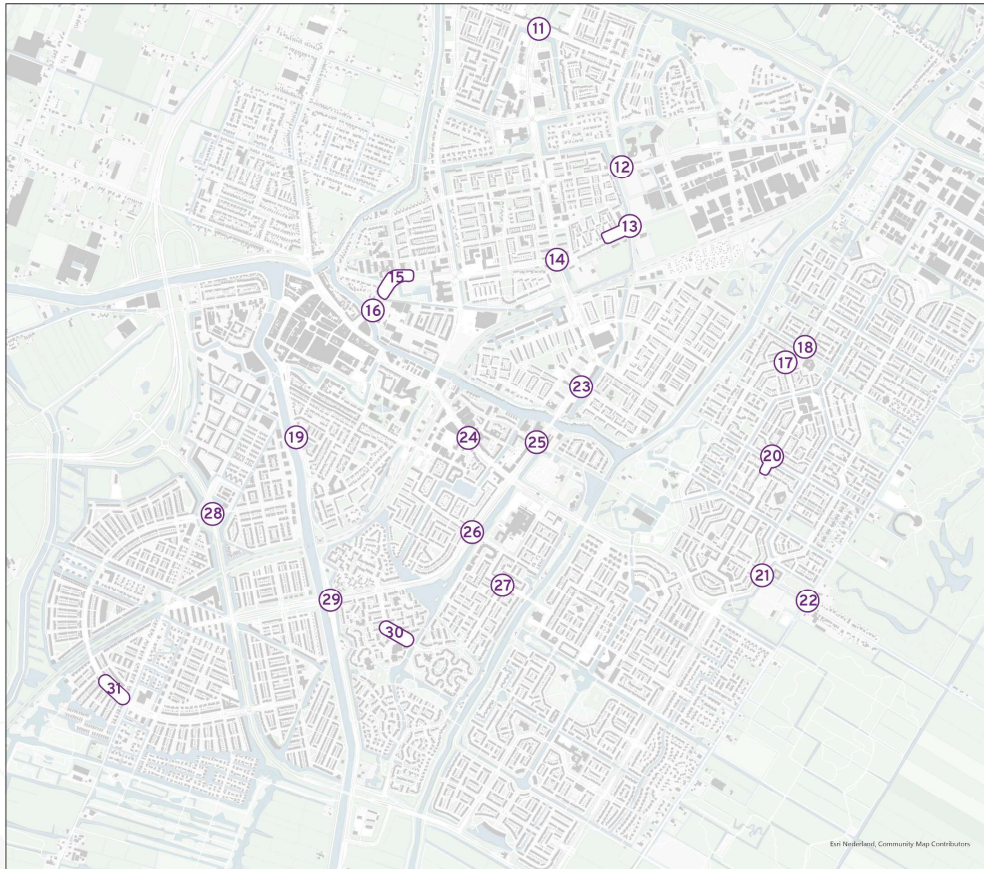


D

Aandachtslocaties middelhoog risico



Een **groen** bolletje betekent dat de betreffende risico-indicator (zie tabel 5.1, blz. 29) op de genoemde locatie van toepassing is. Een **rood** bolletje betekent dat de betreffende risico-indicator op de locatie niet van toepassing is.



11) Salvador Allendelaan - Dominee Martin Luther Kingweg Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofdfietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●	22) Westerweg - Purmerenderweg P Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofdfietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●
12) Flevostraat - Koogsingel Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofdfietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●	23) Churchillaan - Mercuriusweg Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofdfietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●
13) Van IJsendijkstraat Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofdfietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●	24) Waterlandlaan - Waterlandplein Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofdfietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●
14) Van IJsendijkstraat - Doctor J.M. Den Uyllaan Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofdfietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●	25) Gorslaan - Purmerweg Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofdfietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●
15) Hoornselaan Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofdfietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●	26) Gorslaan - Weteringstraat Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofdfietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●
16) Hoornselaan Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofdfietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●	27) Dijkscampenlaan - Bovenlandsestraat Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofdfietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●
17) Van Osweg - Overlanderstraat Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofdfietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●	28) Amazonelaan- Laan der Continenten Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofdfietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●
18) Van Osweg - Lamoenstraat Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofdfietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●	29) Jaagweg - Gorslaan Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofdfietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●
19) Jaagweg Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofdfietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●	30) Linnaeuslaan Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofdfietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●
20) Overlanderstraat - Banning Cocqgracht Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofdfietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●	31) Zambeziilaan Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofdfietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●
21) Grotenhuysweg - Purmerenderweg P Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofdfietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●		

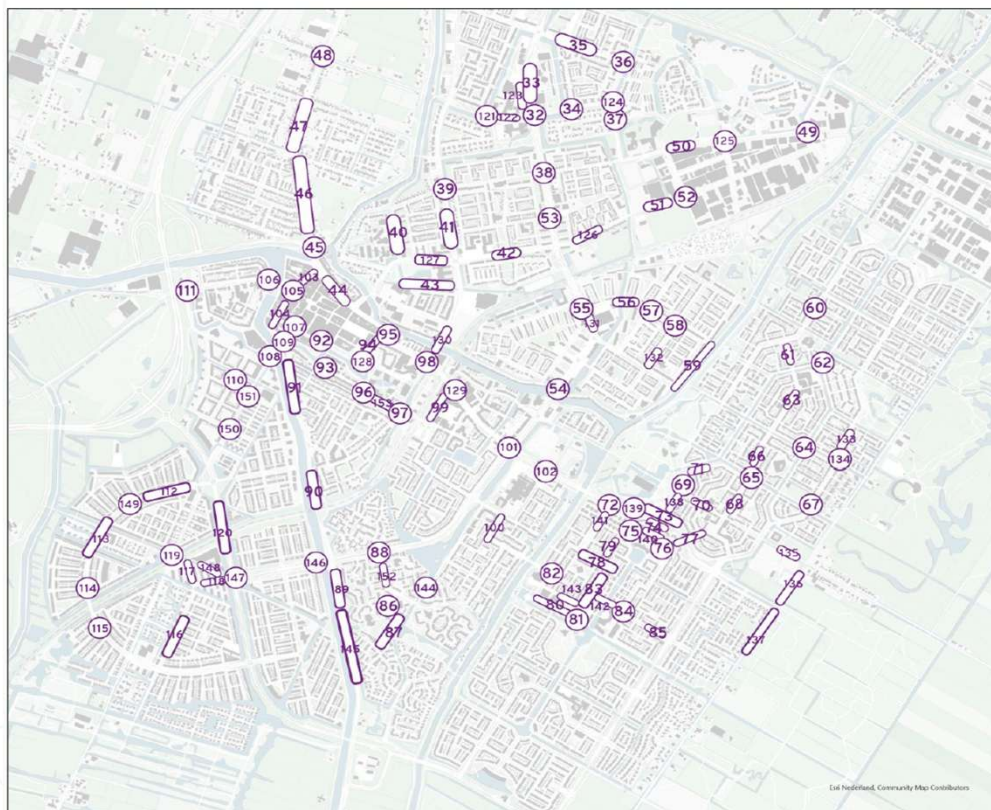


E

Aandachtslocaties laag risico

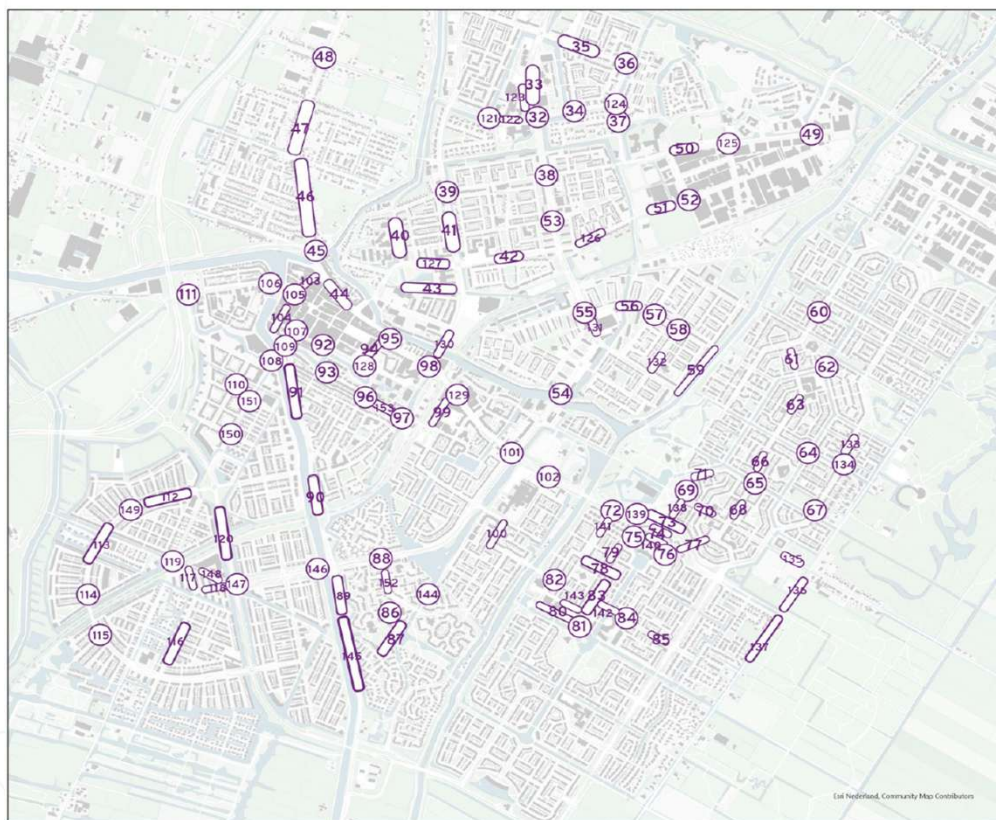


Een **groen** bolletje betekent dat de betreffende risico-indicator (tabel 5.1, blz. 29) op de genoemde locatie van toepassing is. Een **rood** bolletje betekent dat de betreffende risico-indicator op de locatie niet van toepassing is.



32) Doctor J.M. Den Uyllaan - Prof. Meester P.J. Oudlaanweg Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofd fietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●	43) Doplaan Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofd fietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●
33) Salvador Allendelaan Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofd fietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●	44) Gedempte Where Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofd fietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●
34) Professor Meester P.J. Oudlaan Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofd fietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●	45) N235 - Oostdijk Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofd fietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●
35) Dominee Martin Luther Kingweg Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofd fietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●	46) Purmerenderweg Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofd fietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●
36) Koogsingel - Dominee Martin Luther Kingweg Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofd fietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●	47) Purmerenderweg Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofd fietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●
37) Bergmolen - Koogsingel Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofd fietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●	48) Purmerenderweg - Volgerweg Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofd fietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●
38) Doctor J.M. Den Uyllaan - Flevostraat Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofd fietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●	49) Nieuwe Gouw - Flevostraat Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofd fietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●
39) Burgemeester D. Kooimanweg - Flevostraat Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofd fietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●	50) Flevostraat Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofd fietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●
40) Aletta Jacobslaan Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofd fietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●	51) Van IJsendijkstraat Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofd fietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●
41) Burgemeester D. Kooimanweg Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofd fietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●	52) Van IJsendijkstraat - Cantekoogweg Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofd fietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●
42) Van IJsendijkstraat Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofd fietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●	53) Doctor J.M. Den Uyllaan - Sportlaan Ongevallen ● Snelheid ● GOW ● Hoofd fietspad ●	Aanwezigheid voorzieningen ● Aanwezigheid onderwijs ● Subjectieve onveiligheid ●





54) Churchillaan

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

55) Churchillaan - Meteorenweg

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

56) Henri Dunantstraat

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

57) Henri Dunantstraat - Anne Franklaan

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

58) Henri Dunantstraat - Albert Schweitzerlaan

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

59) Wheredijk

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

60) Van Osweg - Wakerdijk

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

61) Overlanderstraat

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

62) Heemraadsingel - Waterschapsingel

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

63) Overlanderstraat

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

64) Karnstraat - Banning Cocqgracht

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

65) Overlanderstraat - Rietdekkerstraat

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

66) Overlanderstraat

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

67) Grotenhuysweg - Wrongelstraat

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

68) Overlanderstraat

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

69) Van Osweg

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

70) Purmerendweg P

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

71) Van Garderenstraat

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

72) IJsselmeerlaan - Landstrokenweg

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

73) IJsselmeerlaan

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

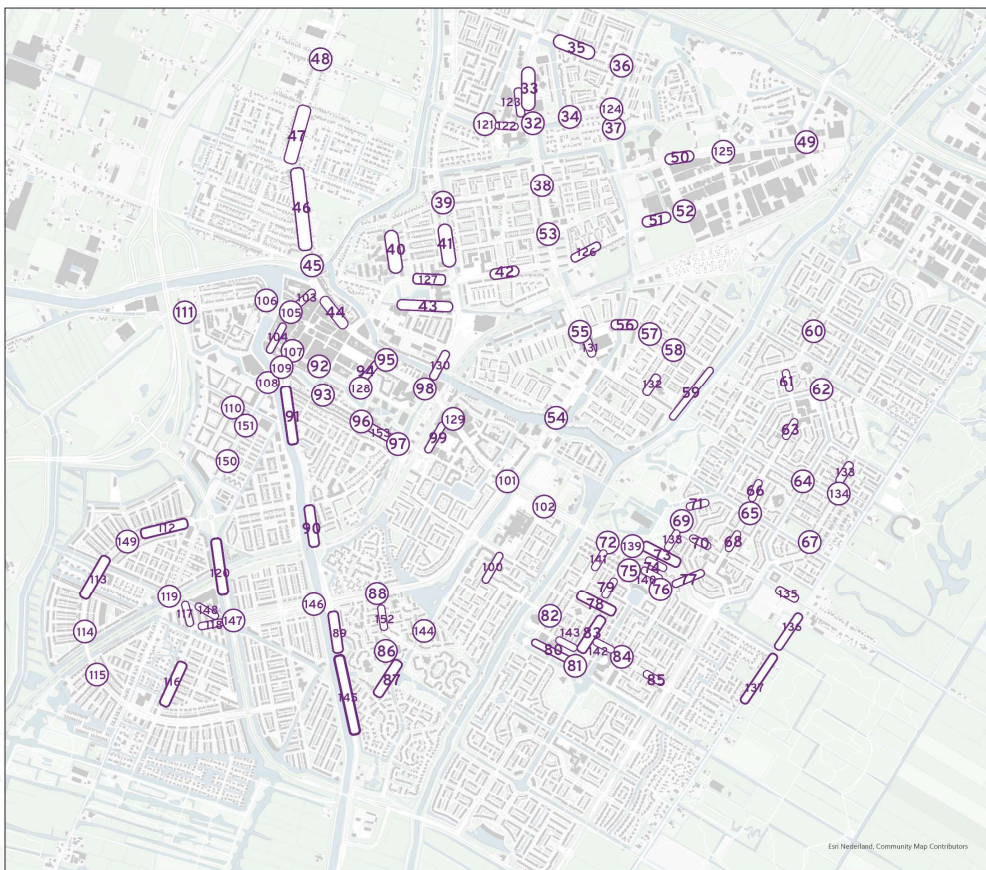
74) Sneekermeer

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

75) Salland

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		





76) Grevelingenmeer - Slotermeer

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

77) Slotermeer - Tilburysstraat

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

78) Koggenland

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

79) Salland

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

80) Purmer Zuidlaantje

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

81) Mergelland - Purmer Zuidlaantje

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

82) Koggenland - Bovenlandsestraat

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

83) Koggenland

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

84) Grevelingenmeer - Meerland

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

85) Meerland

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

86) Dotterbloem

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

87) Rietsingelpad

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

88) Gorslaan - Linnaeuslaan

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

89) Jaagweg

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

90) Jaagweg

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

91) Jaagweg

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

92) Nieuwstraat - Nieuwegracht

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

93) Julianastraat

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

94) Plantsoengracht

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

95) Looiersplein - Purmersteenweg

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

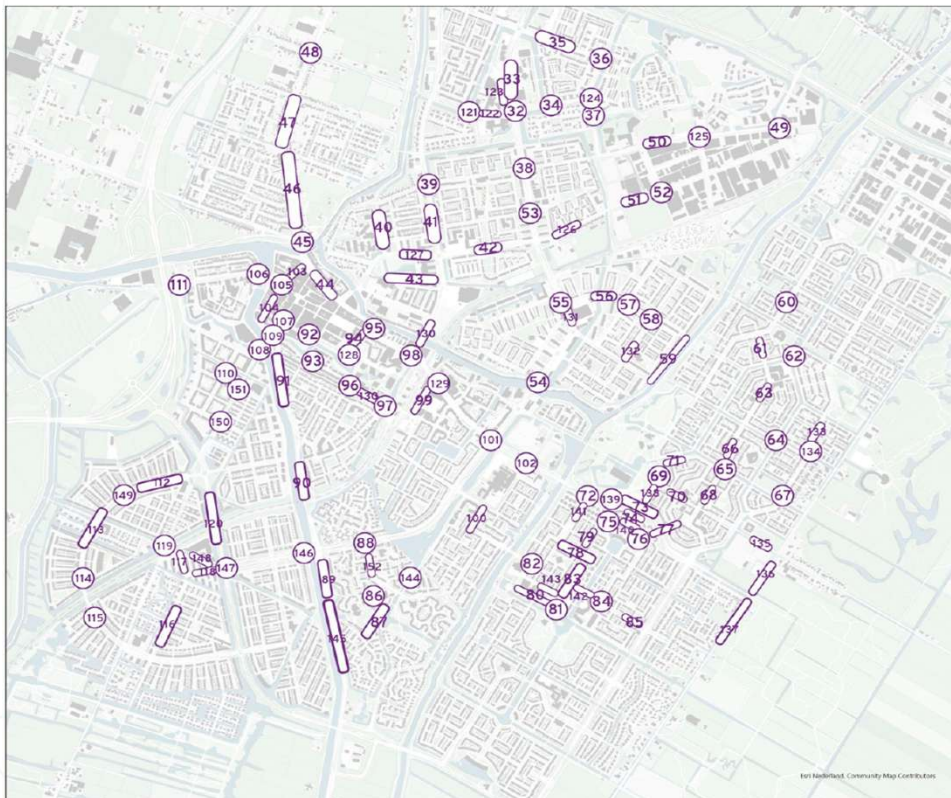
96) Dahliastraat - Wilhelminaal

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		

97) Wilhelminaal - Stationsweg

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofdfietspad	●		





98) Burgemeester D. Kooimanweg - Purmersteenweg

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

99) Puntmosstraat

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

100) Bovenlandsestraat

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

101) Waterlandlaan - Gorslaan

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

102) Waterlandlaan

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

103) Gedempte Singelgracht

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

104) Westerstraat

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

105) Gedempte Singelgracht - Neckerdijk

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

106) Heemraadsingel - Waterschapsingel

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

107) Nieuwstraat - Hoogstraat

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

108) Melkwegbrug - Kanaaldijk

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

109) Melkwegbrug- Jaagweg

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

110) Wolgalaan - Marseillehaven

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

111) Neckerstraat - Wolgalaan

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

112) Amazonelaan

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

113) Amazonelaan

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

114) Amazonelaan - Coloradostraat

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

115) Zambezilaan - Masaistraat

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

116) Nijlstraat

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

117) Australiëlaan

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

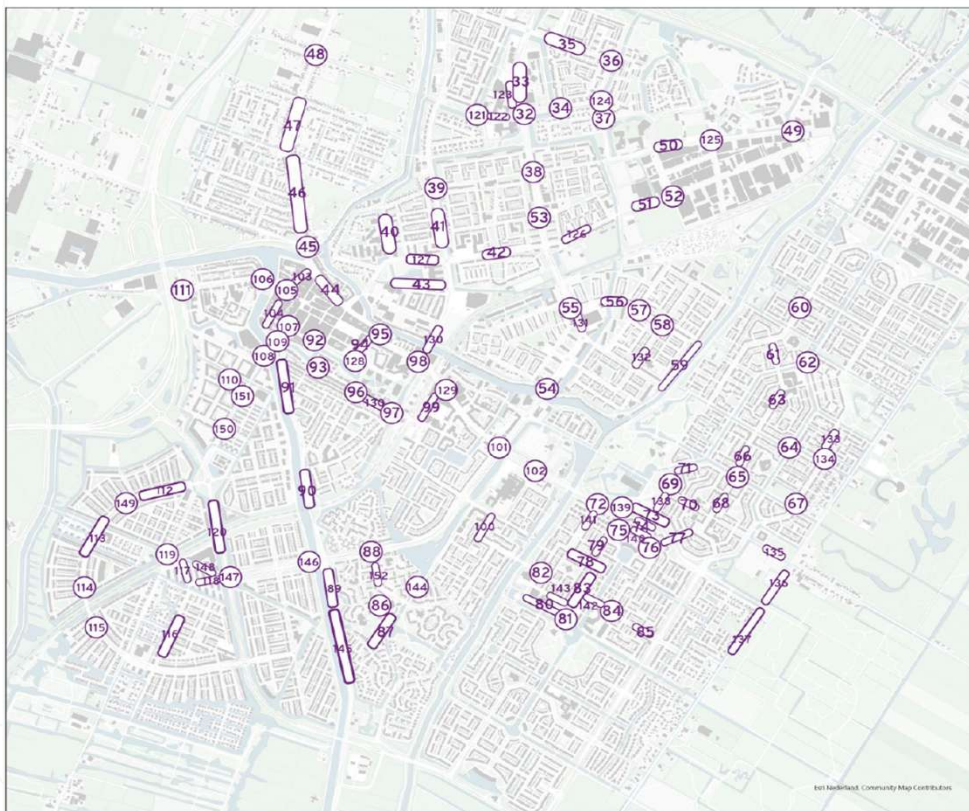
118) Australiëlaan

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

119) Melkweg - Evenaarpad

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		





120) Laan der Continenten

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

121) Professor Meester P.J. Oudlaan

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

122) Professor Meester P.J. Oudlaan

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

123) Leeuwerikplein

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

124) Koogsingel - Dominee Martin Luther Kingweg

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

125) Flevostraat - Kwadijkerkoogweg

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

126) Van IJsendijkstraat

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

127) Hoornselaan

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

128) Nieuwstraat - Plantsoengracht

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

129) Purmersteenweg - Looiersplein

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

130) Hoornselaan

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

131) Churchilllaan

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

132) Doctor Albert Schweitzerlaan

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

133) Grotenhuysweg

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

134) Grotenhuysweg - Waterlandse Morgen

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

135) Purmerendweg P

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

136) Westerweg

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

137) Westerweg

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

138) Van Osweg

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

139) Landstrekenweg - IJsselmeerlaan

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

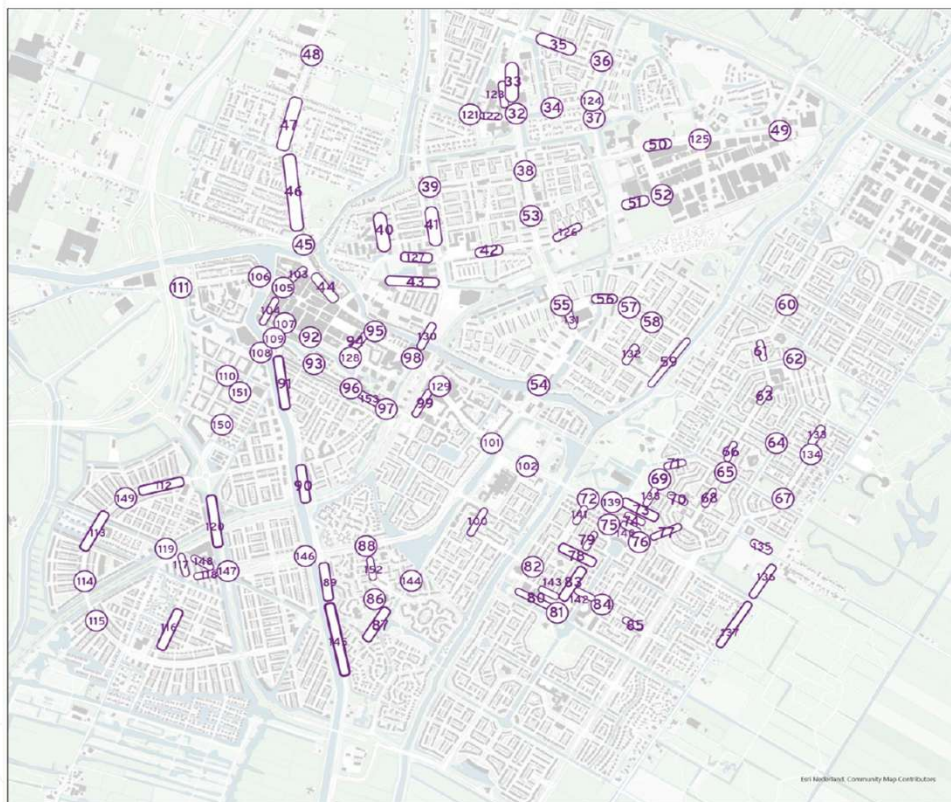
140) Grevelingenmeer

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

141) Landstrekenweg

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		





142) Meerland

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

143) Koggenland

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

144) Rietsingelpad

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

145) Jaagweg

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

146) Jan Blankenbrug

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

147) Aziëlaan - Laan der continenten

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

148) Evenaarpad

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

149) Amazonelaan

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

150) Melkweg - Donaulaan

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

151) Melkweg - Loirestraat

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

152) Linnaeuslaan

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

153) Wilhelminalaan

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		





154) Rijperweg - Middenweg

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

155) Rijperweg

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

156) Middenweg

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

157) Rijperweg - Hendrick de Keyserweg

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

158) Middenweg - Pr. Beatrixpark

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		

159) Zuiderweg

Ongevallen	●	Aanwezigheid voorzieningen	●
Snelheid	●	Aanwezigheid onderwijs	●
GOW	●	Subjectieve onveiligheid	●
Hoofd fietspad	●		



Colofon

Verkeersveiligheidsplan Purmerend

November 2025

Status:

Definitief

Projectteam:

Team Mobiliteit (gemeente
Purmerend) en BonoTraffics B.V.



Verkeersveiligheidsplan
Purmerend

Het Verkeersveiligheidsplan Purmerend is opgesteld door
gemeente Purmerend en BonoTraffics B.V.

Bezoekadres

Purmersteenweg 42

1441 DM Purmerend

Postadres

Postbus 15

1440 AA Purmerend

Telefoon & e-mail

(0299) 452 452.

info@purmerend.nl

purmerend.nl

November 2025

