
Verkeers- en Vervoerbeleidsplan Purmerend 2016

Beleidsregels en richtlijnen

Vastgesteld door B&W 24 november 2015

Auteurs: [REDACTED] (Grontmij), [REDACTED] gemeente Purmerend)

Interne klankbordgroep

[REDACTED] (politie Zaanstreek-Waterland), [REDACTED] (Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland), [REDACTED] (Fietzersbond), [REDACTED] (EBS), [REDACTED] (Fietzersbond)

Inhoudsopgave

	Pag.
1. Inleiding	5
1.1 Waarom een Verkeers- en Vervoerbeleidsplan?	5
1.2 Kenschets Purmerends Verkeers- en Vervoerbeleidsplan: beleid en knelpuntenanalyse	5
1.3 Leeswijzer	6
2. Wegcategorisering & inrichtingsprincipes	7
2.1 Wegcategorisering	7
2.1.1 Het principe van de wegcategorisering	7
2.1.2 Werkwijze uitwerking van de wegcategorisering	8
2.2 Toelichting op de wegcategorisering	10
2.2.1 stroomwegen	10
2.2.2 gebiedsontsluitingswegen	10
2.2.3 Erftoegangswegen (verblijfsgebieden)	11
2.3 Basisinrichtingskenmerken van het wegontwerp	12
2.3.1 Basisinrichtingskenmerken	12
2.3.2 Snelheidsremmende maatregelen	14
2.3.3 Eenrichtingverkeer	15
2.3.4 Overgangen bij komgrenzen, tussen wegcategorieën en maximum snelheden	15
2.3.5 Uitzichtdriehoeken en spiegels bij kruispunten	15
2.3.6 Bebording en markering	16
2.4 Afstemming weginrichting met andere wegbeheerders	17
3. Verkeersveiligheid	18
3.1 Objectieve verkeersveiligheid: ongevallengegevens	18
3.2 Subjectieve verkeersveiligheid	19
3.3 Aanpak verkeersonveilige locaties	20
4. (brom)fietser en voetganger	21
4.1 Fiets	21
4.1.1 Fietsnetwerk	21
4.1.2 Vormgeving fietsvoorzieningen	24
4.1.3 Fietsstallingen	25
4.2 bromfietzers	27
4.3 Voetgangers	29
5. Openbaar vervoer	31
5.1 Bus	31
5.2 Trein	32
5.3 Instelling verkeersregelininstallatie (VRI)	32

6	Specifieke verkeersdeelnemers	35
6.1	Vrachtverkeer	35
	6.1.1 Parkeren van grote voertuigen	36
	6.1.2 Laden en lossen	36
6.2	Lange Zware Vrachtvoertuigen (LZV)	36
6.3	Gevaarlijke stoffen	37
6.4	Hulpdiensten	37
7.	Parkeren	40
7.1	Parkeercapaciteit	40
7.2	Parkeerregulering	41
7.3	Parkeren minder validen	43
7.4	Individuele aanvragen parkeerplaats en parkeerverbod	45
7.5	Parkeren bij nieuwe ontwikkelingen	46
7.6	Inrichting van parkeergelegenheid in de openbare ruimte	46
7.7	Foutparkeren	47
7.8	Verkoop openbare parkeerplaatsen	48
8	Educatie, voorlichting en handhaving	49
8.1	Educatie en voorlichting	48
8.2	Handhaving	48
9	Leefbaarheid en duurzaamheid	50
9.1	Sluipverkeer	50
9.2	Wegwerkzaamheden	51
9.3	Verkeer in relatie tot lucht en geluid	51
9.4	Duurzame mobiliteit	51
9.5	Senior proof verkeersbeleid en ontwerp	53
9.6	Groen en infrastructuur	54
10	Werkwijze	56
10.1	vier sporen aanpak	56
10.2	Knelpuntenanalyse	56
10.3	Kanttekening	61

BIJLAGEN

I	Inventarisatie beleid
II	Resultaten internet-enquête en raadpleging partijen
III	Statistieken internet-enquête
IV	Standaard inrichtingselementen schoolzone
V	Strooiroutes Purmerend

1 Inleiding

1.1 Waarom een Verkeers- en Vervoerbeleidsplan?

Regelmatig wordt de gemeente benaderd voor allerlei uiteenlopende verkeersverzoeken. Bij de afhandeling hiervan is behoefte aan eenduidige kaders waarbinnen ruimte blijft voor maatwerk.

Onderliggend verkeer- en vervoerplan is een belangrijke onderlegger voor de afweging over toekomstige verkeerskundige maatregelen. Naar burgers, bedrijven, overheden en andere belanghebbenden is het beleidsplan het uitgangspunt in gesprekken over weginrichting, uitritconstructies, parkeren in de openbare ruimte of op eigen terrein, afwegingen met betrekking tot het instellen van een parkeerregime e.d.

Naast het feit dat onderhavig plan een praktisch kader biedt voor allerlei verkeerskundige vraagstukken is hier ook een wettelijke legitimatie voor. Deze komt voort uit de 'Planwet verkeer en vervoer'. Gemeenten hebben de plicht om een geïntegreerd en op uitvoering gericht verkeer- en vervoerbeleid te ontwikkelen. Een gemeente moet bij het ontwikkelen van haar verkeer- en vervoerbeleid de essentiële onderdelen van het nationale, provinciale en regionale verkeer- en vervoerplan in acht nemen.

1.2 Kenschets Purmerends Verkeers- en Vervoerbeleidsplan: beleid en knelpuntenanalyse

Onderliggend beleidsplan biedt een praktisch kader hoe om te gaan met verkeerskundige maatregelen. Zo wordt ingegaan op vragen als 'Hoe wordt een 30 km weg aangelegd' of 'Onder welke voorwaarden wordt een zebepad aangelegd'. Richtlijnen van kennisinstituten zoals het CROW (kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer & vervoer en werk & veiligheid) zijn hierbij van belang.

Maar ook de expertise van de verschillende belanghebbenden is noodzakelijk geweest voor de totstandkoming van het verkeers- en vervoerbeleidsplan. Ter illustratie: bij een herinrichting van een weg dient de gemeente rekening te houden met de voorwaarden die o.a. de brandweer aan een weg stelt (breed genoeg voor de brandweervoertuigen, weinig obstakels bij belangrijke aanrijdroutes etc.) maar ook met interne disciplines zoals 'Groen' (zichtlijnen van de weg), 'Beheer' (duurzaam inrichten) en belanghebbenden zoals een school (wel of geen kiss & ride-strook).

Om die reden is o.a. een interne en een externe klankbordgroep samengesteld. In de interne klankbordgroep waren verschillende disciplines (groen, beheer, stedenbouw, verkeer, wijkmanagement etc.) van de gemeente vertegenwoordigd. De externe klankbordgroep bestond uit de politie, Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland (brandweer), EBS en de Fietzersbond. Voorts zijn bewoners en andere belanghebbenden (winkeliersverenigingen, ondernemersverenigingen, wijkkerngroepen, scholen etc.) opgeroepen om hun ideeën, ervaringen en aanbevelingen aan de gemeente mede te delen via een speciaal hiervoor ingerichte internet-enquête en/of in separaat overleg (vertegenwoordiging ondernemers en onderwijs).

Naast een beleidscomponent bevat het verkeers- en vervoerbeleidsplan ook een inventarisatie van verkeersknelpunten die zijn aangedragen door belanghebbenden (bewoners, wijkkerngroepen, ondernemers, scholen etc.) via de hiervoor ingerichte internet-enquête. De externe klankbordgroep en vertegenwoordiging van primair en voortgezet onderwijs en de ondernemers zijn hiervoor in een overleg benaderd.

Toekomstvisie

Kenmerkend voor veel gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen is het uitspreken van een visie voor de komende jaren op het gebied van verkeer en vervoer. In dergelijke plannen staat de vraag centraal waar de gemeente de komende jaren naar toe wil op het gebied van verkeer en vervoer. Hierbij speelt het verbeteren van de doorstroming met oog op toekomstige ontwikkelingen een cruciale rol. Een dergelijke visie maakt geen onderdeel uit van onderhavig beleidsplan.

Naar verwachting wordt in 2016 gestart met een visienota verkeer en vervoer. De realisatie van dit visiedocument is namelijk afhankelijk van de uitkomsten van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn die in 2015 in gang is gezet. De hoofddoelstelling van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn is het verbeteren van de bereikbaarheid in de corridor Amsterdam-Hoorn om daarmee een bijdrage te leveren aan de ambities van rijk en regio, zoals het versterken van de economische concurrentiepositie en het zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. Een belangrijk onderdeel van dit grootschalige project is het onderliggend wegennet en hoofdwegennet van Purmerend. Het visiedocument zal dan ook aanhaken op de resultaten van dit project.

1.3 Leeswijzer

In de navolgende hoofdstukken wordt ingegaan op de concrete beleidsregels van de verschillende beleidsthema's binnen verkeer en vervoer:

- Wegcategorisering en inrichtingsprincipes (hoofdstuk 2).
- Verkeersveiligheid (hoofdstuk 3)
- (Brom)fietser en voetganger (hoofdstuk 4).
- Openbaar vervoer (hoofdstuk 5).
- Specifieke verkeersdeelnemers (hoofdstuk 6).
- Parkeren (hoofdstuk 7).
- Educatie, voorlichting en handhaving (hoofdstuk 8).
- Leefbaarheid en duurzaamheid (hoofdstuk 9).

Tot slot wordt de werkwijze (hoofdstuk 10) toegelicht op basis waarvan de gemeente uitwerking geeft aan de gestelde beleidsregels. Vervolgens wordt de werkwijze in concrete vorm gebracht door deze toe te passen op de knelpunten die uit de inventarisatie (raadpleging belanghebbenden en internet-enquête) naar voren zijn gekomen.

2 Wegcategorisering & inrichtingsprincipes

In de huidige situatie komt op een aantal locaties de inrichting van de weg niet overeen met de wegcategorisering. Vanuit verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid of vanuit specifieke beleids-thema's kan er aanleiding zijn om de inrichting van een weg aan te passen (zie navolgende hoofdstukken).

Voor het overige geldt voor de gemeente als stelregel:

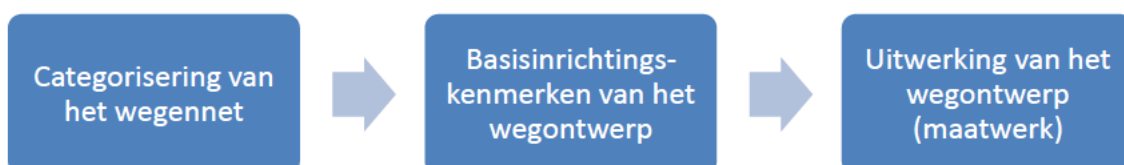
- ✓ Basisinrichtingskenmerken toepassen bij nieuwe ontwikkelingen.
- ✓ Weginrichting in overeenstemming brengen met nieuwe wegcategorisering en basisinrichtingskenmerken bij de uitvoering van projecten of het oppakken met groot onderhoud; op dat moment ook de overbodige bebording verwijderen.
- ✓ Actief overleg met andere wegbeheerders binnen de gemeente en met aansluitende gemeenten en de Stadsregio Amsterdam.

In dit hoofdstuk wordt het totaal aan beleidsregels ten aanzien van wegcategorisering & inrichtingsprincipes specifiek toegelicht.

2.1 Wegcategorisering

2.1.1 Het principe van de wegcategorisering

De wegcategorisering vormt de visie op een verkeersveilig wegennet, waarbij aan elke weg een verkeersfunctie wordt toegekend. De weg wordt volgens deze functie voor de weggebruiker herkenbaar ingericht. De wegcategorisering is daarmee een instrument om keuzen te maken ten aanzien van de opbouw van het wegennetwerk en de inrichting van wegen.



De categorisering en de basisinrichtingskenmerken van het wegennet maken onderdeel uit van de beleidsregels. De verdere uitwerking per weg is een onderdeel van afzonderlijke wegenprojecten, waarbij altijd getoetst wordt aan de hier opgenomen regels.

Binnen Duurzaam Veilig worden drie verkeersfuncties onderscheiden:

- **Stromen:** Het snel en efficiënt verwerken van het doorgaande verkeer.
- **Ontsluiten:** Het bereikbaar maken van wijken en gebieden. Deze wegen kenmerken zich door een hoge mate van uitwisseling van verkeer; zij verbinden de verblijfsgebieden met de stroomwegen.
- **Verblijven:** Het toegankelijk maken van de erven. Op wegen met een erffunctie staat de verblijfsfunctie centraal. Hier ontmoeten alle verkeersdeelnemers elkaar. Daardoor is het verkeersbeeld onvoorspelbaar, het verkeersbeeld kan zich snel wijzigen en er zijn potentiële conflicten tussen alle verkeerssoorten. De verkeersdeelnemer moet adequaat, qua afstand en tijd, kunnen reageren. De snelheid van het verkeer moet laag zijn.

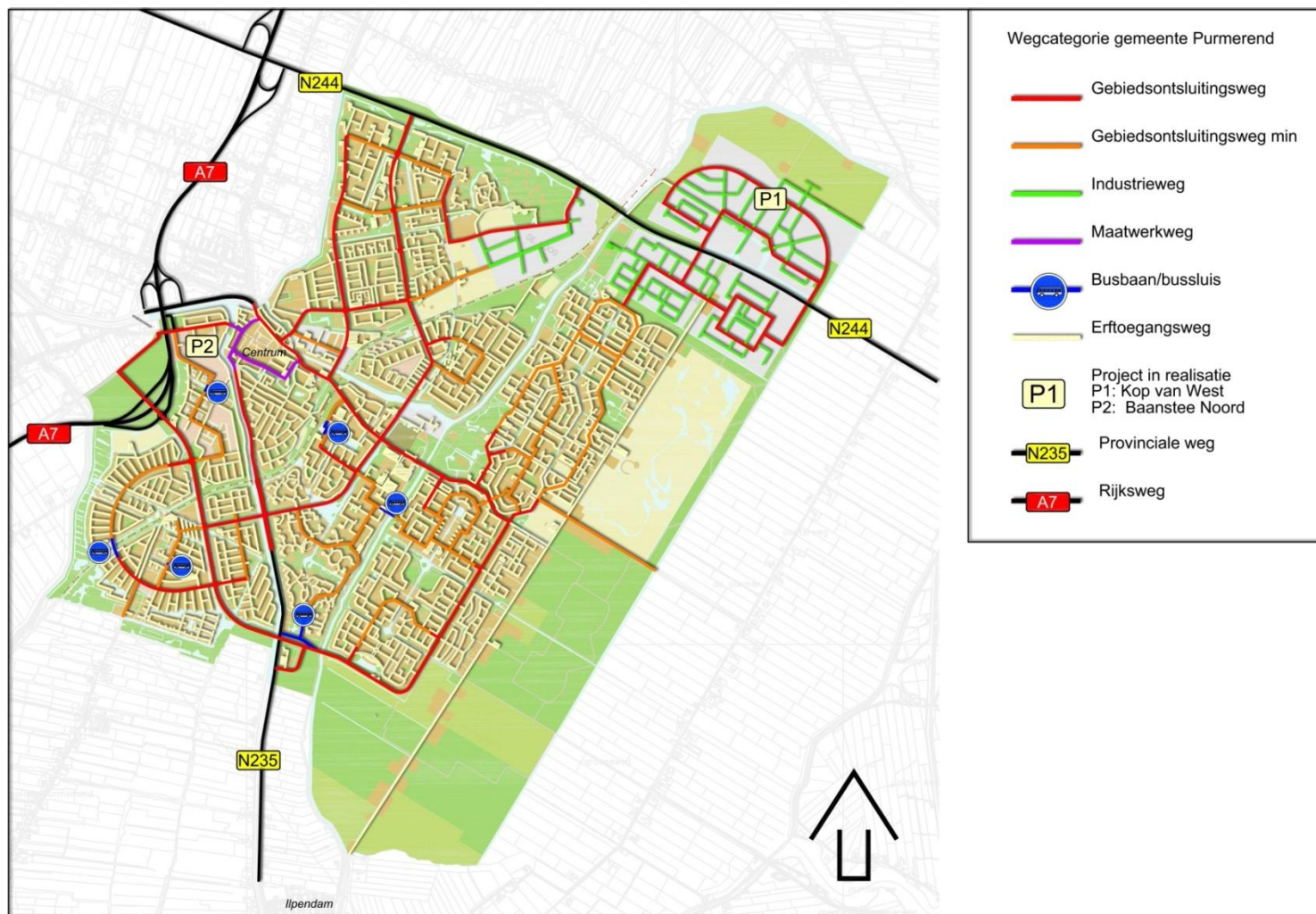
Deze drie functies vertalen zich in drie wegcategorieën, elk met eigen kenmerken:

1. Stroomwegen (100, 120 of 130 km/uur buiten de bebouwde kom).
2. Gebiedsontsluitingswegen (80 km/uur buiten de bebouwde kom en 50 of 70 km/uur binnen de bebouwde kom).
3. Erftoegangswegen of verblijfsgebieden (60 km/uur buiten de bebouwde kom en 30 km/uur of stapvoets (15 km/uur) binnen de bebouwde kom).

Belangrijk bij de inrichting van wegen is daarnaast het principe 'veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslimieten' (VSGS). Dat wil zeggen dat de ingestelde maximum snelheid moet passen bij de weginrichting en de omgeving.

2.1.2 Werkwijze uitwerking van de wegcategorisering

Op basis van de hiervoor genoemde principes is gewerkt aan een wegcategorisering voor het wegennet binnen de gemeente Purmerend. Deze wegcategorisering is opgenomen in figuur 2.1.



Figuur 2.1: huidige situatie wegcategorisering gemeente Purmerend.

Het beleid is erop gericht dat het verkeer zoveel mogelijk wordt gebundeld op een beperkt aantal gebiedsontsluitingswegen die qua inrichting zijn of worden afgestemd op een intensief gebruik en daarmee verkeersveilig zijn. Hierdoor rijdt er veel verkeer op de meest veilige wegen. Randvoorwaarde daarbij is dat doorgaand verkeer door de verblijfsgebieden niet aantrekkelijk of onmogelijk is.

Aan de wegcategorisering worden verder de volgende functionele eisen gesteld:

- Realiseren van aaneengesloten verblijfsgebieden (een grote wisseling in gehanteerde snelheid komt de duidelijkheid voor de weggebruiker niet ten goede).
- De kortste en de veiligste route vallen in het wegennetwerk zo veel mogelijk samen.
- Vermijden van zoekgedrag door de weggebruiker.

De wegcategorisering uit het Purmerends Verkeersveiligheidsplan (2006) geldt als basis voor de uitgewerkte wegcategorisering. Op deze wegcategorisering heeft slechts een beperkt aantal aanpassingen plaatsgevonden. Dit betreft voornamelijk het opnemen van de verkeersstructuur op de Baansteeg, het invoeren van de categorie 'maatwerkweg' (ring centrum Purmerend), het laten vervallen van de categorie 'erftoegangsweg+' en die voornamelijk te categoriseren als 'gebiedsontsluitingsweg^{min}'. Voor dit laatste is gekozen omdat de oorspronkelijke categorie erftoegangsweg+ feitelijk meer aansluit bij de categorie gebiedsontsluitingsweg (snelheidsregime en in een aantal gevallen de aanwezigheid van openbaar vervoer; een inrichting als verblijfsgebied ligt op de betreffende wegen niet voor de hand). Daarnaast is de Purmerweg in verband met de ruimtelijke ontwikkelingen ter plaatse aangepast tot erftoegangsweg. Een toelichting op deze wegcategorieën is hierna opgenomen.

Per weg zijn er verschillende aspecten die pleiten voor de categorisering van een weg. Bij de functietoekenning spelen vaak conflicterende belangen. Enerzijds dient een weg bijvoorbeeld bij voorkeur een erftoegangsfunctie (verblijven/erftontsluiting) te krijgen doordat de weg gelegen is in een woongebied, waarbij op de weg ook relatief veel inritten zijn gelegen. Anderzijds zal dezelfde weg mogelijk bij voorkeur een gebiedsontsluitingsfunctie (gebiedsontsluiting/stromen) moeten krijgen door de aanwezigheid van bijvoorbeeld openbaar vervoer, routes gevaarlijke stoffen en/of hulpdiensten.

2.2 Toelichting op de wegcategorisering

2.2.1 Stroomwegen

In de gemeente is rijksweg A7 gecategoriseerd als stroomweg. De A7 is in eigendom en beheer van het Rijk.

2.2.2 Gebiedsontsluitingswegen

Buiten de bebouwde kom

Buiten de bebouwde kom heeft de gemeente Purmerend twee gebiedsontsluitingswegen. Dit betreft de N235 in noord-zuid richting (tussen de N247 en de A7) en de N244 (richting Alkmaar-Edam-Volendam). Deze wegen zijn in eigendom en beheer van Provincie Noord-Holland.

Binnen de bebouwde kom

De gemeente onderscheidt binnen de bebouwde kom twee typen gebiedsontsluitingswegen. De specifieke situatie in Purmerend, waarbij niet altijd de meest wenselijke inrichting gerealiseerd kan worden, noodzaakt hiertoe.

De standaard gebiedsontsluitingsweg sluit aan bij het gangbare profiel voor een gebiedsontsluitingsweg (GOW) binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 50 km/uur en kenmerkt zich in vrijliggende fietspaden. Een aantal wegen binnen Purmerend met een 50 km/uur snelheidsregime is echter niet in te richten als standaard gebiedsontsluitingsweg vanwege de beperkte ruimte binnen de bestaande stedelijke structuur. Deze wegen worden gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg^{min} (GOW^{min}). Deze wegen vragen om maatwerk met een specifieke weginrichting. Het kenmerk van deze wegen is een snelheid van 50 km/uur, voorrang op aanliggende wegen en de aanwezigheid van fiets(suggestie)stroken op de rijbaan. Het is daarmee een subcategorie van de gebiedsontsluitingsweg. De gemeente hanteert deze wegcategorie

voor bestaande infrastructuur. Deze wegcategorie wordt in principe niet toegepast in nieuwe ontwikkelingen. Binnen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt het profiel van de standaard gebiedsontsluitingsweg gebruikt. Voor wat betreft de bestaande infrastructuur geldt het streven om gebiedsontsluitingswegen^{min} -indien mogelijk- om te zetten tot een gebiedsontsluitingsweg.

Daarnaast worden in Purmerend zogenaamde industriewegen onderscheiden. Gezien het gebruik van de weg zijn er ook argumenten om deze wegen als erftoegangsweg aan te duiden. Een eenduidige keuze is echter moeilijk te maken omdat de wegen divers worden gebruikt en de schaalgrootte op de wegen anders is dan in de woonwijken. Knelpunten bij categorisering en inrichting van deze wegen concentreren zich vooral op de ruime opzet van de wegen, ruime kruispunten, brede asfaltwegen en parkeerstroken, lange rechtstanden en andere activiteiten zoals het laden en lossen van vrachtverkeer, het stallen van trailers en het woon-werk verkeer. Op kruispunten tussen erftoegangswegen en industriewegen is de voorrang geregeld ten gunste van de industriewegen. Snelheidsremmende maatregelen op de industriewegen zijn horizontaal. Op de industriewegen rijdt de (brom)fietser op de rijbaan, tenzij de industrieweg een ontsluitende functie heeft. De gemeente hanteert bij de inrichting van industriewegen de 'Leidraad Duurzaam Veilige inrichting van bedrijventerreinen' (CROW, 2003). Uitgangspunt daarin is dat de functie van het wegennet en de inrichting daarvan kan worden afgeleid van het gebruik.

Binnen de gemeente Purmerend worden binnen de categorisering een beperkt aantal wegen als maatwerkweg aangeduid; dit betreft een groot deel van de ring om de binnenstad (Gedempte Singelgracht, Westerstraat, Nieuwstraat en Plantsoengracht). In de oude wegategorisering waren deze wegen aangeduid als gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg+. De term 'ring' impliceert een soort van gelijkwaardigheid tussen de onderdelen van de ring. Dit is echter niet het geval. De verkeersfunctie en -belasting op de verschillende onderdelen van de ring is wisselend. De specifieke omstandigheden van de ring vereisen een 'maatwerkoplossing' waarin gezocht wordt naar de meest ideale inrichtingsmaatregelen ter plaatse; een uitdaging waarin de verblijfsfunctie en ontsluitingsfunctie op een veilige manier dienen samen te gaan.

In het verleden is er onderzoek gedaan naar een herinrichting van de ring. Op dit moment voorziet de gemeente dat zij - gezien de financiële middelen - slechts een minimale investering kan doen in de verkeerssituatie om de veiligheid te garanderen. Zo wordt de inrichting van de Westerstraat en de Nieuwstraat in 2016 in overeenstemming gebracht met de circulatie (sobere inrichting). Indien er ontwikkelingen zijn aan de ring van de binnenstad die een aanpassing van de verkeerssituatie vereisen dan zal de gemeente eventuele maatregelen opnieuw bezien.

2.2.3 Erftoegangswegen (verblijfsgebieden)

Buiten de bebouwde kom

Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom ontsluiten aanliggende percelen en erven in het landelijk gebied. In Purmerend is de Westerweg hier een voorbeeld van die in beheer is van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Op de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom geldt een maximum snelheid van 60 km/uur.

Binnen de bebouwde kom

Wegen binnen verblijfsgebieden, waar wonen, werken, onderwijs of recreëren de belangrijkste functie is, worden getypeerd als erftoegangsweg. Hier geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur of lager (als sprake is van een woonerf). Binnen een aaneengesloten verblijfsgebied zijn kruisingen gelijkwaardig, de voorrang is dus ongeregeld. Dit geeft voor de weggebruiker meer uniformiteit, waardoor de verkeerssituatie duidelijker is.

Woonerven

De bestaande woonerven zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg. Op woonerven is er geen apart voetpad. Op de bestaande woonerven geldt dat het 'stapvoets rijden' (15 km per uur) uit de weginrichting moet voortvloeien. In de praktijk blijkt dat de gebruiker in verblijfsgebieden vaak behoefte heeft aan een voetpad (een eigen plek binnen het wegprofiel). De gemeente gaat er vanuit dat bestaande woonerven gehandhaafd blijven, maar zal binnen toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in principe geen woonerven meer realiseren. Bij nieuwe ontwikkelingen is er dus een voorkeur voor een inrichting als 30 km/uur gebied.

2.3 Basisinrichtingskenmerken van het wegontwerp

De beleidsregels beschrijven de basiskenmerken voor de inrichting van de gemeentelijke wegen. Het betreffen de kenmerken van de wegen gelegen binnen de bebouwde kom. Voor de inrichting van wegen buiten de bebouwde kom gelden de eisen van de betreffende wegbeheerders (HHNK en Provincie).

Ten aanzien van de inrichting van de wegen geldt een aantal basiseisen.

1. De wegcategorie is herkenbaar aan de weginrichting.
2. Het aantal verkeersoplossingen is beperkt en uniform (standaardiseren).
3. Op potentiële conflictpunten wordt de snelheid gereduceerd.
4. Er zijn geen obstakels langs de rijbaan.
5. Inrichting van de weg afstemmen op de omgeving.
6. Conflicten met tegemoetkomend verkeer worden vermeden.
7. Conflicten met kruisend en overstekend verkeer worden vermeden.
8. Verkeerssoorten zijn gescheiden.

De standaard gebiedsontsluitingswegen voldoen in principe aan alle eisen. Door specifieke omgevingsaspecten is het niet altijd mogelijk of wenselijk om gebiedsontsluitingswegen aan alle eisen te laten voldoen. Om die reden wordt de gebiedsontsluitingsweg^{min} onderscheiden, waar voornamelijk niet aan de laatste 3 eisen voldaan kan worden en waar gezocht wordt naar een eenduidige inrichting passend bij de gestelde maximum snelheid. Bij de inrichting van erftoegangswegen zijn de laatste 3 eisen niet van toepassing en mengt het verkeer met elkaar.

2.3.1 Basisinrichtingskenmerken

De basiseisen zijn vertaald naar basisinrichtingskenmerken. Bij de inrichting van nieuwe wegen, bijvoorbeeld in nieuwbouwplannen, wordt altijd gekozen voor een ideale inrichting als standaard gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg. Als een ideale gebiedsontsluitingsweg niet ingepast kan worden, kan alleen in geval van overtuigende redenen toch een gebiedsontsluitingsweg^{min} worden ingericht, bijvoorbeeld busroute of calamiteitenroute. Bij reconstructie kan gekozen worden voor een minimale inrichting of een inrichting als gebiedsontsluitingsweg^{min}.

Verkeerskenmerken

	GOW standaard	GOW ^{min}	industrieweg	ETW
maximalsnelheid	50	50	50	30
ontwerpsnelheid	50	40	40	30
intensiteit ¹	vanaf 5.000	2.500 - 7500	n.v.t.	tot 5.000

Wegindeling

	GOW standaard	GOW ^{min}	industrieweg	ETW
scheiding r ichting	overrijdbaar	geen scheiding	geen scheiding	geen scheiding
rijbaanindeling	1x2 plus fietspad	1 rijbaan met fietsstroken ²	1 rijbaan gemengd verkeer	1 rijbaan gemengd verkeer
wegvaklengte	250-500 m	100-250 m	n.v.t.	< 100 m
inhalen	niet toegestaan	toegestaan	toegestaan	toegestaan
positie bromfiets	rijbaan	rijbaan	rijbaan, tenzij ontsluitende functie	rijbaan
positie fiets	fietspad, bij voorkeur rood asfalt	fiets(suggestie) strook (rood resp. zwart asfalt) of solitair fietspad	rijbaan, tenzij ontsluitende functie	rijbaan
positie voetganger	trottoir	trottoir	bij voorkeur trottoir (looproutes OV)	verhoogd trottoir
halten openbaar ver-	havens	havens	havens of op rijbaan	rijbaan, maar bij voor-

¹ Indicatie voor een intensiteit in stedelijke kernen zoals Purmerend.

² Fietsstrook minimaal 1.70 breed indien GOWmin ≥ 5.80 m breed is.

voer				keur over 50 km/uur wegen
parkeren	niet wensel jk	bij voorkeur in ha- ven, geen haaks parkeren	bij voorkeur op ei- gen terrein, anders langsparkeren	vakken, aan één zijde
asmarkering	ja	nee	nee	nee
snelheidremmende maatregelen	bij voorkeur niet	bij potentiële con- flictpunten (geen verticale remmers)	nee	op kruispunten

Inrichting wegomgeving

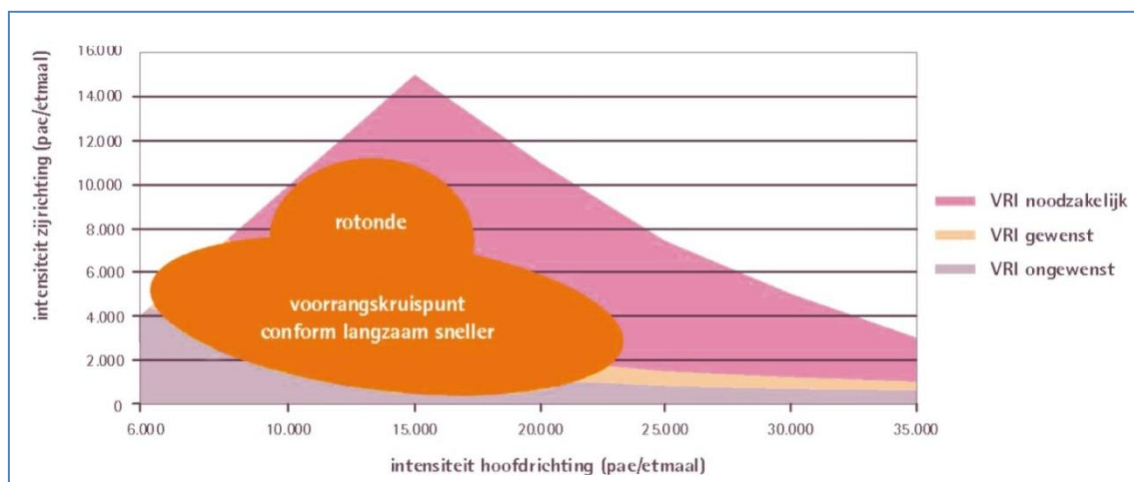
	GOW standaard	GOW ^{min}	industrieweg	ETW
verlichting	middelhoog (6-8m)	middelhoog (6-8m)	middelhoog (6-8m)	laag (3-5m)
bebouwing	op afstand (10-20 m)	op afstand (10-20 m)	op afstand (10-20 m)	dicht op weg (<10 m)
verharding	gesloten	gesloten	gesloten	bij voorkeur open
erfaansluitingen	beperkt toegestaan	ja	ja	ja

Inrichting van kruispunten

	GOW standaard	GOW ^{min}	industrieweg	ETW
GOW standaard	voorrang geregeld: bij voorkeur rotonde / LARGAS, anders VRI	voorrang geregeld: bij voorkeur rotonde / LARGAS	voorrang geregeld	voorrang regelen: bij voorkeur uitrit
GOW ^{min}	voorrang geregeld: bij voorkeur rotonde / LARGAS	voorrang geregeld: bij voorkeur rotonde / LARGAS	voorrang geregeld	voorrang regelen: bij voorkeur uitrit
industrieweg	voorrang geregeld	voorrang geregeld	ongeregeld of voor- rang geregeld	ongeregeld of voor- rang geregeld
ETW	voorrang geregeld: bij voorkeur uitrit	voorrang geregeld: bij voorkeur uitrit	ongeregeld of voor- rang geregeld	ongeregeld
Erven	nee	Ja	Ja	ja

Tabel 2.1: Basisinrichtingskenmerken van het wegontwerp.

De gemeente Purmerend maakt bewust de overweging of het LARGAS-principe (Langzaam Rijden Gaat Sneller) bij de inrichting van kruisingen op doorgaande gebiedsontsluitingswegen in de toekomst mogelijk vaker kan worden toegepast. Het is een concept, waarbij voorrangpleintjes en smalle rijstroken zorgen voor een goede doorstroming en een rustig wegbeeld; eventuele verkeerslichten kunnen weg en de snelheid wordt constanter. In Purmerend is LARGAS succesvol toegepast op de twee T-kruispunten op de Churchillaan ter hoogte van winkelcentrum Makado. Een kader voor de afweging van het type kruispuntoplossing bij verschillende verkeersintensiteiten is in figuur 2.2 samengevat.



Figuur 2.2: Toepassing kruisingsvorm VRI, rotonde en LARGAS (Bron: CROW publicatie 191).

2.3.2 Snelheidsremmende maatregelen

Snelheidsremmende maatregelen en standaard gebiedsontsluitingswegen

Op de standaard gebiedsontsluitingswegen worden in principe geen snelheidsremmende maatregelen toegepast. Het toepassen van het juiste wegprofiel draagt bij aan de juiste snelheid. Op plaatsen waar sprake is van te hoge snelheden kan gebruik worden gemaakt van snelheidsdisplays (smileys) of handhaving. Op kruispunten met een verhoogde ongevalkans kunnen attentieverhogende maatregelen toegepast worden.

Snelheidsremmende maatregelen en gebiedsontsluitingswegen^{min}

Op gebiedsontsluitingswegen^{min} wordt beperkt gebruik gemaakt van snelheidsremmende maatregelen. De wegen worden voorzien van fietsstroken of fietssuggestiestrook. Op wegen waar bussen en veel fietsers rijden, worden in principe horizontale maatregelen toegepast. Hierbij is er een voorkeur voor wegversmallingen waarbij de fietsers buiten om kunnen rijden. Ook zogenaamde busvriendelijke drempels kunnen worden toegepast, waarbij geen hinder optreedt voor de bus, de nood- en hulpdiensten en waar fietsers om de drempel heen kunnen rijden. Op kruispunten met verhoogde ongevalkans worden attentieverhogende of snelheidsremmende maatregelen toegepast. Op de routes waar geen bus rijdt kunnen dit bijvoorbeeld (rode) plateaus met voorrangsgeregelingen zijn.

Snelheidsremmende maatregelen en erftoegangswegen

Op erftoegangswegen mengen verkeersstromen en geldt een maximum snelheid van 30 km/uur. Om dit te bewerkstelligen worden daar waar dat nodig is gepaste snelheidsremmende maatregelen toegepast; als richtlijn geldt voor de gemeente dat voor 30 km/uur wegen - indien fysiek inpasbaar - om de 100 meter een snelheidsremmende maatregel (drempel, bocht, wegversmalling etc.) getroffen moet zijn. Bij de ontwikkeling van nieuwe wijken wordt in het ontwerp rekening gehouden met de lage rijsnelheid door lange rechtstanden te voorkomen. Verder worden standaard gelijkwaardige kruispunten toegepast. Om de gelijkwaardigheid van de kruisende wegen uit te stralen en een lage rijsnelheid uit te lokken worden kruispunten voorzien van kruispuntplateaus. Bij bestaande wegen met lange rechtstanden (meer dan 100 meter) kunnen desgewenst ook op wegvakken plateaus worden toegepast. Bij lange rechtstanden vindt het parkeren afwisselend plaats aan de rechter- of linkerzijde. Om het snelheidsregime te benadrukken is er een voorkeur voor klinkerverharding. Helaas is dit niet altijd inpasbaar aangezien klinkerverharding kan leiden tot geluidsoverlast.

Snelheidsremmende maatregelen en hulpdienstbereikbaarheid

Om hulpdienstbereikbaarheid te waarborgen bevinden zich binnen de bebouwde kom in principe niet meer dan 5 verticale snelheidsremmers tussen de ingang van een verblijfsgebied en een adres daarbinnen (er worden maximaal 5 verticale snelheidsremmers gepasseerd voordat een willekeurig adres wordt bereikt). Indien extra snelheidsremmers noodzakelijk zijn, worden busvriendelijke drempels of wegversmallingen toegepast (zoals beschreven bij de gebiedsontsluitingswegen^{min}).

Verzoek tot snelheidsremmende maatregelen

In geval een verzoek tot snelheidsremmende maatregel wordt gedaan zal eerst worden nagaan of de weginrichting voldoet aan de richtlijnen en principes die de gemeente hanteert. Indien de inrichting van een 30 km/uur weg of woonerf niet voldoet aan de richtlijnen en het aannemelijk is dat hier structureel te hard wordt gereden en de verkeersveiligheid bovendien in het geding is, kan ervoor gekozen worden een snelheidsremmende maatregel te realiseren. Wanneer de buurt verzoekt om een dergelijke voorziening moet de voorziening breed gedragen worden vanwege de nadelen zoals trillingshinder en geluidsoverlast.

Indien de weginrichting wel voldoet aan de richtlijnen en het volstrekt duidelijk is wat de vigerende snelheidslimiet is, kan geconstateerd worden dat dit een gedragsprobleem is. Vooral voor woonerven en 30 km/uur gebieden geldt dat het vaak de bewoners zelf zijn die de snelheids-

overtredingen begaan. Het is onmogelijk om dit middels fysieke aanpassingen tegen te gaan. Het beleid van de gemeente is dan ook mensen te stimuleren elkaar aan te spreken op dit gedrag. Hierbij kunnen zij ondersteund worden door de wijkmanager of stichting Club Welzijn.

Op gebiedsontsluitingswegen zijn het niet alleen de bewoners maar ook andere weggebruikers die met een te hoge snelheid kunnen passeren. In dergelijke gevallen kan in overleg met de Politie besloten worden hier te handhaven.

2.3.3 Eenrichtingverkeer

De gemeente krijgt met enige regelmaat de vraag gesteld of eenrichtingverkeer ingesteld kan worden. Dit veelal bedoeld als snelheidsremmende maatregel. De veronderstelling dat eenrichtingverkeer het antwoord is op te hard rijden is niet juist. Eenrichtingverkeer lijkt een rustiger wegbeeld op te leveren, omdat er van de andere zijde geen verkeer verwacht hoeft te worden. Echter bij het instellen van eenrichtingverkeer gaat de gemiddeld gereden snelheid (zonder aanvullende maatregelen) omhoog. Het instellen van eenrichtingverkeer biedt daarmee een schijnveiligheid. De beleidsregel is daarmee dat dergelijke verzoeken afgewezen worden als maatregel tegen te hard rijden. Eenrichtingverkeer wordt slechts overwogen bij smallere straten die doorstromingsproblemen geven en waarbij er goede alternatieven zijn om via een andere weg, de weg te vervolgen. Een voorwaarde is ook in dit geval dat er door het instellen van het eenrichtingverkeer geen snelheidsprobleem wordt gecreëerd.

2.3.4 Overgangen bij komgrenzen, tussen wegcategorieën en maximum snelheden

Bij overgangen tussen wegcategorieën, overgangen in functionaliteit en/of snelheidsregime (een overgang die een inhoudelijke betekenis heeft voor een weggebruiker omdat het aangeeft dat er ander gedrag en verwachtingen gewenst zijn), is het voor de weggebruiker logisch als dit gepaard gaat met een verandering in het wegbeeld. Overgangen tussen wegcategorieën en maximum snelheden ('poorten') worden duidelijk en uniform vormgegeven.

Komgrenzen

Een komgrens is een (verkeers)technische inrichting op de weg, bedoeld om weggebruikers duidelijk te maken dat een aangepast (snelheids)gedrag noodzakelijk is vanwege het binnengaan of verlaten van de bebouwde omgeving. Voor de weggebruiker is het noodzakelijk dat een komgrens op een logische locatie ligt en duidelijk is vorm gegeven.

Op de komgrens moet voor weggebruikers duidelijk zijn dat zij hun gedrag moeten aanpassen. Voorwaarde voor het goed functioneren van de komgrens is dat aan beide zijden van de komgrens de weg is ingericht overeenkomstig de bij de wegcategorie passende snelheid. Komgrenzen moeten, zowel wat betreft vormgeving als locatie, voldoen aan de Uitvoeringsvoorschriften BABW.

Overgangen wegcategorieën

Aansluitingen tussen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom worden bij voorkeur ingericht met duidelijke poorten door middel van uitritconstructies en bebording. Door de uitritconstructie is het duidelijk dat het verkeer op de gebiedsontsluitingsweg voorrang heeft op het verkeer dat van de erftoegangsweg (verblijfsgebied) komt.

2.3.5 Uitzichtdriehoeken en spiegels bij kruispunten

Bij kruispunten moet voldoende uitzicht zijn naar beide richtingen. Binnen de zogenoemde uitzichtdriehoeken, die per wegcategorie/voorrangssituatie worden bepaald op basis van de CROW richtlijn in het ASVV, mogen geen uitzichtbelemmerende objecten worden geplaatst. Uitzichtbelemmerende objecten zijn objecten van enige breedte of diameter, hoger dan een meter, die op zichzelf of samen met andere objecten het uitzicht op de kruisende verkeersstroom belemmeren. Parkeerhavens worden in principe niet aangelegd binnen de uitzichtdriehoek³. Het is wenselijk dat het gebied van de uitzichtdriehoek in beheer en eigendom van de gemeente valt. In de APV van de gemeente is opgenomen dat het verboden is beplanting of een voorwerp aan te

³ Uitzichtdriehoek is het driehoekig gebied tussen twee takken van een kruispunt, waarin zich geen objecten bevinden die de bestuurder een voldoende uitzicht op de kruisende weg benemen.

brengen of te hebben op zodanige wijze dat aan het wegverkeer het vrije uitzicht wordt belemmerd of daaraan op andere wijze hinder of gevaar oplevert.

Met enige mate wordt de gemeente verzocht een spiegel te plaatsen nabij een kruispunt om hiermee het zicht te verbeteren. Met het plaatsen van spiegels wordt door de gemeente zeer terughoudend omgegaan. Het blijkt namelijk dat de verkeersveiligheid door een spiegel vaker achteruit dan vooruit gaat. Een verkeersspiegel zorgt vaak voor een vertekenend beeld, waardoor de snelheid van het naderende verkeer niet goed kan worden ingeschat. Daarbij is bij regenachtig weer het beeld van de spiegel niet tot nauwelijks zichtbaar. Verder blijkt dat verkeersdeelnemers vaak erg gefocust zijn op de spiegel en minder goed op de rest van het verkeer letten. Daarnaast zijn verkeersspiegels vandalismegevoelig. Een particulier kan desgewenst op eigen terrein en voor eigen kosten een spiegel plaatsen.

2.3.6 *Bebording en markering*

Gestreefd wordt de weginrichting te ondersteunen door enkel de strikt benodigde bebording. Als de weginrichting duidelijk is en het gewenste rijgedrag afdwingt dan is dat voldoende en is bebording overbodig. De minder noodzakelijke bebording of markering wordt bij of na een goede inrichting verwijderd.

Voor de bewegwijzering wordt gebruik gemaakt van de Richtlijn bewegwijzering van het CROW. (publicatie 322).

Plaatsing attentieverhogende borden (niet RVV-borden⁴)

De gemeente is uiterst terughoudend met het plaatsen van een dergelijk waarschuwbord (bijvoorbeeld 'let op spelende kinderen'), omdat het effect van deze bebording nihil is en de gemeente een bordenwoud wil tegengaan. Bovendien is het uitgangspunt dat de inrichting van de weg in principe voldoende attentieverhogend is. Het beleid is dan ook om niet over te gaan tot het plaatsen van een dergelijk bord en erop te wijzen dat er veelal sprake is van een gedragsprobleem. Om het gedrag in de gewenste richting om te buigen is het beter dat men elkaar aanspreekt op het verkeersgedrag. Het is begrijpelijk dat veel mensen dit lastig vinden. Om die reden is het mogelijk dat zij contact opnemen met de wijkmanager of de stichting Club die bewoners hierin kunnen adviseren. Slechts in strikt noodzakelijke gevallen waarbij de situatie onduidelijk is kan de gemeente besluiten bebording te plaatsen.

Markering schoolzone

Het doel van schoolzone (hoofdzakelijk markering op het wegdek met de tekst 'school' of 'schoolzone') is om weggebruikers te attenderen op de aanwezigheid van een school en dus kinderen die aan het verkeer deelnemen. Dit attentieverhogende middel heeft alleen effect op wegen waar naast bestemmingsverkeer ook doorgaand verkeer langs rijdt dat dus minder bekend kan zijn in het gebied. Om die reden komen in principe alleen scholen aan gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur wegen) in aanmerking voor de inrichting van een schoolzone.

Gemeenten hebben verschillende interpretatie rondom de inrichting van een schoolzone. Daarom is het van belang dat er een uniformiteit ontstaat met behulp van een landelijke richtlijn omdat dit de herkenbaarheid van een schoolzone vergroot. Er zijn immers nog teveel weggebruikers onbekend met het fenomeen schoolzone.

Momenteel is er nog geen richtlijn ontwikkeld voor de inrichting van een schoolzone. De gemeente Amsterdam en de Stadregio Amsterdam zijn hier wel mee bezig. Deze richtlijn zal naar verwachting hoofdzakelijk gebaseerd zijn op het inrichtingsvoorstel van de gemeente Utrecht. Die gemeente stelt een sobere herkenbare inrichting voor: RVV-bebording (adviesnelheid en attentiebord) en de tekst 'school' op het wegdek. De gemeente Purmerend commiteert zich ook aan dit sobere en doelmatige inrichtingsvoorstel mede omdat meer gemeenten volgens dit model werken (herkenbaarheid vergroten). In bijlage IV staat het exacte inrichtingsvoorstel van de schoolzone.

⁴ RVV-bebording: verkeersborden van bijlage 1 behorende bij het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990.

Op dit moment heeft de gemeente Purmerend meerdere schoolzones die niet uniform zijn aangelegd. Zo is in het verleden een aantal schoolzones aangelegd als resultaat van het Octopusplan. Dit betrof een convenant tussen o.a. school en gemeente om de verkeersveiligheid rondom de school te verbeteren middels voorlichting, educatie en infrastructuur. Het fysieke resultaat was o.a. de gekleurde markering die men bijvoorbeeld aantreft op de Amazonelaan in Weidevenne. Deze diverse schoolzone-inrichtingen blijven gehandhaafd maar kunnen bij onderhoudswerkzaamheden aangepast worden conform de nieuwe richtlijn met het doel de herkenbaarheid door uniformiteit van een schoolzone te vergroten.

De uniforme inrichtingseisen voor een schoolzone hebben tot doel de aanwezigheid van een school aan de weggebruiker kenbaar te maken. Uiteraard is het ook de bedoeling dat de verkeerssituatie nabij de school zodanig is dat kinderen veilig en op termijn zelfstandig aan het verkeer leren deel te nemen. Het vergroten van de verkeersveiligheid rondom scholen betreft maatwerk; immers elke school is anders gesitueerd. Daarbij is de fysieke inrichting niet het enige aandachtspunt. Veelal betreft het gedrag van ouders en andere verkeersdeelnemers. Hier wordt op ingespeeld met campagnes en educatie (zie hoofdstuk 8).

2.4 Afstemming weginrichting met andere wegbeheerders

Gemeente Purmerend is geen eigenaar of beheerder van alle wegen binnen de gemeentegrens. Zo zijn er ook wegen van de Provincie en het Hoogheemraadschap. Door actief overleg met deze wegbeheerders en participatie binnen projecten van deze wegbeheerders tracht de gemeente de veiligheid op deze wegen te verbeteren door aandacht voor de inrichting van deze wegen en de kwaliteit van het wegbeheer.

3. Verkeersveiligheid

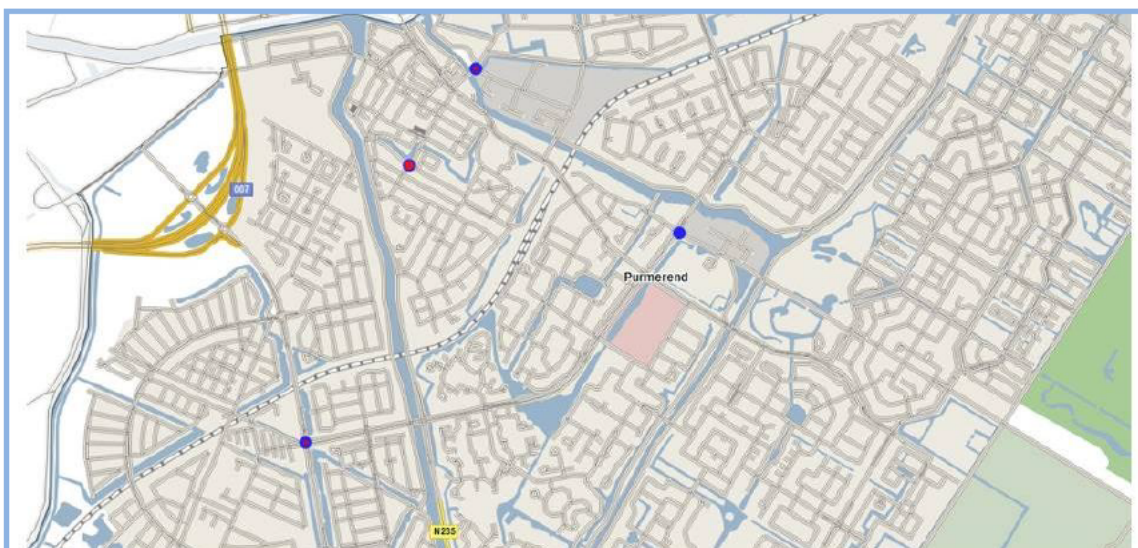
- ✓ Gemeente Purmerend streeft naar verkeersveiligheid voor alle deelnemers. Hierbij wordt gekeken naar de objectieve verkeersveiligheid (de werkelijk gebeurde ongevallen) en de subjectieve verkeersveiligheid (het gevoel van onveiligheid).

3.1 Objectieve verkeersveiligheid: ongevalgegevens

In de periode 2009 tot en met 2013 zijn in totaal 423 ongevallen geregistreerd in de gemeente Purmerend (incl. de provinciale wegen). In totaal waren er in deze periode 193 verkeersslachtoffers, waarvan 54 ernstige verkeersslachtoffers (dodelijk en ziekenhuisgewonden).

Jaar ongeval	Slachtoffer ongevallen			UMS ⁵ ongevallen	Totaal
	Dodelijk	Ziekenhuis	Overig gewonden		
2009	2	20	49	86	157
2010	1	16	29	40	86
2011	1	4	14	10	29
2012	0	6	8	9	23
2013	0	4	39	85	128
Ongevallen	4	50	139	230	423

Als maatstaf voor een verkeersonveilige locatie wordt veelal de 'black spot' gehanteerd. Dit is een locatie waar gedurende 3 jaar zes of meer letselongevallen plaatsvinden. Een letselongeval zijn alle ongevallen waarbij iemand gewond is geraakt (dodelijk, ziekenhuis of 'overig gewond'). Uit figuur 3.1 blijkt dat de gemeente Purmerend geen officiële black spot heeft.



Figuur 3.1: Locaties met ≥ 3 letselongevallen in Purmerend in de periode 2009 t/m 2013.

⁵ UMS: uitsluitend materiële schade.

Het feit dat de gemeente Purmerend geen blackspots heeft, houdt echter niet in dat er geen locaties zijn die in het kader van verkeersveiligheid aandacht behoeven. Op basis van het criterium drie of meer letselongevallen in de periode 2009-2013 kunnen de volgende vier locaties aangemerkt worden als aandachtspunt:

Nr.	Wegvak/kruispunt	Aantal ongevallen 2009-2013
1	Hoornselaan/ Wagenweg	3
2	Julianastraat/Herengracht	3
3	Churchillaan/Purmerenderweg	3
4	Aziëlaan/Laan der Continenten	5

Tabel 3.1 : Opvallende wegvakken/kruispunten met ongevallen gemeente Purmerend.

Kanttekening

De ongevallenregistratie is de laatste jaren verslechterd. Zo worden niet alle ongevallen geregistreerd en is de oorzaak van de geregistreerde ongevallen onvolledig. Enkele instanties zoals gemeenten zijn naarstig op zoek naar een valide toetsingsmethodiek voor de objectieve verkeersveiligheid. Momenteel zijn er enkele ontwikkelingen gaande waarin gewerkt wordt met risico-indicatoren. Deze methodiek moet nog nader uitgewerkt worden. De gemeente Amsterdam gaat binnenkort een pilot starten. Via een intensieve samenwerking met de Stadsregio Amsterdam is de gemeente Purmerend aangehaakt. Indien de nieuwe methodiek handbaar blijkt zal dit toegepast kunnen gaan worden als preventieve aanpak om de verkeersveiligheid te verbeteren.

3.2 Subjectieve verkeersveiligheid

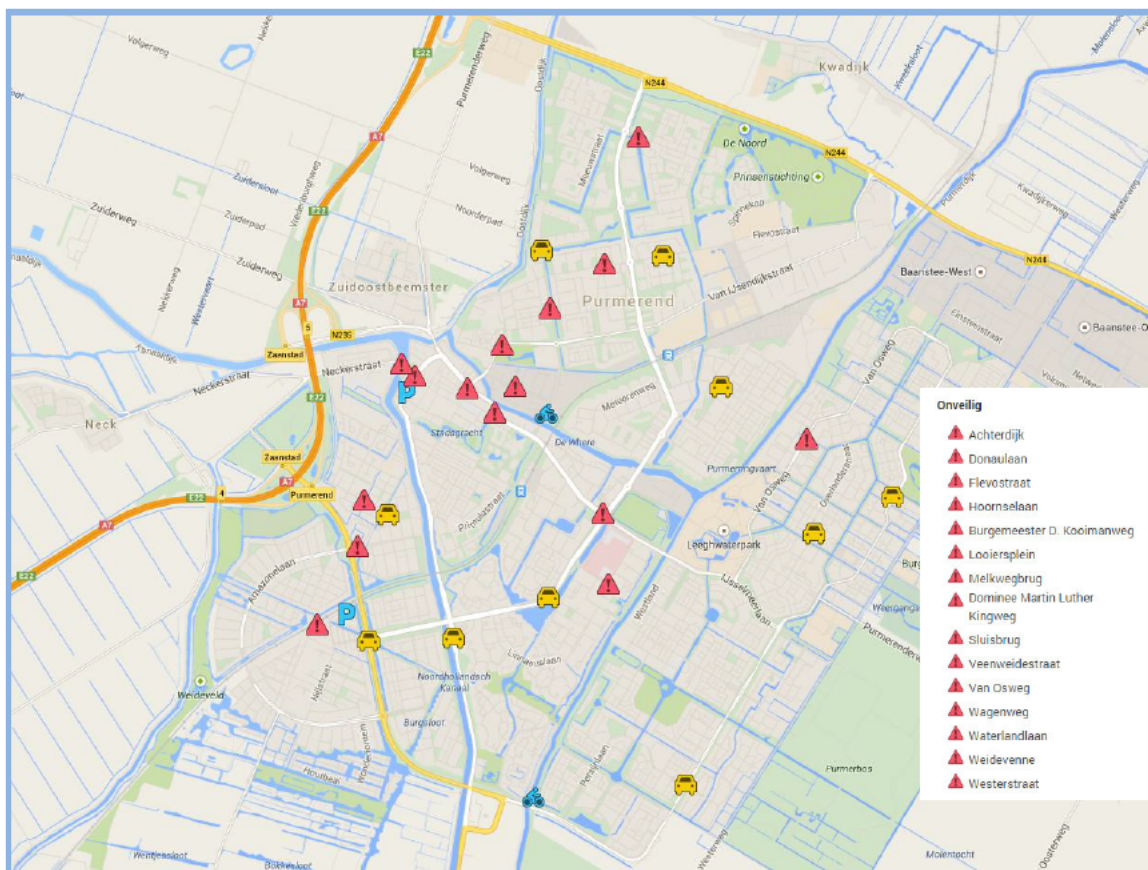
Naast de objectieve verkeersveiligheid die wordt weergegeven in het aantal ongevallen per locatie is de subjectieve verkeersveiligheid (gevoel van onveiligheid) ook geïnterviewd (o.a. internet-enquête, ondervragen externe klankbordgroep, ondernemers, scholen).

Een overzicht met de meest aangegeven onveilige locaties en daarachter de reden waarom deze locaties als onveilig worden ervaren is hieronder weergegeven.

Onveilige locatie	Wat is het probleem?
Achterdijk	verkeerslichten tegelijk groen
Donaulaan	fietsoversteek / snelheid
Flevostraat	fietsoversteek / overzicht kruisingen
Hoornselaan	kruising en fietsoversteek
Burgemeester D. Kooimanweg	scholen / oversteek / kruisingen
Fietstunnel Weidevenne	kruising verkeer parkeerdek / trottoir te smal
Looiersplein	doorstroming en blokkeren kruising
Melkwegbrug	fietsoversteek
Martin Luther Kingweg	overzicht kruising
Overlanderstraat	snelheid / voetpaden
Sluisbrug	fietzers
Veenweidestraat	afbuigende voorrangsweg
Van Osweg	fietzers / overzicht / bossage / kruisingen
Wagenweg	kruisingen / fietsoversteek
Waterlandlaan	verkeerslichten
Weidevenne	fietspaden / oversteken
Westerstraat	keren / parkeren / parkeren conflict fiets
Wolthuissingel	snelheid / kruising met Purmersteenweg

In onderstaande figuur zijn de onveilige locaties aangemerkt met een uitroepteken⁶.

⁶ In bijlage II worden de overige symbolen uit figuur 3.1 nader toegelicht.



Figuur 3.2: hoofdlijn subjectieve verkeersveiligheidslocaties

3.3 Aanpak verkeersonveilige locaties

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). Structureel onveilige locaties worden onderzocht en op basis daarvan projectmatig aangepakt. Overige aandachtspunten worden meegenomen met groot onderhoud. In hoofdstuk 10 wordt nader ingegaan op de werkwijze ten aanzien van de genoemde knelpunten.

4 (Brom)fietser en voetganger

Gemeente Purmerend streeft naar een samenhangend, direct en aantrekkelijk fietsnetwerk waarbinnen zij onderscheid maakt in 3 categorieën fietsverbindingen: primaire routes, secundaire routes en recreatieve routes. Hiervoor zijn uitgangspunten vastgelegd. Op een aantal locaties komt de huidige inrichting niet met deze uitgangspunten overeen. Vanuit de beleidsregels voor de fiets worden de volgende prioriteiten benoemd:

- ✓ Bij groot onderhoud de inrichting van de fietsinfrastructuur in overeenstemming brengen met het gewenste kwaliteitsniveau (inrichtingskenmerken).
- ✓ Bij afschrijving van bestaande fietsstallingsplaatsen deze vervangen door voorzieningen die voldoen aan de Fietsparkeur. In het geval er optredende tekorten in fietsstallingsplaatsen optreden realiseert de gemeente extra fietsparkeerplaatsen die voldoen aan dit keurmerk.

Vanuit de beleidsregels voor de voetgangers benoemt gemeente de volgende prioriteiten:

- ✓ Onveilige situaties voor voetgangers moeten voorkomen worden, waarbij specifieke aandacht voor schoolzones, seniorencomplexen en winkelcentra.
- ✓ Bij reconstructies en/of groot onderhoud geldt toegankelijkheid voor minder validen als uitgangspunt.

In het onderstaande wordt het totaal aan beleidsregels ten aanzien van de fietser en de voetganger nader toegelicht.

4.1 Fiets

De gemeente Purmerend heeft het Fietsbeleidsplan Purmerend 2010-2015 opgesteld. De gemeente is nog volop bezig met de uitvoering van dit plan ten aanzien van de opwaardering van bestaande fietsverbindingen en/of de realisatie van nieuwe fietsverbindingen. In dit plan zijn de beleidskaders voor de fietsinfrastructuur vastgelegd. Deze beleidsuitgangspunten zijn verankerd in dit hoofdstuk en waar nodig aangepast aan de huidige richtlijnen.

4.1.1 Fietsnetwerk

Het Fietsbeleidsplan gaat uit van het verbeteren van fietsroutes als een noodzakelijke basis voor het vergroten van de aantrekkingskracht van de fiets. Het fijnmazige en groene langzaam verkeersnetwerk in de stad, tussen de wijken en met een aantal verbindingen naar het buitengebied toe, kan op een aantal plaatsen versterkt worden. Er zijn onderbrekingen, onduidelijke overgangen en soms ontbreken de fietsroutes volledig. De blauwe verbindingen, zoals de Purmerringvaart, de Where en het Noordhollands Kanaal, zijn niet aangesloten op de verbindingen op het niveau van de stad. Ze liggen als autonome lijnen in de stad. De sterke landschappelijke elementen uit de omgeving spelen bijna geen rol in de structuur op het niveau van de stad. Als de verbindingen op de ontbrekende punten worden versterkt, ontstaat een stevig netwerk, een drager voor functies en het gebruik van de stad. Een netwerk dat het wijkniveau, de stad en de regio verbindt.

Het Fietsbeleidsplan beschrijft een gewenst fietsnetwerk voor Purmerend. Het fietsnetwerk moet voldoen aan de hoofdeisen: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort⁷. De gemeente werkt in het kader van het Fietsbeleidsplan aan comfortabele en veilige

⁷ Deze hoofdeisen zijn ontleend aan CROW publicatie 230: Ontwerpwijzer fietsverkeer.

fietsroutes. Dit komt tot uitdrukking in aspecten als bereikbaarheid voorzieningen, kwaliteit weg-verharding en aansluiting op regionale fietsnetwerken. Ook is er aandacht voor goede en veilige oversteekvoorzieningen met beperkte wachttijden voor fietsverkeer. De gemeente stemt elk kwartaal af ^{de} Fietzersbond om projecten (of knelpunten) te bespreken.

Het fietsnetwerk Purmerend wordt opgesplitst in 3 categorieën fietsverbindingen:

- De primaire routes zijn in feite de lokale 'snelwegen' voor de fietser. Deze routes verbinden de woonwijken met de belangrijkste bestemmingen, maar verbinden ook de belangrijkste centra in Purmerend (binnenstad en station) met de omliggende gemeenten. De primaire routes vormen samen een net met een grofmazige rasterstructuur en maken deel uit van de regionale hoofdstructuur.
- Naast de primaire routes heeft Purmerend een secundair fietsroutenetwerk. Dit is een fijnmaziger netwerk. De secundaire routes geven aansluiting op de primaire routes en zijn op zichzelf staande routes binnen en tussen woonwijken.
- Daarnaast wordt in Purmerend aandacht gegeven aan het recreatief fietsverkeer. Binnen de bebouwde kom kan het recreatief fietsverkeer veelal gebruik maken van de primaire en secundaire routes. De recreatieve fietsroutes buiten de bebouwde kom zijn belangrijke regionale en veelal woon-werk fietsroutes. Buiten de bebouwde kom zal de directe utilitaire verbinding niet altijd een vrijliggend fietspad hebben.

Primaire routes

De primaire routes verbinden herkomsten en bestemmingen op hoofdniveau. Dit is vergelijkbaar met de wegcategorie gebiedsontsluitingsweg in het kader van Duurzaam Veilig met dien verstande dat fietsers, eerder dan automobilisten, geneigd zijn om de kortste routes te zoeken. Het is dus van groot belang te zorgen dat de primaire routes zoveel mogelijk samenvallen met of veel aantrekkelijker worden dan de inmiddels vertrouwde routes.

Het primaire netwerk:

- Verbindt de regio met Purmerend en omgekeerd;
- Verbindt de woonwijken met het centrum, de overige belangrijke bestemmingen (waaronder grote voorzieningen en ov-knooppunten);
- Verdeelt het verkeer over het secundaire netwerk en de diverse 30-km/uur zones;
- Verbindt indien mogelijk de woonwijken onderling;
- Wordt waar het voor de doorstroming wenselijk is en fysiek mogelijk is gescheiden van de hoofdontsluiting voor het auto- en busverkeer;
- Combineert indien mogelijk zo veel mogelijk van bovenstaande eigenschappen.

Het primaire fietsnetwerk moet kwalitatief hoogwaardig zijn ingericht met een hoge ontwerp-snelheid, zodat sprake is van minimaal oponthoud en rijtijdverlies. De primaire fietsroutes bestaan bij voorkeur uit vrijliggende fietspaden.

Om de kans op verkeersongevallen te minimaliseren, moeten fietsers conform de aanbevelingen van Duurzaam Veilig van gebiedsontsluitingswegen en andere intensief bereden wegen geweerd worden. Het kenmerk van dergelijke wegen is dat de automobilisten zich op deze wegen verzamelen vanuit de wijken en het omliggende hoofdwegennet. De verkeersintensiteiten zijn vaak hoog en naast personenauto's bevinden zich op deze wegen vrachtverkeer en bussen. Dodehoeksituaties, langere remwegen en een drukker verkeersbeeld op deze wegen leiden er toe dat fietsers eenvoudiger over het hoofd worden gezien dan op erftoegangswegen. Vrijliggende fietspaden, een parallelle erftoegangsweg of een alternatieve route moeten de fietser de nodige veiligheid bieden.

Secundaire routes

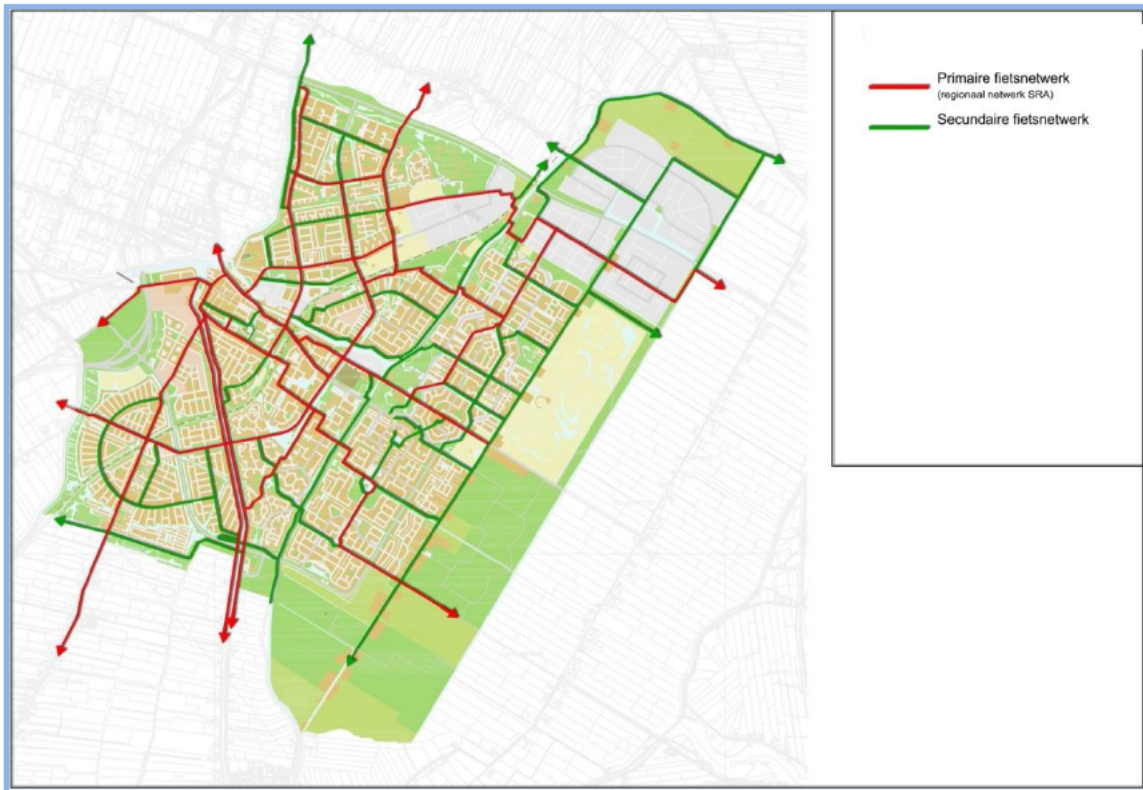
Het primaire fietsnetwerk wordt aangevuld met secundaire routes op wijkniveau.

Het secundaire netwerk:

- Ontsluit de woonwijken en de wijkcentra.
- Verbindt de woonwijken onderling.

- Biedt een alternatief voor de primaire routes.

De secundaire routes liggen vaak in de buurt van of vallen samen met de zogenaamde erftoegangswegen. De nadruk ligt bij deze wegen meer op het verblijven dan op het ontsluiten. Via de secundaire routes wordt vanuit de feitelijke herkomst en bestemming aangesloten op de primaire routes. Omdat het vele parkeren op erftoegangswegen kan leiden tot onoverzichtelijke situaties, zijn in de wijken soms solitaire fietsvoorzieningen gewenst. Rond veel bestemmingen kan de omgeving zodanig worden ingericht dat de nadruk meer ligt op het fietsverkeer dan op het gemotoriseerde verkeer. Voorbeelden hiervan zijn wegafsluitingen voor autoverkeer, het aanleggen van fietsstraten of het aanleggen van een veilige schoolomgeving.



Figuur 4.1: Utilitair fietsroutenetwerk Purmerend

Recreatieve routes

De recreatieve routes bestaan bij voorkeur uit solitaire fietspaden. Indien solitaire paden ontbreken, dan zijn vrijliggende fietspaden langs gebiedsontsluitingswegen en drukke erftoegangswegen het alternatief. Op de meer rustige erftoegangswegen zijn specifieke voorzieningen voor fietsers op dit netwerk alleen in bijzondere gevallen nodig, bijvoorbeeld in het geval van potentieel onveilige situaties als solitaire fietsoversteken, kruispunten of onoverzichtelijke uitritten. Het recreatieve routenetwerk wordt gevormd door het regionale knooppuntennetwerk. Belangrijk in dit opzicht is een goede bewegwijzering van de routes.



Figuur 4.2: Recreatief fietsknooppunten netwerk (Fietsbeleidsplan 2010-2015).

4.1.2 Vormgeving fietsvoorzieningen

Aanbod van fietsinfrastructuur is één. Maar, om het fietsen daadwerkelijk aantrekkelijk te maken, moet de kwaliteit van de fietsvoorzieningen goed en veilig zijn. Het gaat dan om de kwaliteit bij aanleg én een goed onderhoud en beheer van fietsvoorzieningen. Het Fietsbeleidsplan definieert aan de hand van concrete ontwerpeisen wat men in Purmerend een 'kwalitatief goed en veilig fietsnetwerk' vindt. De eisen voor de hoofdroutes liggen meestal hoger dan voor het secundaire en recreatieve fietsnet. In de uitwerking van de ontwerpeisen is onder andere gebruik gemaakt van de Ontwerpwijzer fiets (CROW, publicatie 230) en de Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV, 2012). Het ontwerpen van een fietsvoorziening blijft maatwerk. Dit betekent dat in concrete situatie de eisen niet altijd strikt gehanteerd kunnen worden.

Vrijliggende fietspaden			
	<i>Solitaire</i>	<i>2 richtingen</i>	<i>1 richting</i>
Afmetingen	3,60m	3,50m (min. 3,00m)	2,40m (min 2,00m)
Materialisatie	asfalt tegels*	asfalt tegels*	asfalt tegels*
Markering	0,10m breed 0,30/2,70m lang	0,10m breed 0,30/2,70m lang	n.v.t.
Toepassingsgebied	Gebiedsontsluitingswegen/hoofdroute en secundaire route Maatwerkwegen, Erftoegangsweg		
Aanbevelingen	Haaksparkeren op primaire route niet toegestaan Secundaire route schrikstrook aanwezig bij parkeren langs het fietspad		
tegels*	Tegelverharding wordt uitsluitend toegepast wanneer ondergrond toegankelijk moet blijven door bv aanwezigheid van kabels en leidingen'		

Fietsstroken				
	<i>Type 1</i>	<i>Type 2</i>	<i>Type 3</i>	<i>Type 4</i>
Afmetingen	2,00/2,50m (hoofdroute) min. 2,00m secundaire route	1,70m** (hoofdroute) min. 1,70m	1,70m** (secundaire route) min. 1,50m	1,70m** (secundaire route) min. 1,50m
Materialisatie	asfalt	asfalt	asfalt	asfalt
Markering	0,10m breed doorgetrokken streep fietsymbool	0,10m breed 1-1 streep markering fietsymbool	0,10m breed 1-1 streep markering	0,10m breed 1-1 streep markering
Toepassingsgebied	Gebiedsontsluitingswegen/secundaire route Maatwerkwegen, Erftoegangsweg			
Aanbevelingen	Haaksparkeren op primaire route niet toegestaan Secundaire route schrikstrook inpassen bij parkeren langs fietsstrook			

**1,70m CROW bij wegbreedten > 5,80m, wegbreedten < 5,80m voorkeur inpassing fietsstraat

Aanvullende afmetingen zie CROW ASVV 2012

Figuur 4.3: vormgeving fietsvoorzieningen⁸

Toepassing van snelheidsremmers in de fietsinfrastructuur

Als snelheidsremmers ten behoeve van het autoverkeer onvermijdelijk zijn (bijvoorbeeld in 30 km/uur zones of bij oversteekplaatsen op 50 km/uur wegen), dan worden deze over de volle breedte van de weg toegepast of kunnen fietsers 'buitenom'.

4.1.3 Fietsstallingen

Aandacht voor het fietsparkeren is van groot belang om het fietsgebruik verder te stimuleren. Voldoende fietsstallingsvoorzieningen leiden, naast een afname van het aantal fietsdiefstallen, tot een geordend straatbeeld. Dit komt de kwaliteit van de openbare ruimte en de ruimte voor de voetganger ten goede. In Purmerend worden, conform het Fietsbeleidsplan, op meerdere locaties, zoals in het stadscentrum en bij openbaar vervoer haltes, voldoende gebruiksvriendelijke en veilige fietsenstallingen gerealiseerd.

In het Fietsbeleidsplan is benoemd dat de meeste fietsparkeervoorzieningen in Purmerend zogenaamde 'nietjes' betreffen. Het principe binnen de gemeente bij het plaatsen van nieuwe fietsstallingsvoorzieningen is ook uit te gaan van 'nietjes'. Bij ruimtetekort zijn zogenaamde 'tulpen' een goede oplossing. Uitgangspunt is dat nieuwe stallingen voldoen aan de Fietsparkeur.

⁸ Als er specifieke omgevingskenmerken zijn, zoals in het centrumgebied, dan kan de voorkeur uitgaan naar een andersoortige verharding en/of een andere kleur (ruimtelijke kwaliteit en/of verblijfskwaliteit zijn dan ook van belang).

Fietsparkeernormen ten behoeve van nieuwe ontwikkelingen

Voor het parkeren van auto's bij nieuwe ontwikkelingen is een parkeernormering vanzelfsprekend. Voor het stallen van fietsen is dit vaak niet het geval. Steeds vaker blijkt dit tot problemen te leiden voor het opnemen van het fietsverkeer in het bouwplan, zowel ten aanzien van toegankelijkheid als ten aanzien van stallingsvoorzieningen. Iedere nieuw te ontwikkelen voorziening/functie dient te voldoen aan een daarbij passende fietsstallingsnorm (tabel 4.1 en 4.2).

Fietsparkeren bij specifieke bestaande bestemmingen

Vanwege de druk op de openbare ruimte door fietsparkeren, moeten fietsen zoveel mogelijk op eigen terrein worden gestald. Dit geldt zowel voor woongebouwen als voorzieningen (bedrijven, instellingen etc.). Indien parkeren op eigen terrein niet mogelijk is en geparkeerd moet worden in de openbare ruimte kan de gemeente besluiten extra stallingsvoorzieningen te plaatsen.

Voor woongebouwen geldt dat het fietsparkeren een voorziening is voor de bezoekers van het (woon)gebouw, de bewoner/gebruiker van het woongebouw moet de fiets stallen in de daarvoor bestemde berging/schuur. Voor de bezoeker geldt dat een fietsparkeernorm van 0,1 per appartement gehanteerd wordt. De kosten voor de aanleg zijn bij een woongebouw met een VVE voor de gemeente. Een woningcorporatie betaalt de kosten voor het bezoekersparkeren van haar woongebouwen.

Fietsparkeren bij voorzieningen zoals onderwijs- en zorginstellingen, horeca en winkels worden in eerste instantie door de instelling zelf gefaciliteerd. Dat houdt in dat zij de fietsenstallingen op eigen terrein dienen te plaatsen en zelf dienen te bekostigen. Indien een instelling geen of onvoldoende eigen terrein heeft, kan gemeente besluiten extra stallingsvoorzieningen te plaatsen. In overleg met de aanvrager wordt een financiële verdeelsleutel voor de aanleg van de fietsparkeervoorziening bepaald. Een leidraad van de gemeente om te bepalen of er voldoende stallingsvoorzieningen zijn, zijn de opgestelde fietsparkeernormen per functiegebied (tabel 4.1 en 4.2).

Een uitzondering van deze regels vormt het centrumgebied. In het centrum is de ruimte schaars om die reden kan vaak niet voldaan worden aan de CROW normering. Aanvragen uit het centrumgebied worden per geval bekeken.

	Normwaarde (% van gebruiksopp. van gebouw)	Klassetoedeling via bezettingsgraad		Maar voor bepaalde gebouwfuncties in ieder geval als minimum:
		Gebruiksopp. v.e. gebouw	Vloeropp. aan verblijfsgebied	
B1	12,5%	< 2 m ² p.p.	< 1,3 m ² p.p.	
B2	5%	2 - 5 m ² p.p.	1,3 - 3,3 m ² p.p.	sportgebouw
B3	2%	5 - 12 m ² p.p.	3,3 - 8 m ² p.p.	bijeenkomstgebouw; gezondheidsgebouw; onderwijsgebouw
B4	0,8%	12 - 30 m ² p.p.	8 - 20 m ² p.p.	cellengebouw; kantoorgebouw; logiegebouw
B5	0,3%	> 30 m ² p.p.	> 20 m ² p.p.	

Tabel 4.1: Richtlijnen voor de capaciteitsbepaling van fietsparkeren voor bezoekers van solitaire voorzieningen (Bron: Fietsbeleidsplan).

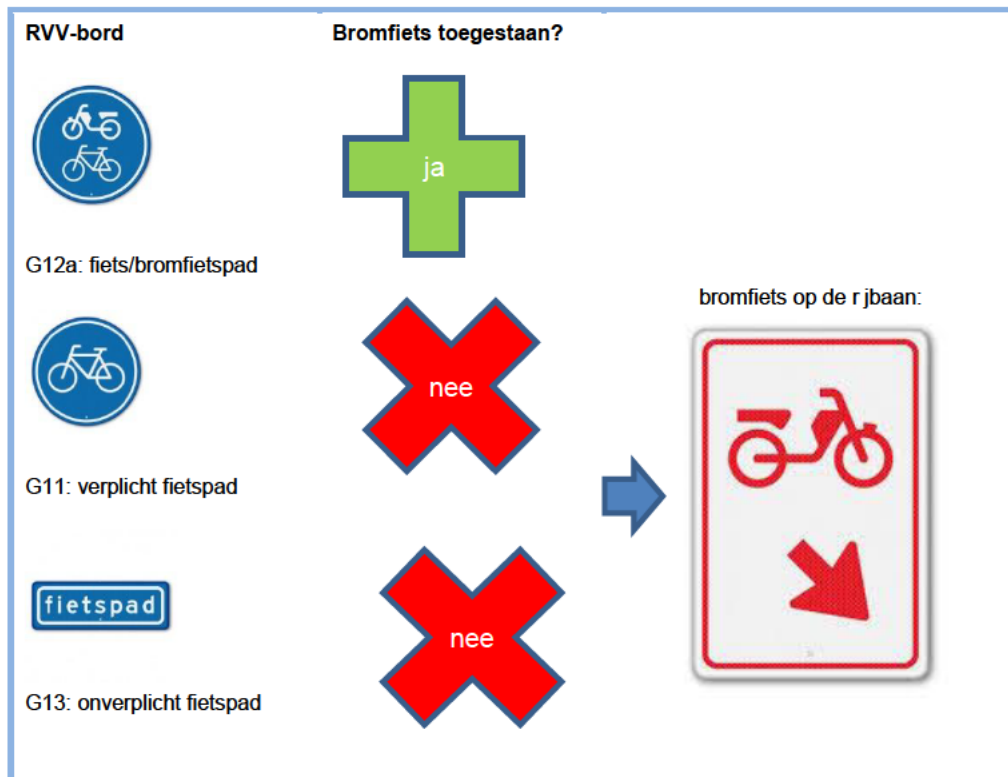
Type voorziening		Eenheid	Richtlijn	Toelichting: kies ondergrens bij..
Winkelcentrum	Hoofdwinkelcentrum	Gebiedsanalyse noodzakelijk		
	Groot wijkwinkelcentrum	100 m ² bvo	5-7	Perifere ligging en winkelbestand gericht op massa-aankopen
	Buurtwinkelcentrum	100 m ² bvo	6-8	
Kantoor	Zonder baliefunctie	n.v.t.: zelden > 10		
	Met baliefunctie	per balie	2-4	Sterke OV-concurrentie
Onderwijsinstelling	Kinderdagverblijf	10 kinderen	1-3	Grote 'bovenwijkse' functie
	Basisschool	100 leerlingen	30-40	
	Voortgezet onderwijs	100 leerlingen	60-70	Grote regiofunctie en sterke OV-concurrentie
	Hoger onderwijs	100 studenten	40-60	
Sportcomplex	Sporthal	100 bezoekerscap.	35-45	Perifere ligging
	Sportveld met tribune	100 bezoekerscap.	20-30	
	Sportveld zonder tribune	wedstrijdveld	20-30	
	Zwembad	100 m ² wateropp.	15-20	
Uitgaansgelegenheid	Theater	100 bezoekerscap.grootste zaal	20-25	Grote regiofunctie en sterke OV-concurrentie
	Concertzaal	100 bezoekerscap.grootste zaal	25-35	
	Bioscoop	100 bezoekerscap. grootste zaal	25-30	
	Stedelijke discotheek	100 bezoekers topdag	25-35	Sterke OV-concurrentie en perifere ligging
	Niet-stedelijke discotheek	100 bezoekers topdag	5-15	
Zorginstelling	Stedelijk ziekenhuis	100 bedden	20-40	Sterke OV-concurrentie en perifere ligging
	Regionaal ziekenhuis	100 bedden	15-30	
	Verpleeghuis	100 bedden	5-15	
Recreatie	Recreatiegebied	100 bezoekers topdag	20-40	Sterke OV-concurrentie en perifere ligging
	Attractiepark	100 bezoekers topdag	15-30	
Sociaal culturele instelling	Kerk, moskee	100 kerk/moskee gangers	5-15	Sterke OV-concurrentie
	Museum	100 bezoekers topdag	1-3	
Overstappunten	Treinstations	Gebiedsanalyse noodzakelijk		Gebiedsanalyse noodzakelijk
	Regulier streekvervoer	halte	3	
	Kansrijk streekvervoer	halte	10-30	

Tabel 4.2: CROW-normering stallingsvoorzieningen. Richtlijnen voor de capaciteitsbepaling van fietsparkeren voor bezoekers van solitaire voorzieningen (Bron: Fietsbeleidsplan).

4.5 bromfietzers

Eind 1999 is de maatregel "Bromfiets op de rijbaan" landelijk ingevoerd. Vanaf die datum mag een bromfietser niet meer op een 'verplicht fietspad' rijden (RVV-bord G11). Bromfietzers mogen wel op een verplicht fiets/bromfietspad rijden (RVV-bord G12a). Als dat niet beschikbaar is moet de bromfiets op de rijbaan.

Rekening houdend met de verkeersveiligheid van zowel de fietsers als de bromfietzers geldt in Purmerend per 1 november 2014 dat op een aantal locaties de bromfiets op de rijbaan moet. Hier is het fiets/bromfietspad (G12a) middels een verkeersbesluit gewijzigd in een verplicht fietspad (G11).



Figuur 4.4: RVV-bebording fietspaden

Onderstaande kaart geeft aan op welke locaties de bromfietser geacht wordt op de rijbaan te rijden.



Figuur 4.5: folder inzake bromfiets op de rijbaan (november 2014)⁹

2.6 Voetgangers

De voetganger is een kwetsbare verkeersdeelnemer en heeft binnen het verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente specifieke aandacht. Dit binnen de kaders van de wegcategorisering. Behalve in het geval van een erf of een inrichting als 'shared space' worden verhoogde trottoirs/voetpaden aangebracht aan de zijde(n) van de weg waar erftoegangen op uit komen. Deze worden ook aangelegd waar doorgaande of verbindende voetgangersroutes lopen.

Voorzieningen moeten goed ontsloten zijn voor voetgangers. Speciale aandacht verdienen de inrichting van schoolzones, seniorencomplexen en de winkelcentra. Bij reconstructies en/of groot onderhoud wordt de toegankelijkheid voor minder validen expliciet meegenomen. Bij voetgangersoversteken worden 'opritjes' aangebracht ten behoeve van mensen met een functiebeperking of kindervagens.

Oversteekplaatsen

De gemeente ontvangt met enige regelmaat een verzoek om een zebrapad aan te leggen. Het idee bestaat dat een zebrapad meer veiligheid voor de voetganger biedt. Dit is echter een misvatting. Een zebrapad is minder veilig dan een oversteekplaats waar een voetganger niet in de voorrang wordt gezet. Indien er noodzaak bestaat voor een oversteekplaats zal uit oogpunt van

⁹ Kaart uit folder is op een aantal punten geupdatet. Afgebeelde kaart geeft de situatie per november 2015 weer.

de verkeersveiligheid de voorkeur gegeven worden aan een oversteek met middengeleider (met kanalisatiestrepn) waar de voetganger niet in de voorrang wordt gezet.

In enkele gevallen biedt een zebrapad wel uitkomst. Hiervoor gelden de volgende voorwaarden:

1. De oversteek dient een geconcentreerd oversteekpunt te zijn en de dichtstbijzijnde oversteekmogelijkheid is meer dan 100 meter verderop gelegen.
2. Indien de wachttijd om over te steken te ver oploopt.
Een zebrapad heeft in het algemeen uitsluitend meerwaarde bij een minimumintensiteit van het autoverkeer van circa 7.000 mvt/etmaal. In gevallen waarbij het zebrapad specifiek wordt aangelegd voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals bij scholen of een verzorgingshuis, kan een lagere waarde worden aangehouden: circa 4.000 mvt/etmaal. Bij lagere intensiteiten heeft het toepassen van een zebrapad onvoldoende meerwaarde en wordt een zebrapad dan ook niet toegepast.
3. Indien de naderingssnelheid minder dan 50 km/uur is. Indien de naderingssnelheid hoger is kan alleen een zebrapad aangelegd worden in combinatie met een snelheidsremmende voorziening (voor de toepassing van snelheidsremmende maatregelen, zie paragraaf 2.3.2).
4. Indien een zebrapad in het verwachtingspatroon van de automobilist valt.
5. Voor kruispunten worden de volgende uitgangspunten aangehouden:
 - Rotondes: Zebrapaden worden bij rotondes toegepast als de fietser in de voorrang oversteekt.
 - Verkeerslichten: Zebrapaden worden bij verkeerslichten altijd toegepast in de voorrangsricting.
 - Zebrapaden worden bij geregelde voorrangskruispunten toegepast in de voorrangsricting van het auto- en fietsverkeer. Voor oversteken in de dwarsricting gelden de voorwaarden voor oversteken op wegvakken.
6. In verblijfsgebieden worden geen zebrapaden aangelegd.

Plaatsing bord verplicht voetpad

Regelmatig ontvangt de gemeente het verzoek om een officieel voetpad of voetgangersgebied in te stellen. Dit als middel om de (brom)fietsers te weren van het voetpad. Als beleidsregel geldt dat er aantoonbare overlast van de (brom)fietsers moet zijn, indien het aannemelijk is dat (brom)fietsers structureel gebruik maken van een voetpad omdat het zich op een logische doorgaande route bevindt of omdat er geen alternatief voor handen is. Daarnaast moet aan de fysieke inrichting niet of onvoldoende af te lezen zijn dat het een voetgangersgebied of voetpad betreft. Tot slot moet de huidige situatie tot verkeersonveilige situaties leiden. In dergelijke gevallen kan de gemeente in overleg met de Politie overgaan tot het nemen van een verkeersbesluit om dergelijke bebording te plaatsen.

Aanvraag voor fietssluis

Om (brom)fietsers te weren van een voetpad of brandgang krijgt de gemeente regelmatig verzoeken voor het plaatsen van een fietssluis. In het belang van de kwaliteit van de openbare ruimte is de gemeente uiterst terughoudend met het plaatsen van fietssluisen. Daarnaast verhindert de fietssluis de doorgang voor kinderwagens, rolstoelen en mensen met een bakfiets of tandem aan de hand. Slechts in uitzonderlijke gevallen waarbij het aannemelijk is dat de (brom)fietsers zijn weg vervolgt over een voetpad omdat dit een kortere route biedt en hierdoor de verkeersveiligheid in het geding komt, kan besloten worden tot het plaatsen van een fietssluis.

.

5 Openbaar vervoer

Uitgangspunten:

- ✓ De gemeente voert een flankerend beleid om het gebruik van het openbaar vervoer zoveel mogelijk te stimuleren (onder andere fietsroutes en -stallingen).
- ✓ Conform het besluit [] zijn in Purmerend een groot aantal bushaltes toegankelijk aangelegd. Overige bushaltes worden bij een wegreconstructie of onderhoud aangepakt.
- ✓ Afstemming met busmaatschappij in geval van tijdelijke afsluiting van busroutes en bij evenementen om te zoeken naar goede alternatieven.
- ✓ Het openbaar vervoer blijft bij conflicterende belangen bij de VRI de eerst belanghebbende met als aanvullend uitgangspunt structurele overbelasting wegennet moet worden voorkomen.

In het onderstaande wordt het totaal aan beleidsregels ten aanzien van openbaar vervoer nader toegelicht.

Purmerend wordt in het Milieubeleidsplan van de gemeente aangeduid als openbaar vervoerstad. Dit houdt verband met de wijze van vervoer van het grote aantal Purmerenders dat buiten de stad werkt. Daarvan reist ongeveer 40% met het openbaar vervoer, waarvan het grootste deel met de bus.

Het openbaar vervoer heeft, naast een bereikbaarheidsfunctie, een sterk maatschappelijke functie. Het houdt functies en voorzieningen bereikbaar voor minder 'mobiele' mensen. Het is de ambitie van Purmerend om het huidige fijnmazige openbaar vervoersysteem in stand te houden. De gemeente heeft dit echter niet volledig zelf in de hand, omdat afspraken over openbaar vervoer in regionaal verband worden gemaakt.

5.1 Bus

Bij het ontwerpen van de woonwijken in Purmerend is rekening gehouden met busvervoer. In principe woont niemand in Purmerend verder dan 300 meter van een bushalte af. In feite zijn al die buslijnen 'uitlopers' van de verschillende buslijnen naar Amsterdam. Op die manier kon relatief goedkoop een fijnmazig busnet worden gerealiseerd. De bussen gaan over de N235 via een directe busbaan naar het centrum van Amsterdam. Centraal punt voor het busvervoer is het busstation Tramplein Purmerend.

Busnet

De Stadsregio is opdrachtgever voor het openbaar vervoer in de regio. De concessie van Waterland, waar Purmerend in valt, is gegund aan EBS; in ieder geval tot en met 8 december 2019 met een mogelijke verlenging van maximaal twee jaar. Doelstelling van gemeente is het huidige bedieningsniveau van het busvervoer in ieder geval te handhaven. Daartoe zal de gemeente het gebruik van het openbaar vervoer, ten opzichte van de auto, stimuleren via een flankerend beleid (bijvoorbeeld campagnes, optimaliseren van fietsroutes en fietsenstallingen en aantrekkelijke bushaltes). De gemeente heeft hierover intensief contact met Stadsregio en EBS.

In principe geen snelheidsremmende maatregelen op busroutes

Om het comfort van een busrit te vergroten en de doorstroming voor de bus niet te beperken, worden op busroutes bij voorkeur geen snelheidsremmende maatregelen aangelegd die invloed hebben op het reiscomfort of de doorstroming. Maatregelen die eventueel wel kunnen worden overwogen zijn busvriendelijke drempels en/of horizontale snelheidsremmers zoals wegver-

smallingen. Busverkeer wordt bij voorkeur afgewikkeld op 50 km/uur wegen (gebiedsontsluitingswegen).

Toegankelijke bushaltes

Het openbaar vervoer moet voor iedereen beschikbaar zijn. Het 'besluit toegankelijkheid openbaar vervoer' verplicht de gemeente om bushaltes toegankelijk te maken voor minder validen. Landelijk geldt dat 46% (21.000) van alle bushaltes voor 1 januari 2016 toegankelijk moeten zijn. Toegankelijk maken van een bushalte betekent dat de halte ongeveer even hoog is als de vloer van de bus zodat reizigers makkelijk kunnen in- en uitstappen. Na 1 januari 2016 worden de overige bushaltes geleidelijk aangepast (bv onderhoud of reconstructie).

Voor de gemeente Purmerend geldt dat op 1 januari 2016 naar verwachting 80% van de bushaltes in Purmerend toegankelijk gemaakt zijn voor minder validen. Na 1 januari 2016 zullen de overige bushaltes aangepast worden indien hier onderhoud gepleegd wordt of een reconstructie gaat plaatsvinden.

Tijdelijk buiten gebruik stelling van busroutes (of omleiding)

Als gevolg van wegwerkzaamheden of evenementen kunnen busroutes voor korte of langere tijd tijdelijk buiten gebruik worden gesteld, dan wel is er sprake van het omleidingsroute. De gemeente zal in voorkomende situaties afstemmen met EBS en gezamenlijk zal een goede oplossing worden opgesteld. In voorkomende gevallen kan de gemeente een schadeloosstelling aan EBS moeten betalen, omdat zij geen betrouwbare dienstregeling kunnen rijden. De inzet is dat dit zoveel mogelijk moet worden voorkomen.

5.2 Trein

Purmerend ligt aan de spoorlijn van Enkhuizen naar Hoofddorp via Amsterdam Sloterdijk en Schiphol. Purmerend heeft drie treinstations 1) Purmerend, 2) Purmerend Overwhere en 3) Purmerend Weidevenne. De stations vervullen een belangrijke functie in de verbinding tussen Purmerend, Amsterdam West en Schiphol. Via een overstap op station Zaandam is ook Amsterdam CS bereikbaar.

De gemeente Purmerend wil een hogere frequentie in de spitsuren van de sprinters tussen Hoofddorp en Hoorn realiseren. De gemeente is hierover in overleg met de Stadsregio Amsterdam en de NS.

5.3 Instelling verkeersregelininstallatie (VRI)

Uit de inventarisatie blijkt dat veel respondenten aangaven dat zij de instelling van de verkeerslichten (verkeersregelininstallaties (VRI's)) anders willen zien. Zo wil de automobilist een groene golf¹⁰ en de fietser groen zodra het regent. Gezien de verschillende belangen dienen keuzes gemaakt te worden omtrent de vraag welke verkeersgroep bepalend is voor het afwikkelingsniveau met als vertrekpunt de doorstroming te bevorderen.

¹⁰ Het zodanig op elkaar afstemmen van verkeerslichten dat verkeersdeelnemers bij de volglichten kunnen doorrijden.

- ✓ gebiedsontsluitingswegen en gebiedsontsluitingswegen min voor het autoverkeer (zie hoofdstuk 2);
- ✓ routes openbaar vervoer (zie figuur 5.1);
- ✓ Non stop verbinding voor het fietsverkeer (zie kaart primaire fietsverbindingen).

Indien een kruispunt onderdeel is van een categorie dan is het duidelijk wat de doelstelling van de verkeersregeling dient te zijn echter in de meeste gevallen kunnen conflicterende belangen ontstaan op het kruispunt omdat meerdere hoofdverkeersgroepen elkaar kruisen. Bij conflicterende belangen dient een keuze gemaakt te worden welke verkeerssoort met hoge prioriteit afgehandeld zal worden. Het openbaar vervoer blijft bij conflicterende belangen de eerst belanghebbende met als aanvullend uitgangspunt structurele overbelasting wegnemen moet worden voorkomen.

Fietsdetectielussen

De kruising Gorslaan/ Jaagweg is vrij recent gereconstrueerd. Destijds zijn ook op deze kruising fietsdetectielussen aangelegd. Om de fietser vlot te bedienen van groen licht hoeft de fietser slechts over de detectielus te rijden alvorens hij groen licht krijgt. De kruising Gorslaan/Jaagweg is gezien het ruime verkeersaanbod een van de belangrijkste kruispunten van de gemeente. Om die reden wordt de fietsdetectielus doorgaans in werking gesteld wanneer er een laag verkeersaanbod is.

In geval van reconstructie van kruispunten wordt onderzocht of het desbetreffende kruispunt ook voorzien kan worden van dergelijke fietsdetectielussen.

Deelconflict

Idealiter zijn de VRI's op kruispunten conflictvrij ingesteld. Dat betreft een situatie waarbij een verkeerslicht exclusief groen wordt en de richting niet geconfronteerd wordt met groen licht van andere kruisende richtingen. Een belangrijke voorwaarde hierbij is dat er voldoende ruimte moet zijn om alle verkeersstromen van een aparte rijstrook te voorzien zo niet dan kan het verkeer vastlopen bij een groot verkeersaanbod.



Kruispunt met waarschuwingbord en –licht voor afslaand verkeer

In de meeste gevallen is er onvoldoende ruimte om alle verkeersstromen bij een kruispunt te voorzien van een aparte rijstrook. Om de wachttijden te beperken en de doorstroming te bevorderen hebben op deze kruispunten het afslaand autoverkeer en overstekend langzaam verkeer tegelijk groen. Op deze kruispunten wordt de automobilist hierop geattendeerd middels bebording en een waarschuwingssknipperlicht.

6 Specifieke verkeersdeelnemers

Uitgangspunten:

- ✓ Vrachtverkeer wordt bij voorkeur afgewikkeld op gebiedsontsluitingswegen.
- ✓ Het parkeren van grote voertuigen is alleen toegestaan op de industrieterreinen De Koog, De Baanstee, De Where.
- ✓ Laden lossen vindt zoveel mogelijk plaats op eigen terrein. Indien dit niet mogelijk is kan incidenteel een laad- en losplaats in de openbare ruimte worden aangelegd. Het laden en lossen in het voetgangersgebied van de binnenstad is alleen toegestaan op de laad- en lostijden die voor dit gebied zijn ingesteld.
- ✓ Bij nieuwbouwontwikkelingen of aanpassingen in de infrastructuur treedt de projectleider van de gemeente in overleg met de hulpdiensten. De 'Beleidsregels bluswatervoorziening en bereikbaarheid gemeente Purmerend' gelden als uitgangspunt.

In het onderstaande wordt het totaal aan beleidsregels ten aanzien van specifieke verkeersdeelnemers nader toegelicht.

6.1 Vrachtverkeer

De gemeente Purmerend is aangesloten bij het project 'Bevoorrading Stadsregio Amsterdam' dat in 2009 van start is gegaan. Het doel van dit project is om de transportbewegingen van en naar de regio terug te brengen, (nieuwe) vormen van transport te bevorderen en te verduurzamen.

Dit project valt uiteen in een vijftal deelprojecten, te weten:

- a. Uitrol dagranddistributie (onderzoek naar de mogelijkheden om transport in de randen van de dagen te laten uitvoeren);
- b. regionale afstemming van venstertijden en voertuigbeperkingen (hoe kunnen de venstertijden en de specifieke bepalingen met betrekking tot de voertuigbeperkingen in de gemeenten van de Stadsregio beter op elkaar worden afgestemd?);
- c. regionale aanpak van de harmonisatie van de aanvraagprocedure van ontheffingen (bij dit deelproject gaat het vooral om de vergunningprocedures bij de diverse overheden die zich met vrachtverkeer bezighouden, bijvoorbeeld over de milieuvoorschriften in specifieke centra);
- d. bundeling van goederen en regionale overslagcentra (onderzoek naar de haalbaarheid van overslagcentra in gemeenten van de Stadsregio);
- e. innovatieve bevoorradingsinitiatieven (hoe kunnen nieuwe innovatieve ontwikkelingen bijdragen aan de afname van de vrachtvervoerbewegingen van en naar gemeenten in de Stadsregio?).

De deelprojecten a,b en c zijn grotendeels afgerond en geïmplementeerd. Het resultaat hiervan is bijvoorbeeld de verruiming van de laad- en lostijden in de binnenstad van Purmerend. Zo kan iedereen tot 12:00 uur in de binnenstad laden en lossen. Dit is afgestemd op de laad en lostijden van omliggende gemeenten om hiermee de transportbedrijven te faciliteren. Voor wat betreft de deelprojecten d) en e) deze projecten lopen. Hiervoor treedt de gemeente regelmatig in overleg met betrokken partijen (Stadsregio, ondernemers etc.).

6.1.1 Parkeren van grote voertuigen

Er wordt onderscheid gemaakt in lang parkeren en kort parkeren (laden en lossen, paragraaf 6.1.2). Door structuur aan te brengen in het parkeren van grote voertuigen en door het faciliteren van voldoende en sociaal veilige parkeergelegenheid op een logische locatie kunnen problemen worden voorkomen of verminderd. De aanwezigheid van grote voertuigen in woon- en verblijfsgebieden geeft overlast voor omwonenden en heeft een negatief effect op de beleving van de kwaliteit van de openbare ruimte. Uitgangspunt is dat voor chauffeurs duidelijk is waar, wanneer en hoe lang geparkeerd mag worden.

Het parkeren van voertuigen langer dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter (bussen, vrachtwagens, bergingsvoertuigen e.d.) kan uitsluitend plaatsvinden op de volgende industrieterreinen: De Koog, De Baansteede, De Where. Het parkeren moet als vanzelfsprekend veilig plaatsvinden en niet het verkeer hinderen.

6.1.2 Laden en lossen

Het laden en lossen van bevoorradend verkeer kan de doorstroming op het wegennet belemmeren. Het laden en lossen van goederen en personen dient dan ook zoveel mogelijk op eigen terrein plaats te vinden. Op deze wijze gaat het laden en lossen ook niet ten koste van aanwezige openbare parkeerplaatsen. Indien er geen of onvoldoende eigen terrein beschikbaar is kan incidenteel een laad- en losplaats aangelegd worden in de openbare ruimte. Deze locaties zijn beschikbaar voor het bevoorraden van alle winkels of bedrijven. Indien er op straat geen onveilige situaties worden gecreëerd is het toegestaan op straat te laden en lossen. In dat geval dient de vrachtwagen zodra het laden en lossen gereed is weg te rijden, dit in verband met de verkeersveiligheid (overzicht, inhaalbewegingen).

Bevoorrading binnenstad

Voor het voetgangersgebied in de binnenstad van Purmerend geldt een verbod tot inrijden van motorvoertuigen. Het laden en lossen is hier alleen toegestaan op reguliere laad- en losuren. Het automatisch afsluitsysteem is dan open. Het bevoorradingsverkeer kan dan alleen gebruik maken van de rijbanen en niet over de natuurstenen bestrating van het plein (Koemarkt). Indien men buiten de reguliere tijden wil laden en lossen dient een ontheffing aangevraagd te worden.

6.2 Lange Zware Vrachtoertuigen (LZV)

LZV's zijn vrachtoertuigen met een lengte van maximaal 25,25 meter en een gewicht van maximaal 60 ton. De maten en gewichten van LZV's wijken af van de Europese Richtlijn 96/53 (Maten en Gewichten vrachtoertuigen en bussen). De LZV's worden samengesteld uit reguliere voertuigen met wettelijke afmetingen. Door te rijden met deze LZV's kunnen CO₂ uitstoot en kosten voor de logistieke keten worden verminderd. Het rijden met LZV's en het effect op de uitstoot is de afgelopen jaren getest. De resultaten hiervan waren positief. Daarom is besloten om per 1 januari 2013 het rijden met LZV's op de Nederlandse wegen structureel toe te staan.

Met een LZV mag uitsluitend gereden worden met een ontheffing. De RDW (Rijksdienst voor het Wegverkeer) op grond van de 'beleidsregel keuring en ontheffingverlening LZV' geeft drie soorten ontheffingen af, te weten:

1. basisontheffing LZV: met deze ontheffing mag gereden worden op wegen die zijn vrijgegeven voor LZV. Deze kaart is in te lezen op de website van het RDW. Voor Purmerend geldt dat momenteel alleen de A7, N244 en N235 en Laan der Continenten voor LZV zijn vrijgegeven (zie figuur 6.1).
2. Incidentele ontheffing LZV: in het geval dat de vestigingsplaats niet meer aansluit op een LZV route.
3. Opleidingsontheffing LZV: Deze ontheffing is bedoeld voor het rijden met een LZV tijdens de opleiding en examinering van chauffeurs.

Voor de incidentele ontheffing geldt dat de RDW pas een ontheffing kan verlenen als de desbetreffende wegbeheerder toestemming geeft. De RDW zal de route bevragen bij de wegbeheerder. De wegbeheerder neemt hier een besluit over en vervolgens wordt door de RDW het be-

sluit schriftelijk aan de aanvrager medegedeeld. Om te beoordelen of een weg geschikt is voor een LZV kijkt de gemeente bijvoorbeeld naar de bruggen en de duikers op de route en naar de beschikbare draaicircels. De CROW –publicatie ‘LZV’s op het onderliggend wegen-net’(publicatie 320) dient als leidraad bij deze toetsing door de gemeente.



Figuur 6.1: basisontheffing LZV in omgeving Purmerend (per juli 2015)

6.3 Gevaarlijke stoffen

Op dit moment geldt voor het provinciale wegennet het ‘Besluit aanwijzing provinciaal wegennet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen’ (routeringsbesluit), dat dateert van 15 juni 1998. Op basis van dat besluit zijn alle wegen in beheer bij provincie aangewezen als provinciaal wegennet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Gevaarlijk transport door de bebouwde kom is in principe niet toegestaan. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de gemeentelijke wegen geldt dan ook dat de transporteur de bebouwde kom zo veel mogelijk moet mijden en de kortste route moet nemen. Voor gevaarlijk transport door de bebouwde kom moet door de gemeente ontheffing worden verleend.

6.4 Hulpdiensten

Het wegennet moet afgestemd zijn op het gebruik door hulpdiensten. De hoofdcalamiteiten routes vallen samen met de gebiedsontsluitingswegen; de hoofdroutes zoals die in de brandweer-routekaart zijn opgenomen gelden ook als uitgangspunt voor de andere hulpdiensten.

Met betrekking tot de hulpverleningsdiensten geldt dat Brandweer, ambulance en Politie zo snel mogelijk op de plaats des onheils moeten kunnen komen.

- Voor de Brandweer wordt de zogenoemde ‘brandweezorgnorm’ gehanteerd. Dit betekent dat de Brandweer binnen 5 tot 10 minuten (afhankelijk van de gebruiksfunctie) na het binnenkomen van een brandmelding aanwezig is.
- Voor de ambulance geldt een wettelijke aanrijtijd van maximaal 15 minuten.
- Voor de Politie geldt geen norm of wettelijk voorschrift maar zij hanteren als uitgangspunt maximaal 15 min.

Busbanen mogen te allen tijde worden gebruikt door de hulpdiensten, dus niet alleen als het een spoedeisende rit betreft.

Voor hulpdiensten zijn er op buurniveau minimaal twee ontsluitingen. Eén daarvan loopt via normale wegen (inclusief erven), de tweede mag via voet-/fietspaden lopen, mits die daarvoor specifiek geschikt zijn gemaakt.

Bij de ontwikkeling van nieuwbouwwijken worden de hulpdiensten betrokken bij de planvorming (bijvoorbeeld handhaafbaarheid, waterwinning, bereikbaarheid etc.). Ook bij aanpassing van een verkeerssituatie worden de hulpdiensten geraadpleegd.



Figuur 6.2: brandweerroutekaart (bron: beleid bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid, 2007)

Beleidsregels bluswatervoorziening en bereikbaarheid gemeente Purmerend (2007)

De Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR) heeft in september 2003 de handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid uitgegeven. De gemeente Purmerend heeft deze handleiding op een aantal punten aangepast en een aantal aanvullingen gemaakt. Dit heeft geresulteerd in de beleidsregels bluswatervoorziening en bereikbaarheid gemeente Purmerend. Deze beleidsregels gelden voor iedereen die bezig is met ontwikkelingen in de stad.

In de beleidsregels is een aantal eisen behandeld. Deze eisen gelden zeker voor nieuwe projecten. Bij herinrichting worden deze eisen zoveel mogelijk toegepast, dit in overleg met de gemeentelijke brandweer.

- Een weg is alleen door de brandweer te gebruiken wanneer die recht doet aan de specifieke afmetingen van brandweervoertuigen (o.a. rijbaanbreedte, doorgangshoogte, bochtstralen).
- Verkeersaders, in de brandweerroutekaart aangegeven als hoofdroute, bieden aan de brandweervoertuigen een onbelemmerde doorgang (o.a. ruimte om verkeer te passeren, snelheidsremmende en verkeersremmende maatregelen zijn in strijd met deze eis).
- Verkeersaders en verblijfsgebieden, in de brandweerroutekaart aangegeven als hoofdroute, kennen een zodanige samenhang dat een willekeurig adres in een verblijfsgebied binnen een gestelde tijd (gerekend vanaf het verlaten van de verkeersader) bereikbaar is (dit mag hooguit een à twee minuten zijn). Een erftoegangsweg is dus niet onacceptabel lang, en een erftoegangsweg mag met vertragende verkeersobstakels zijn ingericht.
- Daarnaast moet een willekeurig adres binnen een verblijfsgebied in principe via een tweede onafhankelijke route bereikbaar zijn (dit vanwege bijvoorbeeld opstopping, fout geparkeerde voertuigen of wegwerkzaamheden).
- Het aanbrengen van aanpassingen aan de wegen die als brandweerroutes zijn aangegeven op de brandweerroutekaart, heeft direct consequenties voor de kwaliteit van de brandweezorg in de gemeente. Dergelijke aanpassingen moeten ter goedkeuring worden aangeboden aan de Brandweer.
- Het aanbrengen van voorzieningen op de openbare weg moet in goede samenspraak gebeuren met de Brandweer. Afsluitingen van wegen door middel van zogenaamde pollers of andere voorzieningen dienen op een gemakkelijke en eenduidige wijze door de hulpdiensten kunnen worden geopend, zonder dat het voertuig hoeft te worden verlaten. Deze eenduidigheid wordt bereikt door de keuze van één gemeentebreed systeem van aansturing van deze voorzieningen in overleg met de Brandweer.

Voor een nadere uitwerking en concretisering van de eisen wordt verwezen naar de 'Beleidsregels bluswatervoorziening en bereikbaarheid gemeente Purmerend'. Hierin is ook een uitwerking opgenomen van eisen ten aanzien van bereikbaarheid van percelen, bereikbaarheid bij evenementen en bij (bouw)werkzaamheden.

7 Parkeren

Uitgangspunten:

- ✓ Een parkeerregime wordt alleen ingesteld als er een structurele parkeerdruk boven de 90% heerst die veroorzaakt wordt door derden én indien een meerderheid van de belanghebbenden voorstander is van het instellen van een parkeerregime.
- ✓ Indien besloten wordt tot het uitbreiden van of instellen van een parkeerregime in een wijk wordt in principe uitgegaan van een regime van betaald parkeren.
- ✓ De gemeente kijkt kritisch naar de noodzaak van het toekennen van een individuele gehandicaptenparkeerplaats, omdat dit een claim legt op de beschikbare parkeerruimte voor anderen.

In het onderstaande wordt het totaal aan beleidsregels ten aanzien van parkeren nader toegelicht.

7.1 Parkeercapaciteit

De parkeercapaciteit is het aantal parkeerplaatsen binnen een afgebakend gebied (bv woonwijk). Knelpunten in de capaciteit treden op als er te weinig parkeergelegenheid is in de nabijheid van woningen of voorzieningen, waardoor parkeeroverlast ontstaat in de vorm van zoekverkeer en/of foutparkeren. Om te bepalen of in een gebied een structureel tekort is aan parkeercapaciteit worden de volgende grenswaarden ten aanzien van de bezettingsgraad aangehouden:

- 90% voor de centrumgebieden.
- 95% in woonwijken¹¹.



Om de bezettingsgraad van een gebied in kaart te brengen wordt een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Belangrijk onderdeel hiervan zijn de acceptabele loopafstanden die gehanteerd worden tussen parkeerplaats en bestemming. De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerdruk en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. De marges worden bepaald door de aantrekkelijkheid van de looproute, de parkeerordening en prijsstelling en de concurrentiekracht van de alternatieven. Genoemde principe afstanden komen uit CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'.

- | | |
|--------------------|------------|
| • Wonen (woonwijk) | 100m |
| • Winkelen | 200 - 600m |
| • Werken | 200 - 800m |
| • Ontspanning | 100m |
| • Gezondheidszorg | 100m |

De volgende oplossingen kunnen aangedragen worden voor een structureel tekort van de parkeercapaciteit waarvan het instellen van een parkeerregime nader wordt toegelicht in paragraaf 7.2:

¹¹ N.B. voor een nieuwbouwontwikkeling in bestaand gebied (woonwijk) wordt een maximale bezettingsgraad van 90% gehanteerd. Nadere regels inzake parkeernormen worden opgenomen in een separate parkeernormennota.

1. uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen
2. Canadees parkeren
3. parkeerregulering

Uitbreiden parkeercapaciteit

Elke wijk in Purmerend is gebouwd op basis van een destijds vigerende parkeernorm. Het autobezit was vroeger aanzienlijk lager dan heden ten dage. Voor oudere wijken is een lagere parkeernorm gehanteerd met het gevolg dat de parkeerdruk vooral in deze wijken hoog is. Het probleem blijkt zich veelal op straatniveau voor te doen en niet op buurniveau. Dat betekent dat de parkeerdruk opgevangen kan worden in nabijgelegen straten.

Als uit een parkeerdrukmeting blijkt dat de parkeerdruk in een oude wijk te hoog is op buurniveau (overschrijden grenswaarden, zie hiervoor) dan kan bij hoge uitzondering besloten worden tot het uitbreiden van parkeerplaatsen mits ruimte beschikbaar is. Aangezien ruimte een schaars goed is, maar ook omdat de aanleg van parkeerplaatsen kostbaar is, hanteert de gemeente de regel om alleen bij herinrichting of groot onderhoud het parkeren te herzien.

Canadees parkeren

De gemeente heeft op enkele locaties in Purmerend het zogenaamde 'Canadees parkeren' geformaliseerd (hierbij wordt het toegestaan dat voertuigen half op de stoep parkeren indien zij daar de vrije loop niet belemmeren). Het 'Canadees parkeren' wordt alleen toegestaan in smalle straten, waarbij de doorgang met name voor grote voertuigen (o.a. hulpdiensten) wordt belemmerd in het geval dit 'Canadees parkeren' niet wordt toegestaan. Deze manier van parkeren is alleen toegestaan op die locaties waar dit is aangegeven met een verkeersbord (RVV E08b) waarvoor een verkeersbesluit moet worden genomen.



7.2 Parkeerregulering

Met name in het centrum is de ruimte schaars en is het niet mogelijk om de parkeercapaciteit uit te breiden. Als een substantieel deel van de parkeerders 'derden' zijn dan biedt het instellen van een parkeerregime een oplossing. Er zijn drie parkeerregimes voor het bestrijden van een overmatige parkeerdruk. Iedere oplossing heeft voor- en nadelen.

Drie parkeerregimes

A. Blauwe zone (parkeerschijf)

Bezoekers van buurt- en wijkwinkelcentra hebben over het algemeen een relatief korte verblijfsduur (maximaal 1 à 2 uur). Als de voor het winkelcentrum bedoelde parkeerplaatsen een parkeerdurbeperking krijgen dan worden op die manier langparkeerders geweerd. De eenvoudigste manier om dit te bewerkstelligen is de invoering van een blauwe zone. Met behulp van een parkeerschijf wordt de aanvangstijd ingesteld, zodat een handhaver de parkeerdur kan vaststellen. Het parkeren is gratis. Aan specifieke doelgroepen, zoals bewoners en/of werknemers, kan onder bepaalde voorwaarden een ontheffing worden verleend om op de bedoelde parkeerplaatsen wel langer te mogen staan. Een blauwe zone functioneert alleen als hier regelmatig gehandhaafd wordt. De kosten van de handhaving worden niet terugverdiend waardoor het instellen van een blauwe zone erg kostbaar is. In Purmerend geldt op de Poelstraat een blauwe zone.

B. Vergunninghoudersparkeren

In een groot deel van de Bloemenbuurt geldt vergunninghoudersparkeren. In dat gebied mag alleen geparkeerd worden door personen met een parkeervergunning. Omdat hier alleen met een vergunning geparkeerd mag worden is er een regeling gemaakt om ook het bezoek van de bewoners te faciliteren middels een bezoekersvergunning. Deze vergunning geldt dan ook alleen voor belanghebbendenparkeerplaatsen en niet voor betaalde parkeerplaatsen aangezien bezoek hier wel (tegen betaling) kan parkeren. Een groot nadeel van vergunninghoudersparkeren is het tegen gaan van dubbelgebruik waardoor parkeerplaatsen vaak leeg staan. Daarnaast worden de kosten van de handhaving niet terugverdiend waardoor dit relatief duur is.

C. Betaald parkeren

De meest flexibele manier om het (meervoudig) gebruik van een parkeerplaats te reguleren en te stimuleren is de invoering van betaald parkeren (ook wel fiscaal parkeren genoemd). De gebruiker betaalt een prijs voor de parkeerduur van zijn parkeeractie. Afhankelijk van de situatie kan men vooraf betalen (vaak straatparkeren) of achteraf betalen (slagbomen of belparkeren). Voor bewoners en bedrijven worden parkeervergunningen verleend. In het centrum van Purmerend geldt een betaald parkerenregime. De kosten van handhaving zijn lager bij betaald parkeren omdat de kosten terugverdiend (parkeerinkomsten, parkeerboetes).

Uitgangspunt: betaald parkerenregime

Indien besloten wordt tot het uitbreiden van of instellen van een parkeerregime in een wijk wordt in principe de betaald parkeren variant geïmplementeerd. Bij betaald parkeren worden de parkeerplekken efficiënter gebruikt. Het dubbelgebruik van de beschikbare capaciteit is cruciaal, omdat ruimte steeds schaarser wordt.

In een vergunninghoudersgebied is dubbelgebruik niet mogelijk (uitsluitend mensen met een vergunning mogen hier parkeren). Bij betaald parkeren ontvangt de gemeente geld dat voor het parkeren betaald wordt. Bovendien zijn bekeuringen in dit parkeerregime fiscale naheffingen, waarvan het volledige bedrag naar de gemeente gaat. Binnen beide andere parkeerregimes betreffen het verkeersovertredingen (zogenaamde Mulder feiten) waarvoor de gemeente geen volledige vergoeding ontvangt. Bij betaald parkeren kunnen de handhavingskosten worden terugverdiend.

Indien in de Bloemenbuurt vanwege een parkeertekort dubbelgebruik hier een noodzakelijkheid wordt, kan besloten worden om af te zien van het vergunninghoudersparkeren en betaald parkeren in te voeren.

Een ander bijkomend voordeel van het betaald parkerenregime is dat via prijsdifferentiatie het parkeergedrag gestuurd kan worden. Bijvoorbeeld door het goedkoper maken van parkeren in de garage dan op straat om de druk op het straatparkeren te minderen.

Voor winkelgebieden waar kort wordt geparkeerd kan een blauwe zone uitkomst bieden. Echter functioneert een blauwe zone uitsluitend goed als hier ook op gehandhaafd wordt. Gezien het feit dat het instellen van een blauwe zone kostbaar is, zal de gemeente terughoudend zijn met het toepassen van blauwe zones als maatregel tegen parkeerdruk.

Invoeren parkeerregulering

Voorwaarden

De gemeente hanteert twee voorwaarden voor het instellen van parkeerregulering, te weten:

- Noodzaak: structureel te hoge parkeerdruk in een gebied.
- Draagvlak: er dient voldoende draagvlak te zijn van belanghebbenden om betaald parkeren in te voeren.

De gemeente constateert dat het noodzakelijk is om een parkeerregime in te stellen wanneer het aanleggen van extra parkeerplaatsen geen optie is (bijvoorbeeld extra parkeerplaatsen zijn niet inpasbaar, gaan ten koste van groen en speelruimte, zijn te kostbaar, hebben geen draagvlak e.d.) en de parkeerdruk structureel hoger dan 95% is. Via tellingen wordt de parkeerdruk op piekmomenten vastgesteld. De parkeerdruk wordt binnen een ruimer gebied gemeten, om daarmee alternatieve parkeerplaatsen binnen de acceptabele loopafstand mee te nemen. Immers indien men niet in de woonstraat kan parkeren maar wel in een naastgelegen straat dan wordt dit niet als een parkeerprobleem beschouwd. De parkeerdruk moet zich ten minste wekelijks voordoen.

Verder moet er voldoende draagvlak zijn voor het invoeren van parkeerregulering. Middels een enquêteformulier opgesteld door de gemeente zal dit draagvlak getoetst worden. Daarbij dient ten minste 70% van de enquêteformulieren retour te komen. Indien meer dan de helft van de

respondenten voorstander is voor het invoeren van een parkeerregime kan een parkeerregime worden ingesteld.



Figuur 7.1: voorwaarden instellen parkeerregime

Uitgangspunten

Voor het invoeren van een parkeerregime gelden de volgende drie uitgangspunten:

- Het initiatief ligt in principe bij de belanghebbenden.
- De maatregel moet kostenneutraal zijn.
- Parkeerregulering in de vorm van betaald parkeren wordt in een aaneengesloten gebied ingevoerd.

Belanghebbenden die een parkeerprobleem ervaren moeten middels een handtekeningenlijst aantonen dat zij de gemeente verzoeken tot nader onderzoek voor het instellen van parkeerregulering. Daarnaast gaat de gemeente na bij in de buurt gevestigde belanghebbendenvereniging (zoals wijkkerngroep), wijkmanager en/of wijkagent of hier daadwerkelijk draagvlak voor is. De gemeente moet een dergelijke drempel opwerpen om daarmee te voorkomen dat de gemeente te vaak een proces moet opstarten dat uiteindelijk tot niets leidt.

Indien er in eerste instantie draagvlak lijkt te zijn voor een parkeerregime worden de belanghebbenden geïnformeerd over de voorwaarden van het parkeerregime. Deze informatie wordt middels een (bewoners)brief of (bewoners)bijeenkomst aan de belanghebbenden kenbaar gemaakt. Daarna zal de daadwerkelijke enquête uitgaan. Bij voldoende respons en voorstanders (zie boven) wordt een parkeerregime ingesteld.

Het parkeerregime moet kostendekkend worden ingevoerd, ook wat betreft de kosten voor handhaving en toezicht. Indien de maatregel niet kostendekkend ingevoerd kan worden moet een separaat besluit hierover genomen worden of is invoering van parkeerregulering geen optie.

Het laatste uitgangspunt is dat betaald parkeren in een aaneengesloten gebied ingevoerd moet worden. Parkeerregulering wordt niet in een paar straten ingevoerd maar in een aaneengesloten gebied. Het is noodzakelijk om het in een gebied in te voeren omdat het parkeerprobleem zich anders verschuift.

7.3 Parkeren minder validen

Gehandicaptenparkeerkaart

Binnen de gemeente Purmerend is het mogelijk om een gehandicaptenparkeerkaart (GPK) aan te vragen. Inwoners (bestuurders en/of passagiers) kunnen in aanmerking komen voor een

GPK als men met de gebruikelijke loophulpmiddelen in redelijkheid niet in staat is zelfstandig een afstand van meer dan 100 meter aan één stuk te voet te overbruggen (Regeling Gehandicaptenparkeerkaart). De aanvrager dient hiervoor een medisch onderzoek te ondergaan. Dit geneeskundige onderzoek wordt verricht door een bevoegde keuringsinstantie.

Gehandicaptenparkeerplaatsen

Er bestaan twee soorten gehandicaptenparkeerplaatsen:

- Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen bestemd voor één bepaald voertuig (op kenteken, bij de woning of werk).
- Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bestemd voor voertuigen van iedereen die in het bezit is van een GPK.

Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen

De komende jaren wordt vanwege de vergrijzing een toename van aanvragen verwacht. De afgelopen jaren is het autobezit per huishouden flink gestegen. Om de parkeerdruk niet teveel op te voeren wordt kritisch gekeken naar de noodzaak van het toekennen van een individuele gehandicaptenparkeerplaats, omdat dit een claim legt op de beschikbare parkeerruimte voor anderen. Mensen die in bezit zijn van een GPK kunnen een aanvraag voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats indienen.

Iedere aanvraag wordt afzonderlijk beoordeeld overeenkomstig de volgende beleidsregels:

- aanvrager is ingeschreven in gemeentelijke basisadministratie Purmerend.
- aanvrager voldoet aan criteria zoals die gelden voor bestuurderskaart in het kader van de Regeling Gehandicaptenparkeerkaart.
- voor de aanvrager is er geen mogelijkheid om op eigen terrein, erf of parkeergarage te parkeren en er is een medisch advies waarbij de mobiliteit van de aanvrager in relatie tot de genoemde afstand is beoordeeld.
- aanvrager beschikt over GPK als zijnde bestuurder en beschikt over een kentekenbewijs op naam.
- indien voor een bestuurder de loopafstand meer dan 100 m bedraagt, kan tot toewijzing bij hoge uitzondering worden besloten indien binnen de maximale loopafstand van betrokkene van de woning van die persoon doorgaans geen parkeergelegenheid te vinden is vanwege de parkeerdruk.
- ingeval van een passagier, die in bezit is van een GPK en er tevens sprake is van bijzondere omstandigheden waardoor het problematisch is om door de bestuurder te worden afgezet/opgehaald voor de woning of -bij rolstoelgebruik- van/naar de auto te worden gereden (deze omstandigheden kunnen van medische aard zijn en/of verband houden met de verkeerssituatie ter plaatse).
- ingeval van een gehandicaptenparkeerplaats voor een werkplek zal deze alleen worden afgegeven tijdens werktijden van de aanvrager, deze tijden worden vermeld op het onderbord.
- de verkeersveiligheid en bereikbaarheid mogen door de aanleg van de gehandicaptenparkeerplaats niet in het geding komen.

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Gemeente Purmerend realiseert algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de directe nabijheid van openbare instellingen/voorzieningen, zorgvoorzieningen, artspraktijken, recreatievoorzieningen, winkelcentra, station, woon-zorgcomplexen voor senioren en bij woonvoorzieningen voor gehandicapten.

De ASVV geeft als richtlijn dat 2% van het totaal aantal parkeerplaatsen ingericht dient te zijn voor gehandicapten (dit komt overeen met de NEN 1814 'Toegankelijkheid van gebouwen en buitenruimten'). Bij openbare instellingen/voorzieningen, zoals een bibliotheek of gemeentehuis dient minimaal 5% van de parkeerplaatsen een algemene gehandicaptenparkeerplaats te zijn. Dit betreft richtlijnen die afhankelijk van de situatie afwijkend kunnen worden toegepast.

De algemene parkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw of de voorziening liggen, op een afstand minder dan 100 meter (namelijk de norm voor het verkrijgen van een GPK). De ASVV en de NEN 1814 adviseert ten minste één gehandicaptenparkeerplaats op minder dan 50 meter afstand. Eventueel parkeerbeleid (bijvoorbeeld blauwe zone) is ook van toepassing op de gehandicaptenparkeerplaats.

Bij aanvragen of klachten maakt de gemeente binnen de hiervoor gestelde richtlijnen een afwijking of er aanleiding is extra algemene gehandicaptenparkeerplaatsen te realiseren. De gemeente kan gemotiveerd afwijken van de gestelde richtlijnen. De aanwijzing van een algemene gehandicaptenparkeerplaats mag ter plekke niet leiden tot een onveilige verkeerssituatie of een belemmering van de doorstroming van het overige verkeer.

7.4 Individuele aanvragen parkeerplaats en parkeerverbod

Realiseren parkeerplaats op eigen terrein

In het geval men op eigen terrein wil parkeren en dit fysiek niet mogelijk is (bijvoorbeeld door de aanwezigheid van een trottoirband) dient men een omgevingsvergunning aan te vragen. Een dergelijk verzoek wordt gehonoreerd wanneer er geen openbare parkeerplaats wordt opgeofferd en als er geen andere bezwaren zijn (groen, speelruimte e.d.). Indien dit ten koste gaat van een openbare parkeerplaats moet elders een nieuwe parkeerplaats aangelegd worden.

Parkeerruimte is schaars. Als een openbare parkeerplaats wordt omgeruild voor een privé parkeerplaats zal de parkeerdruk toenemen. De openbare parkeerplaats kan immers door iedereen gebruikt worden (verschillende bewoners en bezoekers). De privé parkeerplaats uitsluitend door de desbetreffende bewoner. Dit onderstreept het belang van het terugplaatsen van een nieuwe openbare parkeerplaats in de nabijheid van de weggevalen parkeerplaats. In het geval er geen ruimte is om de weggevalen parkeerplaats elders aan te leggen wordt het verzoek in principe afgewezen. De kosten van de aanleg van de inrit en voor een mogelijk nieuwe parkeerplaats zijn voor de aanvrager.

Realiseren parkeerplaats arts/verloskundige

Op verzoek van een huisarts of verloskundige kan per praktijk één parkeerplaats gereserveerd worden. Hierbij is de grootte van de praktijk niet relevant omdat de medewerkers van een praktijk onderling kunnen uitmaken wie van de parkeerplaats gebruik maakt. De 'uitwisselbaarheid' van een parkeerplaats is immers niet mogelijk wanneer we met verschillende praktijken te maken hebben.



RVV-bord E04

De aanvrager dient zelf te betalen voor de aanleg van de parkeerplaats (markering en bebording). De parkeerplaats wordt voorzien van een P-bord (E04) met onderbord 'arts' of 'verloskundige'. De consequentie van een dergelijk onderbord is dat hier niet op gehandhaafd kan worden.

Parkeerverbod voor garage en uitrit

Wettelijk is het niet toegestaan voor een uitrit of garage te parkeren. Aangezien dit een algemene verkeersregel is waarvan geacht wordt dat iedere burger dit weet, neemt de gemeente geen maatregelen in de vorm van het plaatsen van borden of markering. Dit betreft een gedragskwestie waardoor de gemeente verwijst naar de Politie, afdeling Handhaving of de wijkmanager.

Nummering openbare parkeerplaatsen

In een aantal straten van de wijk Weidevenne hebben de parkeerplaatsen in een hofje een nummer (bijvoorbeeld Antwerpenhaven). Het idee was om de openbare parkeerplaatsen middels nummering officieus te 'koppelen' aan een woning. In de praktijk is gebleken dat een dergelijke 'koppeling' niet werkt en juist tot allerlei ergernissen tussen de bewoners leidt. Nummering van parkeerplaatsen doet vermoeden dat een openbare parkeerplaats een privé parkeerplaats is waardoor mensen de plekken gaan toe-eigenen. Gezien de ervaringen met deze hof-

jes is het uitgangspunt om openbare parkeerplaatsen nooit te nummeren waardoor niet de schijn wordt gewekt dat een openbare parkeerplaats bij een woning hoort.

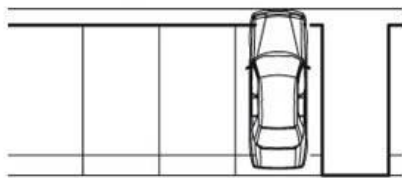
7.5 Parkeren bij nieuwe ontwikkelingen

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt de parkeerbehoefte (*momenteel*) op grond van de gemeentelijke Bouwverordening getoetst. De CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' geldt hierbij als richtlijn bij het vaststellen van parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen.

In de loop van 2015 worden specifiek de 'beleidsregels parkeernormen' voor de gemeente Purmerend opgesteld en vastgesteld door het College van B&W. Voor dit document worden de kencijfers van het CROW als richtlijn genomen en op onderdelen specifiek uitgewerkt op de Purmerendse situatie. De parkeerbehoefte van nieuwbouw en oudbouw met functieverandering wordt dan getoetst aan deze 'beleidsregels parkeernormen'. Binnen de ruimtelijke ordening (bestemmingsplan) kan naar dit document worden verwezen.

7.6 Inrichting van parkeergelegenheid in de openbare ruimte

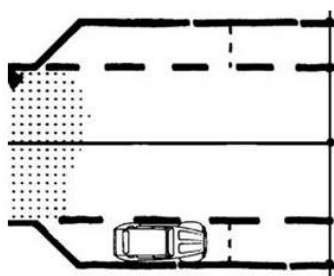
De aanleg van parkeerplaatsen (voor personenauto's, grotere voertuigen en gehandicaptenparkeren) geschiedt overeenkomstig de geldende richtlijnen van het CROW en met inachtneming van de landelijk geldende normen. In het ASVV zijn de ontwerpnormen voor parkeervakken opgenomen.



Haaksparkeren (afbeelding CROW)

Haaks parkeren wordt bij voorkeur alleen toegepast op erftoegangswegen (verblijfsgebieden). De benodigde minimale ruimte bedraagt:

- parkeervak minimaal 5,0 m bij 2,4 m (HIOR-richtlijn).¹²
- rijweg minimaal 5,0 m breed.



Langsparkeren (afbeelding CROW)

Langsparkeren kan plaatsvinden op erftoegangswegen (verblijfsgebieden) en gebiedsontsluitingswegen^{min}. De ruimte voor openbaar langs parkeren bedraagt:

- parkeervak minimaal 5,5 m bij 2,0 m.
- rijweg minimaal 4,8 m breed (bij tweerichtingsverkeer auto en fiets).

Langsparkeervakken worden op straatniveau gerealiseerd. Bij lange rechtstanden op erftoegangswegen (verblijfsgebieden) is het streven om langsparkeren afwisselend aan de rechter-

¹² HIOR: Handboek Inrichting Openbare Ruimte (gemeente Purmerend).

en linkerzijde van de weg te realiseren. Helaas is dit veelal niet inpasbaar (schaarse ruimte en/of hoge parkeerdruk).

7.7 Foutparkeren

Op diverse plaatsen binnen de gemeente is sprake van parkeeroverlast of foutparkeren. Dit komt onder andere voor in de centrumgebieden, maar ook in de woonwijken en nabij scholen (piekperiodes). De BOA (Buitengewoon Opsporingsambtenaar) heeft de bevoegdheid om op foutparkeren te handhaven. De gemeente zet in op uitbreiding van de handhaving op ongewenst verkeers- en parkeergedrag.

Aanvraag paaltjes of hekjes om foutparkeren tegen te gaan

In het belang van de kwaliteit van het straatbeeld en de hoge onderhoudskosten die hiermee gepaard gaan is het beleid van de gemeente dat geen paaltjes, hekjes en andere obstakels in de straat worden geplaatst om fout parkeren tegen te gaan. Er kan op foutparkeren gehandhaafd worden. Indien onvoldoende gehandhaafd kan worden, worden alleen fysieke maatregelen getroffen indien de verkeersveiligheid ernstig in het geding is.

7.8 Verkoop openbare parkeerplaatsen

De gemeente wordt incidenteel door bewoners, bedrijven en ontwikkelaars benaderd met de vraag of de gemeente openbare parkeerplaatsen wil verkopen. In beginsel worden géén parkeerplaatsen onttrokken aan de openbaarheid. Parkeerplekken zijn schaars door deze toe te wijzen aan een vaste gebruiker wordt dubbel gebruik uitgesloten en zal de parkeerdruk in de omgeving toenemen. Het is essentieel dat parkeerplaatsen openbaar blijven in het belang van een goede verdeling van de schaarse parkeerplaatsen.

8 Educatie, voorlichting en handhaving

Uitgangspunten:

- ✓ De gemeente doet minimaal aan twee campagnes van de landelijke campagnecalender mee.
- ✓ Educatie en voorlichting heeft de gemeente via de Stadsregio Amsterdam uitbesteed aan de Schoolbegeleidingsdienst Zaanstreek Waterland.
- ✓ Gemeente voert met regelmaat overleg met Politie over het handhaven op snelheid, de gemeentelijke BOA's handhaven op foutparkeren.

In het onderstaande wordt het totaal aan beleidsregels ten aanzien van educatie, voorlichting en handhaving specifiek toegelicht.

8.1 Educatie en voorlichting

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu komt jaarlijks met een Campagnecalender Verkeersveiligheid. Deze bestaat doorgaans uit vier campagnes, te weten: Alcohol BOB, Snelheid 30/50 km wegen binnen de bebouwde kom, fietsverlichting en aandacht op de weg. De gemeente doet mee aan minimaal twee campagnes van deze landelijke campagnecalender. De campagnes worden zichtbaar door geplaatste posters binnen de gemeente. Daarnaast brengt de gemeente via een persbericht de campagnes bij inwoners onder de aandacht.

De gemeente heeft de educatie en voorlichting aan scholen inzake verkeersveiligheid volledig uitbesteed aan de Schoolbegeleidingsdienst Zaanstreek Waterland (Verkeerseducatiepunt). De Schoolbegeleidingsdienst biedt scholen (crèches, basisscholen en voortgezet onderwijs) projecten aan waar de school kosteloos aan deel kan nemen. Ook bieden zij scholen verschillende lespakketten aan.

Periodiek gaat de gemeente onder leiding van de Stadregio Amsterdam in overleg met de Schoolbegeleidingsdienst, VVN en andere buurgemeenten inzake campagnes en voorlichting.

8.2 Handhaving

Ondanks een veilige inrichting en een goede voorlichting en educatie blijven verkeersovertredingen plaatsvinden. De gemeente voert regelmatig overleg met de Politie. Ongewenst en gevaarlijk gedrag kan door handhaving op een daadkrachtige wijze worden aangepakt. De Politie handhaaft op het gebied van verkeer veelal op snelheid. Op locaties waar structureel te hard wordt gereden wordt regelmatig gehandhaafd. Gezien de kosten die gepaard gaan met handhaving kan de Politie niet incidenteel handhaven op snelheid. Dergelijke verzoeken vanuit de gemeente worden slechts een enkele keer gehonoreerd.

De gemeente heeft BOA's tot haar beschikking die weliswaar niet op snelheid maar wel op andere verkeersdelicten kunnen handhaven. Handhaving door de BOA is alleen gerelateerd aan de Algemene Plaatselijke Verordening, dit komt in het kader van de beleidsregels vooral neer op het handhaven op foutparkeren. Wekelijks wordt een school bezocht door de BOA's waarbij gehandhaafd wordt op verkeers- en parkeergedrag; de insteek is om eerst te waarschuwen daarna wordt bekeurd.

Snelheidsattentie

De gemeente beschikt momenteel over 2 snelheidsdisplays die maandelijks over 10 verschillende locaties binnen de gemeente worden ingezet (zie kader). Daarnaast staat één permanente snelheidsdisplay op zonnecellen in De Gors. De snelheidsdisplays hebben als doel de automobilist snelheid te laten minderen. De ervaring leert dat de displays tijdelijk effect sorteren in de vermindering van de rij-snelheid. Het effect van de displays

is het grootst als deze rouleren. De 10 locaties zijn gekozen naar aanleiding van klachten van bewoners over de snelheid van automobilisten. De borden zijn aangesloten op vaste stroomvoorziening, om te garanderen dat de borden het hele jaar goed werken.

Locaties roulerende snelheidsdisplays

- Zambezilaan ter hoogte van huisnummer 228
- Amazonelaan ter hoogte van Savannestraat
- Laan der Continenten ter hoogte van Trinidadstraat
- Laan der Continenten ter hoogte van Origamistraat
- Neckerstraat ter hoogte van huisnummer 19
- Hoornselaan tussen Doplaan en Schipperslaan
- Henry Dunantstraat nab j fietsoversteek
- Van Osweg ter hoogte van Riekstraat (op middeneiland)
- Overlanderstraat ter hoogte van Banning Cocqgracht
- Grotenhuysweg ter hoogte van Halmstraat

9 Leefbaarheid en duurzaamheid

Uitgangspunten:

- ✓ Stimuleren van een eigenlijk gebruik van infrastructuur. Sluipverkeer op erftoegangswegen moet voorkomen worden.
- ✓ De gemeente handelt in overeenstemming met de Wet geluidhinder.
- ✓ De gemeente zet zich in duurzame mobiliteit zoveel mogelijk te stimuleren. De gemeente realiseert oplaadpunten voor elektrische auto's in de openbare ruimte en ondersteunt - waar gewenst - initiatieven voor auto delen.
- ✓ In de nabijheid van seniorcomplexen, verzorgingstehuizen of andere zorginstellingen maakt de gemeente bewust keuzes in een seniorenproof verkeersbeleid en ontwerp van de infrastructuur. Dit is ook gunstig voor minder 'mobiele' verkeersdeelnemers.
- ✓ Preventief groenonderhoud langs gebiedsontsluitingswegen om verkeersonveilige situaties te voorkomen. Bij klachten over het groenonderhoud in relatie tot de verkeersveiligheid wordt er snel en accuraat actie ondernomen.
- ✓ Bij (herinrichtings)plannen dienen het ontwerp openbare ruimte en het wegontwerp op elkaar te worden afgestemd.

In het onderstaande wordt het totaal aan beleidsregels ten aanzien van leefbaarheid en duurzaamheid specifiek toegelicht.

De gemeente Purmerend heeft een Milieubeleidsplan 2012-2016 opgesteld. Hierin is het gemeentelijk milieubeleid vastgelegd. In het plan is opgemerkt dat er in de aanleg en het ontwerp van de stad veel rekening is en wordt gehouden met mogelijkheden voor fietsverkeer en openbaar vervoer. De stad beschikt over een fijnmazig openbaar vervoersysteem (zie hoofdstuk 5). In het Milieubeleidsplan is een aantal doelstellingen ten aanzien van verkeer en vervoer en mobiliteit opgenomen. In dit hoofdstuk komt dit terug en is een aantal aanvullende aspecten in relatie tot 'leefbaarheid en duurzaamheid' opgenomen.

9.1 Sluipverkeer

Sluipverkeer wordt gedefinieerd als verkeer dat oneigenlijk gebruik maakt van een weg, bijvoorbeeld om files of verkeersopstoppen te vermijden. Binnen de gemeente Purmerend zijn voor het doorgaande verkeer de gebiedsontsluitingswegen beschikbaar (zie hoofdstuk 2). Doorgaand verkeer dient geen gebruik te maken van erftoegangswegen (verblijfsgebieden). Bestemmingsverkeer maakt als vanzelfsprekend wel gebruik van erftoegangswegen, dit betreft soms ook zwaar verkeer.

Er zijn diverse oplossingen om sluipverkeer tegen te gaan of geheel te weren. Verkeer wordt hiermee veelal gedwongen een andere route te kiezen. De aanpassingen die aan de sluiptoutes gedaan kunnen worden zijn:

- Niet fysieke beperking van toegankelijkheid: eenrichtingsverkeer, inrijdverbod.
- Fysieke beperking van de toegankelijkheid: snelheidsremmende maatregelen, doseren, selectieve toegang verlenen, permanente afsluiting of tijdelijke afsluiting.

In geval van klachten ten aanzien van sluipverkeer onderzoekt de gemeente of daadwerkelijk sprake is van sluipverkeer. In geval van sluipverkeer worden de mogelijkheden onderzocht om het sluipverkeer te voorkomen; hierin is een verkenning noodzakelijk op het juiste schaalniveau. In het geval er geen sprake blijkt te zijn van sluipverkeer wordt bezien of de klachten terecht zijn en of er mogelijk een andere oorzaak aan de klachten ten grondslag ligt.

9.2 Wegwerkzaamheden

Veilig werken aan de weg is van belang voor zowel wegwerkers als weggebruikers. In de praktijk blijkt dat niet alle wegwerkzaamheden voldoen aan de richtlijnen voor werken langs de weg (CROW publicatie 96b). De gemeente gaat er in de voorbereiding op wegwerkzaamheden op toezien dat de richtlijnen worden nageleefd. Hiervoor wordt in ieder geval voor wegwerkzaamheden op gebiedsontsluitingswegen, op hoofd fietsroutes en op OV-routes gevraagd om een Verkeersplan voor de uitvoering. In dit verkeersplan is er aandacht voor veiligheid en bereikbaarheid voor de verschillende weggebruikers en voor de faseringen van het werk.

9.3 Verkeer in relatie tot lucht en geluid

Geluid

De Wet geluidhinder vormt het kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. De wet richt zich vooral op de bescherming van de burger in zijn woonomgeving en bevat bijvoorbeeld normen voor de maximale geluidsbelasting (grenswaarde) op de gevel van een huis (gevelbelasting). Hogere waarden kunnen in geval van uitzondering worden vastgesteld door het College van B&W. Dit kan alleen indien voldaan wordt aan de randvoorwaarden die de Wet geluidhinder stelt voor het vaststellen van hogere waarden; dit kan bijvoorbeeld gaan om geluidsisolerende voorzieningen in woningen.

Het wettelijk kader is alleen vastgelegd voor 50 km/uur wegen. In het geval van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of reconstructie van weginfrastructuur (in de zin van de Wet geluidhinder) is de gemeente verplicht om bij een toename van 2 dB of bij overschrijding van de grenswaarde (of vastgestelde hogere waarde) geluidsmaatregelen te nemen. De voorkeursgrenswaarde is dan de heersende geluidbelasting met een ondergrens (minimum) van 48 dB. Ten aanzien van de 30 km/uur wegen (verblijfsgebieden) bestaat er geen wettelijk kader.

Bij overschrijding van de grenswaarde (of vastgestelde hogere waarde) in een bestaande situatie bestaat er vanuit de Wet geluidhinder voor de gemeente geen verplichting om maatregelen te nemen.

De gemeente krijgt incidenteel een melding over geluidsoverlast veroorzaakt door verkeer in een bestaande situatie. Veelal ervaart men overlast van de toenemende drukte op de bestaande wegen. Geleidelijk aan is het autobezit toegenomen wat logischerwijs resulteert in meer drukte op de wegen. Een gemeente heeft dan ook geen wettelijke verplichting om maatregelen te nemen. Indien de overlast onaanvaardbaar is en maatregelen noodzakelijk en mogelijk zijn dan is de inzet om ten tijde van groot wegonderhoud en/of nieuwe ontwikkelingen dit aan te grijpen om optredende wegverkeerslawaai te beperken.

Luchtkwaliteit

De grenswaarden voor de luchtkwaliteit worden in de gemeente Purmerend niet overschreden. In de praktijk komen in Nederland met name overschrijdingen voor van de norm voor stikstofdioxide en fijn stof (PM10). Dit zijn stoffen die onder andere door verkeer worden uitgestoten. In het Milieubeleidsplan wordt het belang genoemd om de luchtkwaliteit binnen de gemeente zo goed mogelijk te waarborgen. In geval van ruimtelijke of infrastructurele ontwikkelingen wordt de impact op de luchtkwaliteit volgens de actuele wet- en regelgeving onderzocht.

9.4 Duurzame mobiliteit

Duurzaamheid staat bij gemeente Purmerend hoog in het vaandel. De gemeente vindt het belangrijk om hier samen met haar inwoners aan te werken. Mobiliteit is een belangrijk thema in relatie tot duurzaamheid. Vanuit dat oogpunt zet de gemeente dan ook in op het bevorderen van duurzame mobiliteit. Om het gebruik van transportbrandstoffen te verminderen, zijn maatregelen mogelijk op het gebied van de reductie van het aantal auto's en autokilometers, maatregelen om het brandstofgebruik te verduurzamen en maatregelen om een zuiniger gebruik van fossiele transportbrandstoffen mogelijk te maken. Inzet van de gemeente op een reductie van het gebruik van transportbrandstoffen levert tevens voordelen op voor andere terreinen (bijvoorbeeld luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, bereikbaarheid).

Beleid ten aanzien van duurzame mobiliteit wordt vaak gedefinieerd aan de hand van de 4 V's:

- Voorkomen van verplaatsingen (o.a. door Het Nieuwe Werken).

- Verkorten van verplaatsen (o.a. door meer directe routes).
- Veranderingen van verplaatsingen (o.a. door modal shift van auto naar fiets of OV).
- Verschonen van verplaatsingen (o.a. door transitie naar elektrische voertuigen).

In dit document komt dit terug in de uitwerking van verschillende beleidsregels, bijvoorbeeld in de uitwerking van het netwerk of de categorisering voor autoverkeer (hoofdstuk 2), en het stimuleren van fiets (hoofdstuk 4) en OV-gebruik (hoofdstuk 5), het voorkomen van sluipverkeer, de inzet om mobiliteit zo weinig mogelijk milieubelastend te laten zijn, de uitstoot te verminderen en de inzet van educatie en voorlichting (hoofdstuk 8).

Fiets

De fiets is een belangrijk vervoermiddel binnen een stedelijke omgeving, en wordt veelal gebruikt voor afstanden korter dan 7 kilometer. Dit is een afstand waar binnen Purmerend alle functies zijn gelegen. Het fietsgebruik is in vergelijking met andere gemeenten gemiddeld¹³. Als norm geldt dat met name op de afstanden van minder dan 7,5 kilometer de fiets concurrerend kan zijn op de auto. Binnen de gemeente kan ingezet worden op het stimuleren van het fietsgebruik. De gemeente zet zelf in op het stimuleren van fietsgebruik onder ambtenaren. Het fietsbeleid is verwoord in het Fietsbeleidsplan 2010-2015 (zie hoofdstuk 4).

Elektrisch fietsen kent de laatste jaren een toenemende interesse en maakt dat men soms ook op de wat grotere afstanden bewust de keuze maakt voor het gebruik van de fiets. Oplaadpunten bij (tussentijdse) bestemmingen kunnen het gebruik van de elektrische fiets in recreatief en utilitair verkeer stimuleren.

Vooralsnog is het uitgangspunt dat de aanleg van oplaadpunten in eerste instantie de verantwoordelijkheid is van bedrijven (voor werknemers) en recreatie- en horecaondernemers (voor recreanten en inwoners) waarbij geldt dat het laden bij voorkeur op eigen terrein plaatsvindt. De gemeente zal de ontwikkeling van de elektrische fiets nauwgezet volgen en indien noodzakelijk mogelijkheden onderzoeken voor de aanleg van oplaadpunten in de openbare ruimte.

Auto

Binnen het autoverkeer is er sprake van duurzaamheidsontwikkelingen. Waar mogelijk en wenselijk stimuleert de gemeente initiatieven op het gebied van elektrisch vervoer, toepassing van alternatieve motorbrandstoffen, groene grondstoffen en duurzame elektriciteit.

Oplaadpunten elektrische auto's in de openbare ruimte

Het uitgangspunt is dat e-rijders hun auto op hun eigen terrein opladen. Hierdoor wordt zo min mogelijk beslag gelegd op openbare parkeerplaatsen die in sommige woonwijken schaars zijn.

Indien dit niet mogelijk is dan biedt de gemeente twee opties om de elektrische auto op te laden in de openbare ruimte:

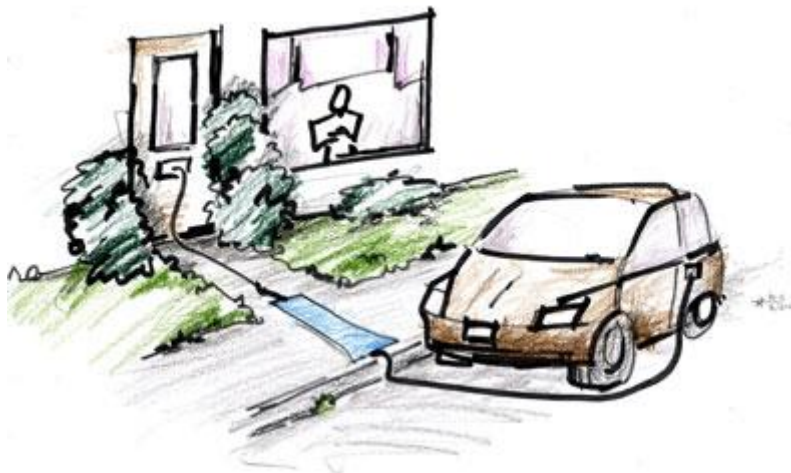
1. Op een openbaar oplaadpunt (zie kader inzake MRA-E). Indien iemand geen privé parkeerplaats heeft kan hij een plaatsingsverzoek doen voor een oplaadpunt in de wijk. De aanvraag wordt als collectief behandeld en eerst op een wachtlijst geplaatst. De gemeente wijst de locaties aan waar een openbaar oplaadpunt wordt aangelegd. Een openbaar oplaadpunt wordt niet in de woonstraat van de individuele aanvrager geplaatst, maar de gemeente wil

In 2013 heeft gemeente Purmerend zich aangesloten bij het project 'Elektrisch vervoer' van de Metropoolregio Amsterdam (MRA-E). Er worden laadpalen binnen de gemeente gerealiseerd, als onderdeel van de Green Deal die de metropoolregio met de Minister van Economische Zaken heeft afgesloten met als doel een sluitend netwerk van laadinfrastructuur in de gehele regio te realiseren. De procedure voor het aanvragen van een openbaar oplaadpunt in de wijk is door de gemeente vastgelegd op haar website. De gemeente stelt jaarlijks een budget beschikbaar om 10 oplaadpunten in de openbare ruimte te realiseren. Door MRA-E gesubsidieerde oplaadpalen worden uitsluitend geplaatst wanneer hier een concrete aanvraag van een e-rijder aan ten grondslag ligt. Een actueel overzicht van de laadpalen binnen de gemeente is te vinden op www.oplaadpalen.nl.

¹³ Bron: Kenniscentrum Fietsberaad, Cijfers over fietsgebruik per gemeente, 2010.

meerdere e-rijders bedienen met één oplaadpunt op een zichtlocatie (bijvoorbeeld winkelcentra, doorgaande weg).

2. Op een openbare parkeerplaats voor de woning. Het is toegestaan dat een e-rijder de laadkabel op het trottoir legt om zo de auto op te laden op een openbare parkeerplaats onder de voorwaarde dat geen verkeersonveilige situatie wordt gecreëerd. Zo moet de laadkabel afgedekt worden met een rubberen mat.



Laden in de openbare ruimte middels een rubberen mat.

Auto delen

Gedeeld autogebruik is een manier om ervoor te zorgen dat meerdere mensen dezelfde auto na elkaar gebruiken. In gemeente Purmerend kan het auto delen een bijdrage leveren aan de leefbaarheid in de stad. Minder autobezit betekent minder auto's in de straat en minder vervuiling. In Purmerend is er keuze uit twee aanbieders, namelijk Greenwheels en ConnectCar. Op dit moment zijn op twee locaties parkeerplaatsen gereserveerd voor deelauto's: de Primulastraat/hoek Wilhelminalaan bij het NS station en op het Gildeplein. In het 'Uitvoeringsbesluit Parkeerverordening' staan de locaties die ingericht mogen worden als autodeelplaats indien hiervoor een aanvraag door een aanbieder van deelauto's wordt ingediend.

Andere duurzaamheidsaspecten in relatie tot mobiliteit en infrastructuur

- Bij herinrichtingen van straten en plantsoenen, waar mogelijk klimaatbestendige bestrating of inrichting toepassen om het afvloeien van regenwater te verminderen en het bufferend vermogen te vergroten. De gemeente zet zich in het groen in de stedelijke omgeving te behouden of uit te breiden.
- Nieuwe ontwikkelingen en plannen zodanig uitvoeren dat wonen, werken en ondernemen in Purmerend goed mogelijk en aantrekkelijk is en dat de bereikbaarheid te voet, per fiets en met het OV aantrekkelijker is dan autogebruik.

9.5 Senior proof verkeersbeleid en ontwerp

De komende dertig jaar verdubbelt het aantal senioren. Ook in Purmerend zal het aantal ouderen steeds verder stijgen. Daarom verdient het ontwerp van logische, veilige en mede op senioren afgestemde infrastructuur meer aandacht. De ontwerprichtlijnen voor de infrastructuur in Nederland gaan uit van de karakteristieken van de vervoerwijzen en van de kenmerken van de 'Nieuwe Normmensen'. Daardoor worden veel, maar niet alle verkeersrelevante functiebeperkingen en menselijke (on)mogelijkheden die van belang zijn bij het integraal ontwerpen meegenomen. Senioren hebben specifieke behoeften, die samenhangen met hun soms verminderde lichamelijke en mentale vaardigheden. Omdat het aantal senioren groeit, groeit ook de behoefte aan 'seniorenproof' ontwerpen. Om de leefkwaliteit voor senioren op peil te houden, is specifieke aandacht op vele beleidsterreinen gewenst.

De CROW heeft een publicatie 'Seniorenproof Wegontwerp (publicatie 309)' opgesteld. Deze publicatie geeft informatie over functiebeperkingen die bij senioren relatief vaak voorkomen, ontwerpprincipes voor weginfrastructuur en richtlijnen en suggesties over verlichting, markering, bebording en verharding. De publicatie gaat in op senioren als voetganger, fietser en automobilist. Er wordt een aantal ontwerpsuggesties gegeven voor een seniorenproof wegontwerp. Hieronder staan enkele aandachtspunten die gebruikt kunnen worden bij het ontwerp van een voor senioren verkeersveilige infrastructuur:

- Verlichting: geleidelijke overgangen, toepassen van wit licht, lichtniveau verhogen op kruisingsvlakken.
- Markering: uitvoeren in thermoplastisch materiaal, voelbaar bij overrijding, markeren van obstakels.
- Bebording: alleen belangrijke informatie vermelden, vooraankondigingen plaatsen, bebording mag geen obstakel vormen.
- Verharding: onregelmatigheden beperken, noodzakelijke sleuven haaks op rij-/looprichting, voldoende breedte, voldoende stroefheid van verharding, afschot infrastructuur (voetganger en fiets) maximaal 1:50, verschil van verhardingssoorten verhoogd attentieniveau.

De gemeente zal bewust afwegen op welke locaties zij uitgaat van een seniorenproof ontwerp. Het uitgangspunt is dat hier terughoudend mee wordt omgegaan en dat hier vooral aandacht voor is in de omgeving van bejaarden- en verzorgingstehuizen. Een seniorenproof ontwerp leidt voor de overige weggebruikers immers niet per definitie tot een veiliger weg; zij gaan dit compenseren door bijvoorbeeld een hogere rijsnelheid of het sneller optrekken na een langere wachttijd bij een voetgangersoversteekplaats. De gemeente Purmerend hanteert genoemde publicatie als richtlijn indien zij kiest voor een seniorenproof wegontwerp.

9.6 Groen en infrastructuur

In november 2014 heeft de gemeenteraad van Purmerend de nota 'Groenkoers, visie en beleid op hoofdlijnen voor het groen van Purmerend' vastgesteld. De nota geeft aan hoe de gemeente omgaat met het gemeentelijke groen in zijn totaliteit. De essentie is dat ingezet wordt op de verbetering van de kwaliteit van de beplanting om ook op lange termijn over een duurzame groenbasis te beschikken tegen acceptabele kosten. Dit is nodig omdat Purmerend weliswaar groen oogt, maar de technische kwaliteit van de beplanting laag is. Daarbij is er een dalende trend zichtbaar.

De Groenkoers bouwt ook voort op de resultaten van het project Groene Ambitie. Aan de hand van dit project is al het groen in de stad geïnventariseerd en zijn knelpunten en potenties in beeld gebracht in de nota Waarden en Keuzes.

Voorts bevat de Groenkoers oplossingsrichtingen die vertaald zijn in een aantal beleidsuitgangspunten op hoofdlijnen. De belangrijkste beleidsuitgangspunten zijn meer kwaliteit met minder groen en om de al bekende indeling in hoofd- en nevgroenstructuur (Frame en Franje genoemd), ook door te zetten in het ontwerp, het beheer en de uitvoering van het groen.

Andere uitgangspunten Groenkoers:

- De prioriteit en de inspanning van de gemeentelijke organisatie komt te liggen bij het Frame.
- De gemeente trekt zich deels terug uit de nevenstructuur. In het Franje wordt ingezet op de eigen verantwoordelijkheid en het initiatief van de zelfredzame burger. Daar stelt de gemeente zich op als regisseur en adviseur in de plaats van het geheel in eigen hand te houden.
- Met de geïntensiveerde verkoop van restgroen verkleint de totale oppervlakte aan groen. Bovendien hoeft dat in onderhoud relatief dure groen niet meer onderhouden te worden; dit ten gunste van de overige beplanting. Zo kunnen robuustere groenstructuren gerealiseerd worden. Dat is minder duur in onderhoud en de kwaliteit van de beplanting is hoger.

De waarde die de gemeente hecht aan de hoofdgroenstructuur wordt geborgd door de opname van het Frame in de structuurvisie en in bestemmingsplannen.

De gemeenteraad heeft bij de vaststelling van de nota de middelen beschikbaar gesteld om eenmalig te investeren in grootschaligere omvormingen. Die zijn noodzakelijk om op termijn een duurzaam, gezond en probleemloos groen te verkrijgen, om opgelopen achterstanden in te halen en om het onderhoud te vereenvoudigen.

Omvormingen van beplantingen zijn onder andere noodzakelijk bij de soms onoverzichtelijke verkeerssituaties. Zo wordt het beheer en onderhoud van groen op rotondes regelmatig genoemd. Ook het groen in middenbermen of bij aansluitingen van wegen kan het zicht op het verkeer belemmeren dan wel ontnemen. Een deel van de ter beschikking gestelde financiën is gereserveerd voor de verbetering van uitzichthoeken. De uitvoering daarvan staat gepland voor het najaar van 2015.

De Groenkoers benoemt de aandacht die er moet zijn voor het wegontwerp. Groen kan namelijk ook structurerend ingezet worden ten behoeve van de begeleiding van verkeer. Dit is nadrukkelijk aan de orde op het moment dat er sprake is van herinrichting of nieuwe ontwikkelingen.

Vanuit de beleidsregels wordt ten aanzien van het groenonderhoud het volgende voorgesteld:

- Specifieke aandacht voor het groenonderhoud langs gebiedsontsluitingswegen, preventief handelen (niet wachten tot er klachten zijn).
- Bij klachten snel en accuraat reageren om verkeersonveilige situaties te voorkomen.
- In herinrichtingsprojecten en bij nieuwe ontwikkelingen moet het ontwerp openbare ruimte, het wegontwerp en de keuzen ten aanzien van het groen in onderlinge afstemming plaatsvinden overeenkomstig de principes van de Groenkoers.

10 Werkwijze

10.1 vier sporen aanpak

Zoals eerder aangegeven is ten behoeve van dit beleidsplan een inventarisatie uitgevoerd die als richtlijn diende voor de beleidsregels maar ook om inzichtelijk te maken welke verkeerskundige knelpunten ervaren worden. Onderstaande tabel 10.1 bevat alle opvallende verkeerskundige aandachtspunten uit de inventarisatie.

Logischerwijs vereist de realisatie van verkeerskundige maatregelen financiële middelen. Hiervoor worden vier sporen aangehouden. Om binnen de bestaande budgetten een optimaal resultaat –dat wil zeggen *met het doel de gemeente verkeersveilig, bereikbaar en leefbaar te houden*– te behalen worden de drie sporen: 1) onderhoudsprojecten, 2) verkeersprojecten en 3) incidentele maatregelen aangehouden. Daarnaast zijn er (grootschalige) projecten waarvoor extra middelen aangewend moeten worden: de ontwikkelingsprojecten (spoor 4). Hieronder een toelichting:

Bestaande middelen

- **Spoor 1: Onderhoudsprojecten**
Hierbij is het uitgangspunt werk-met-werk maken. Jaarlijks wordt bekeken welke wegen uit het Meerjarenonderhoudsprogramma aan onderhoud toe zijn. Binnen het reguliere onderhoudsbudget kan uitsluitend het onderhoud gefinancierd worden ('steentje eruit, nieuw steentje erin'). Om toch verkeerskundige verbeteringen, zoals een inrichting conform Duurzaam Veilig, mogelijk te maken, worden hiervoor subsidies aangevraagd.
- **Spoor 2: Verkeersprojecten**
Verkeersprojecten betreffen projecten die binnen het reguliere budget gefinancierd kunnen worden. Belangrijke input voor dit spoor is o.a. de knelpunten genoemd in tabel 10.1 bestaande uit de ongevallenanalyse (hoofdstuk 3) en de inventarisatie die ten behoeve van dit plan is uitgevoerd (zie bijlage 1)
- **Spoor 3: Incidentele maatregelen**
Er dient altijd ruimte gereserveerd te worden voor 'kleine', incidentele maatregelen veelal naar aanleiding van bijvoorbeeld klachten die via een wijkmanager gemeld worden. Bij deze maatregelen moet gedacht worden aan het plaatsen van een drempel of bebording indien de verkeersveiligheid in het geding is.

Extra middelen

- **Spoor 4: Ontwikkelingsprojecten**
Dergelijke projecten kunnen niet gerealiseerd worden binnen de reguliere budgetten. Hiervoor moeten extra middelen aangevraagd worden bij de gemeenteraad. Ook projecten die (deels) gefinancierd worden door een marktpartij vallen hieronder.

10.2 Knelpuntenanalyse

In onderstaande lijst zijn de opvallende punten opgenomen die uit de inventarisatie naar voren zijn gekomen. Hierbij is aangegeven welk beleidsuitgangspunt eventueel van toepassing is. Voorts is in de lijst aangegeven welk spoor gevolgd wordt om dit verkeerskundig knelpunt aan te pakken. In de toelichting is omschreven welke maatregelen er eventueel getroffen kunnen worden en in de kolom 'Actie' staat op welke termijn actie ondernomen wordt. KT staat voor korte termijn (2015-2017) en LT staat voor Lange termijn (vanaf 2018). Verder geldt voor een

aantal knelpunten dat er geen actie wordt ondernomen maar dat de situatie aanschouwd wordt. Bijvoorbeeld knelpunt Achterdijk en de instelling van de VRI. Om de doorstroming niet negatief te beïnvloeden is gekozen voor een deelconflict. In de kolom 'actie' is dat weergegeven met SA (situatie aanschouwen).

Let wel de knelpuntenlijst maakt uitsluitend inzichtelijk welke knelpunten uit de inventarisatie naar voren zijn gekomen. Deze knelpuntenlijst wordt dan ook regelmatig geüpdatet aan de hand van meldingen van weggebruikers en instanties (politie, brandweer, nood- en hulpdiensten, Fietzersbond etc.) maar ook met behulp van verkeerskundige analyses.

	Locatie	Probleem	Beleids- leiduit- gangspunt	Werkwij- ze spoor	toelichting	Actie		
						KT	LT	SA
	Algemeen							
1	Onderhoud fietspaden			1		x		
2	Parkeerprobleem in de wijken		6.1.1.	1		x		
3	Onderhoud openbaar groen		2.3.5	2 en 3		x		
	Specifiek							
4	Achterdijk	verkeerslichten tegelijk groen automobilist vs. fietser/voetganger	5.3	2	Het aanbod gemotoriseerd verkeer komend vanaf de Achterdijk is minimaal in vergelijking met het aanbod van de Purnersteenweg. Om de doorstroming niet negatief te beïnvloeden is gekozen voor een deelconflict.			x
5	Hoornselaan	Fietsoversteek Annette Poelmanstraat	Hfst 2 (Duurzaam Veilig)	1	Hoornselaan wordt in 2015 aangepakt.	x		
6	Hoornselaan/Wagenweg	Drie letselongevallen in 2009-2013	Hfst 2 (Duurzaam Veilig)	1	Hoornselaan wordt in 2015 aangepakt.	x		
7	Burgemeester D. Kooimanweg/Doplaan	Oversteek waar veel scholieren gebruik van maken	Hfst 4	2	Alle noodzakelijke bebording is geplaatst. Daarbij betreft het een oversteek in twee fasen.			x
8	Burgemeester D. Kooimanweg/Wagenweg			4	Dient aangepakt te worden in ontwikkeling Wagenweggebied. De kruising is echter lastig aan te pakken gezien de beperkte beschikbare ruimte (privé terrein).		X	
9	Looiersplein/Wolthuissingel	doorstroming en blokkeren kruising		4	Wordt meegenomen in een de ontwikkeling rondom het TNT gebouw.		X	
10	Sluisbrug	Brug te smal/ gevaarlijk voor fietsers	Hfst 4	4, 2	Een nieuwe brug is de oplossing. Aangezien dit een kostbare maatregel is, wordt voorts nog de oplossing gezocht in attentie verhogende middelen (markering en bebording).	x	x	
11	Wagenweg	kruisingen / fietsoversteek	Hfst 2 (Duurzaam Veilig)	4	Wordt meegenomen in de ontwikkeling van het Wagenweggebied.		x	
12	Westerstraat	keren / parkeren / parkeren conflict fiets	Hfst 2 (Duurzaam Veilig)	4	Naar verwachting wordt in 2016 de Westerstraat heringericht.	x		
13	Herengracht/Julianastraat		Hfst 2 (Duurzaam Veilig)	1 en 4	Voorkeur gaat uit naar een herinrichting van de Julianastraat aangezien deze niet voldoet aan Duurzaam Veilig. Kruispunt kan hier in meegenomen worden.		x	

	Locatie	Probleem	Beleids- gangspunt	Werkwijze spoor	toelichting	Actie		
						KT	LT	SA
14	Flevostraat	Fietsoversteek (Koogsin- gel/Flevostraat)	Hfst 2 (Duur- zaam Veilig)	1	Flexdrempel is aangelegd.			x
		overzicht kruisingen	2.3.5	1	Flevostraat is Duurzaam Veilig ingericht. Vermoe- delijk ervaart men deze straat als gevaarlijk gezien de vele scholieren die hier fietsen.			x
15	Martin Luther Kingweg	overzicht rotonde	2.3.5	2	Jaarlijks gesnoeid (budget groenvoorziening)	x		
16	Gorslaan/Pumerweg	zichthoeven	2.3.5	2	Jaarlijks gesnoeid (budget groenvoorziening)	x		
17	Veenweidestraat	afbuigende voorrangsweg	Hfst 2 (Duur- zaam Veilig)	1	Locatie is vrij recent aangepast volgens Duurzaam Veilig principe.			x
18	Van Osweg	Zichthoe- ken/snelheid/kruisingen	2.3.5	2	Zichthoeven worden aangepakt.	x		
		fietsers	Hfst 4	-	Gezien de beperkte ruimte is een vrijliggend fiets- pad niet inpasbaar. Naar overige mogelijkheden om het gevoel van veiligheid bij fietsers en voetgangers te vergroten wordt nader onderzoek gedaan.		x	
19	Overlanderstraat	snelheid / voetpaden	Hfst 4	2	In 2010 is Overlanderstraat heringericht. De des- tijds aangelegde brede trottoirs leiden nu veelal tot irritatie bij bewoners door de fietsers die hier rijden. Hier wordt op gehandhaafd. Nader onderzoek zal gedaan worden naar het verbeteren van de over- steekbaarheid van de Overlanderstraat.		x	
20	Verzetslaan e.o.	Ontbrekende fietsverbinding richting Weidevenne	Hfst 4	4	In de Structuurvisie is opgenomen dat dit fietspad mogelijk aangelegd wordt wanneer het gebied nabij Mc Donalds parkeerterrein herontwikkeld wordt.		x	
21	Kruispunt Aziëlaan - Laan der Continenten		5.3	2	Dit betreft een van de drukste kruispunten van Purmerend. Voorheen waren de VRI's zodanig ingesteld dat er deelconflicten waren. De deelcon- flicten zijn voor een groot deel uit de instellingen van de VRI gehaald. Er is slechts een deelconflict. Ten behoeve van de doorstroming wordt deze in stand gehouden aangezien hier relatief weinig voetgangers gebruik van maken.			x
22	Donaulaan	fietsoversteek (Melk- weg/Donaulaan)	Hfst 4	4	De fietsoversteek wordt naar verwachting in 2015 aangepakt (plateau).	x		

	Locatie	Probleem	Beleids- gangspunt	Werkwijze spoor	toelichting	Actie		
						KT	LT	SA
23	Fietstunnel Weidevenne (Australielaan)	kruising verkeer parkeerdek	2.3.5	3	Blijft een lastige locatie. Bij wijze van hoge uitzondering is hier een spiegel geplaatst. Voorts is per 1 november 2014 de bromfiets van het Evenaarspad afgehaald.			x
24	Melkwegbrug	fietsoversteek	Hfst 2	4	Conform Duurzaam Veilig ingericht (valt onder project Tramplein). Veel fietsers zouden hier in de voorrang gezet willen worden boven de auto. Uit oogpunt van veiligheid is gekozen om de fietser uit de voorrang te halen aangezien zij kwetsbaarder zijn.			x
25	N244 naastliggend fietspad	Ontbrekende aansluiting fietspad naar bedrijventerrein			Dit betreft een project van de Provincie en de aanleg van een fietspad maakt daar onderdeel van uit.	x		
26	OV-ontsluiting	Ontbrekende OV-aansluiting naar bedrijventerrein	.		Of hier een buslijn gaat rijden is afhankelijk van de ontwikkeling van de Baansteet.	n.v.t.		

Tabel 10.1: Inventarisatie knelpunten (KT:korte termijn, LT: lange termijn, SA: situatie aanschouwen)

10.3 Kanttekening

Zoals aangegeven is de inventarisatie waaruit bovenstaande knelpunten zijn gedestilleerd ingestoken op de vraag welke verkeersknelpunten men momenteel ervaart. De vraag welke verkeerskundige knelpunten wij in de toekomst kunnen verwachten maakt geen onderdeel uit van deze inventarisatie. Dergelijke vraagstukken zullen omschreven worden in een visiedocument dat naar verwachting in 2016 wordt opgesteld. Zoals in de Inleiding van dit plan is aangegeven is de realisatie van dat visiedocument afhankelijk van de uitkomsten van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn die in 2015 in gang is gezet.

Bijlagen

BIJLAGE I

Inventarisatie beleid

Inleiding

Het Verkeers- en Vervoerbeleidsplan moet passen binnen landelijke en provinciale / regionale beleidskaders en daarnaast aansluiten bij lokaal beleid en lokale ontwikkelingen. In deze bijlage zijn de belangrijkste beleidskaders van betrokken wegbeheerders binnen de gemeente toegelicht.

De gemeente heeft zelf de wegen binnen de bebouwde kom in eigendom en beheer. De wegen in het buitengebied zijn in eigendom en beheer van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. De N235 en N244 zijn in eigendom en beheer van provincie Noord-Holland. De A7 is een weg van het rijk.

Rijksbeleid

Platform Bereikbaarheid Noordvleugel

Afstemming over grote infrastructuurprojecten en andere mobiliteitsvraagstukken in de noordelijke Randstad vindt plaats in het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel, waarin naast de stadsregio Amsterdam ook de gemeente Amsterdam, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat zitting hebben.

SVIR

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het rijk ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. De SVIR geeft een kader voor prioritering in het 'Infrafonds' en een selectief ruimtelijk beleid dat meer overlaat aan provincies en gemeenten. Infrastructuur en ruimte worden door alle overheden in samenhang opgepakt.

Vanuit de SVIR is er de aanbeveling geweest om te komen tot een plan van aanpak om knelpunten in de fietsstructuur weg te werken (zoals paaltjes). Bovendien meldt de SVIR doelstellingen om fietsen en lopen beter in het verkeersbeleid te verankeren als onderdeel van verduurzaming van de mobiliteit. Daarin past aandacht voor senior proof ontwerpen.

Provinciaal beleid

PVVP

In oktober van 2007 is de actualisatie van het Provinciale Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) 2007-2013 vastgesteld. De algemene beleidsdoelstelling van de provincie was en blijft 'vlot en veilig door Noord-Holland'. Een goede veilige bereikbaarheid is cruciaal voor de provincie, voor de economie, maar ook voor de leefkwaliteit van de burgers.

De provincie zet zich in op drie fronten (benutten, bekijzen en bouwen) om die bereikbaarheid te kunnen waarborgen. Dit betekent blijvende inzet om de wegcapaciteit te vergroten daar waar nodig, maar ook inzetten op het gebruik van alternatieven voor de weg en optimalisatie van de verplaatsing in de 'keten'. Bij de keuzes voor uitbreiding van de wegcapaciteit wordt rekening gehouden met de effecten voor het gehele (relevante) netwerk.

Het verkeer- en vervoersplan bevat een aantal speerpunten:

- Anders betalen voor mobiliteit.
- Ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement.
- Impuls fiets.
- Hoogwaardig openbaar vervoer.
- Verkeersmanagement en ICT-ontwikkelingen.
- Goederenvervoer.
- Invloed op ruimtelijke ontwikkelingen.

Naast deze speerpunten blijft provincie inzetten op een verkeersveilige weginfrastructuur.

Structuurvisie

Bereikbaarheid is cruciaal voor de verdere economische ontwikkeling van de provincie en de toegankelijkheid van voorzieningen voor bewoners en bezoekers. Daarom investeert de provincie in bereikbaarheid. De provincie benut bestaande verkeers- en vervoersnetwerken zo goed mogelijk, zowel afzonderlijk als in onderlinge samenhang. Daarnaast wil de provincie een enkele ontbrekende schakel in de netwerken toevoegen.

De provincie streeft naar een duurzaam evenwicht tussen verkeer en vervoer, ruimtelijke ontwikkelingen, natuur en landschap, gezondheid en veiligheid. Op provinciaal of regionaal niveau betekent dit dat nieuwe ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en werkgelegenheid worden gekoppeld aan de (tijds) aanwezigheid van openbaar vervoer en dat de provincie streeft naar verdichting in stedelijke gebieden. Op lagere schaal werkt de provincie aan een goede ruimtelijke inpassing van de infrastructuur in haar omgeving.

De provincie streeft naar een snel, veilig, betrouwbaar en robuust regionaal wegennet. De structuur van het huidige wegennet is relatief fijnmazig. Om robuust en betrouwbaar te functioneren moet het wegennet op enkele locaties worden verbeterd.

PMI en PMO

Gedeputeerde Staten hebben oktober 2013 het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) 2014-2018 vastgesteld.

50	N235-01	bereikbaarheid	Bereikbaarheid Waterland, deelproject 1: Kortetermijnmaatregelen N235 De bereikbaarheid van Waterland verslechtert. De N235 is zwaar belast met zowel autoverkeer als openbaar vervoer. Daarnaast ligt de weg in een kwetsbaar gebied en doorkruist diverse landelijk gelegen kernen. Het pontje bij Watergang wordt verplaatst om de doorstroming te verbeteren. Ook wordt de busbaan vanaf Watergang doorgetrokken naar het kruispunt met de N247. Deze maatregelen worden in combinatie met het groot onderhoud uitgevoerd.	realisatie	2012-2014
51	N235-03	bereikbaarheid	Bereikbaarheid Waterland, deelproject 2: Langetermijnmaatregelen N235 De bereikbaarheid van Waterland verslechtert. De N235 is zwaar belast met zowel autoverkeer als openbaar vervoer. Daarnaast ligt de weg in een kwetsbaar gebied en doorkruist diverse landelijk gelegen kernen. De mogelijkheid om tussen IJpendam en Purmerend een busbaan aan te leggen wordt onderzocht.	studie	2015-2017
78	N244-01	bereikbaarheid	Verdubbeling N244, gedeelte A7-N247, gemeenten Purmerend, Beemster en Edam-Volendam De provincie werkt aan een goede bereikbaarheid van de regio Purmerend. Een onderdeel hiervan is de verdubbeling van de N244, gedeelte A7 en N247. Enerzijds om de groei van het verkeer te verwerken door ruimtelijke ontwikkelingen in de regio, zoals bijvoorbeeld Baansteede-Noord; en anderzijds om een alternatief te bieden voor de overbelaste N247 en N235 door Waterland. In dit project is de aansluiting van de Purmerenderweg op de N244 opgenomen. Deze aansluiting is nodig om de leefbaarheid in de dorpen te verbeteren en een nieuwbouwwijk in de Beemster te ontsluiten. In verband met het verkrijgen van een subsidie worden vooruitlopend op de verdubbeling de aansluitingen van de A7 met de N244 aangepast. De twee rotondes worden vervangen door met VRI geregelde kruispunten.	plan / realisatie	2014-2016

Gedeputeerde Staten hebben oktober 2013 het Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO) 2014-2018 vastgesteld.

51	N244c-02	Traject loopt van de A7 (20.30) tot de N247 (27.35)	Op dit wegvak is PMI project N244-01(2014) "Verdubbeling N244, gedeelte A7-N247" van toepassing. Afstemming met PMI. Bijdrage PMO in PMI project is uitgangspunt. Groot onderhoud aan bestaande kunstwerken 19G20, 19G21, 19G22, 19G23, 19G25 en 19H01. Verwachte verkeershinder: Grote hinder.	2014
----	----------	---	---	------

Regionaal beleid – Stadregio Amsterdam

De Stadsregio is een samenwerkingsverband van 16 gemeenten. Deze gemeenten werken gezamenlijk aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling. Niet alleen tussen de gemeenten onderling, maar ook in allerlei verbanden, met rijk, provincies of andere samenwerkingsverbanden.

RVVP

Het verkeer- en vervoerbeleid is vastgelegd in het Regionaal Verkeer & Vervoerplan. Het RVVP is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling tot 2014 en voor de uitvoering van de exploitatie van het OV en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Door de jaren is

het beleid op onderdelen geactualiseerd middels de Regionale OV-Visie 2010-2030 en het Regionaal Netwerk Fiets. Jaarlijks wordt voor het RVVP een uitvoeringsprogramma opgesteld, iedere twee jaar wordt het beleidskader geëvalueerd.

Het opstellen van het RVVP kende drie onderdelen:

- De **strategische fase**, waarin de verkeers- en vervoersopgaven van de regio zijn benoemd en geprioriteerd. Daarbij is direct de relatie gelegd met ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkelingen. Daarnaast is er een analyse gemaakt van het instrumentarium dat de overheid ten dienste staat om de oorzaken van de knelpunten weg te nemen.
- De **beleidsuitwerking**, waarin de oplossingsstrategieën zijn uitgewerkt. Er is aangegeven welke instrumenten ingezet gaan worden op welke manier en in welk gebied. Samen met de uitkomst van de strategische fase vormt dit het RVVP. Het Dagelijks Bestuur stelde naar aanleiding van de inspraakreacties een Nota van reactie en Wijzigingen vast. Vervolgens heeft de Regioraad de tekst van het RVVP definitief vastgesteld.
- Het derde onderdeel van het RVVP is het **uitvoeringsprogramma**, waarin concrete maatregelen (inclusief afspraken over financiën en verantwoordelijkheden) zijn vastgelegd voor de korte termijn en met een doorkijk naar de lange termijn van 2020 tot 2030.

De relevante maatregelen, projecten en studies in het uitvoeringsprogramma 2014 voor Purmerend zijn in onderstaand schema opgenomen.

Tabel 21. Maatregelen, projecten en studies in Purmerend		
A: Regionaal Netwerk Weg		
30520042	Verbreding N244 (A7-N247)	Capaciteitsuitbreiding N244 inclusief aansluiting van de Purmerenderweg, realisatie van een ontbrekende fietsschakel, en realisatie van een P+R terrein bij de M.L. Kingweg ten noorden van de N244.
30580400	Hulpimpuls Bereikbaarheid Waterland	Oplossen diverse infrastructuurknelpunten voor zowel de auto als het openbaar vervoer. Naast specifieke OV maatregelen, gaat het vooral om maatregelen om de auto en OV zoveel mogelijk te ontvlechten. In 2013 zijn diverse 'No Regret' maatregelen uitgevoerd. In 2014 worden maatregelen voor de lange termijn verder uitgewerkt.
B: Regionaal Netwerk OV		
30520041	Hulpimpuls Vernieuwing Busstation Tramplein	De verplaatsing en vernieuwing van het busstation Tramplein in Purmerend start eind 2013. Er is een tijdelijk busstation in Weidevenne gerealiseerd ter hoogte van de nieuwe Melkwegbrug. Het nieuwe busstation sluit goed aan op de reeds gerealiseerde Langzaam verkeer brug Melkwegbrug.
407050	OV Concessie Waterland	Voor de periode 2011-2018 verzorgt het bedrijf EBS het openbaar vervoer in de regio Waterland. De Stadsregio monitort de kwaliteit van het openbaar vervoer.
D: Ketenmobiliteit		
30520042	P+R N244	Uitwerken, plannen en realiseren van een P+R ten terrein langs de N244 bij de Ds. M.L. Kingweg vlakbij de op- en afritten van de A7. Het project is gekoppeld aan de verbreding van de N244 en wordt meegenomen in de capaciteitsuitbreiding van de weg. Bij het P+R terrein komt een halte voor de R-net bussen van en naar Amsterdam.
	Fietsparkeerplaatsen Jan Blankenbrug	Uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen bij de R-nethalte Jan Blankenbrug.
Nieuw	Wayfinding op knooppunten	Het komen tot een veel betere ondersteuning voor reizigers en andere gebruiker voor het vinden van de weg op OV-knooppunten en -haltes in de gemeente en van en naar de omgeving. Financiering in het kader van Beter Benutten. In Purmerend: station Purmerend Overwhere.
G: Verkeersveiligheid		
30611001	Black Spots Verkeersveiligheid (Top 100)	De Stadsregio heeft het streven voor 2015 80% van de Top 100 locaties te hebben opgelost. In 2014 werkt de Stadsregio met de gemeente Purmerend toe naar subsidieafspraken voor diverse ongevallenlocaties.
30530400	Inrichting 30 km zones (Duurzaam Veilig)	Aanleg van diverse verkeersremmende maatregelen in de straten in Purmerend ten behoeve van de verkeersveiligheid, onder andere Overwhere Zuid (fase B1), Gors (Varenbuurt; geen 30 km zone, wel herinrichting woonerf en snelheidsremmers) en Wheermolen Oost.
406030	Verkeerseducatie	Uitvoering van diverse verkeerseducatieprojecten 0-18 jaar door Schoolbegeleiding Zaanstreek Waterland en VVN.
	Verkeersveiligheidscampagnes	In subregionaal verband worden in 2014 in de gemeenten in de regio Waterland drie verkeersveiligheidscampagnes uitgevoerd.
I: Gebiedsgericht Samenwerken		
Nieuw	Herinrichting centrumring Purmerend	De gemeente werkt aan een gefaseerde herinrichting van de centrumring. Centraal hierbij staat een goed verblijfsgebied waarin ook een goede en verkeersveilige doorstroming van de fiets en het OV mogelijk is.

Beleid Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Het Hoogheemraadschap (HHNK) heeft haar visie op verkeersveiligheid en wegcategorisering beschreven in haar verkeersveiligheidsplan. Dit plan gaat in op de pijlers ten aanzien van duurzaam veilig en de wegcategorisering van haar wegen conform deze pijlers. Dit beleidsplan is van belang voor de gemeente Purmerend voor de wegen die in het buitengebied zijn gelegen. Bij inrichtingsmaatregelen is afstemming nodig over de juiste overgang van snelheidsregimes en komconstructies.

Verkeersveiligheidsplan (2006)

Verkeersveiligheid is een belangrijk aspect van het wegenbeleid. Onder de noemer Duurzaam Veilig hebben rijk, provincie, gemeenten en HHNK afspraken gemaakt om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Om dat doel te bereiken is een verkeersveiligheidsplan opgesteld, waarbij de wegen zijn ingedeeld in categorieën met verschillende snelheidslimieten en het wegennet duurzaam en veilig is ingericht volgens drie veiligheidsprincipes:

- Voorkomen van onbedoeld gebruik van weg (bijvoorbeeld sluipverkeer).
- Voorkomen van grote verschillen in rijrichting, snelheid en massa van voertuigen.
- Voorkomen van onzekerheden bij weggebruikers door overal dezelfde voorrangsregeling.

Doel van het verkeersveiligheidsplan is om een herkenbare en eenduidige vormgeving van het wegennet te krijgen. Belangrijke elementen zijn routenetwerken voor alle vervoerwijzen, bermbeheer, bebakening, bewegwijzering en openbare verlichting. HHNK heeft voornamelijk wegen in de categorie 'erftoegangswegen', waar een snelheidslimiet van 60 km/uur geldt. Het streven is op korte termijn al deze wegen consequent in te richten en een uniforme voorrangsregeling in het gebied door te voeren.

Daarnaast zal HHNK als wegbeheerder adequaat optreden bij verkeersonveilige situaties. Om dergelijke situaties op te sporen, verzamelt HHNK zoveel mogelijk informatie. Dit gebeurt via inspecties, monitoring en registratie van ongevallen en verkeerstellingen. De verkeerstellingen vinden op projectmatige basis plaats. Ook wordt informatie ingewonnen bij politie, hulpdiensten en andere belanghebbenden.

Wegenbeleidsplan 2012-2017

HHNK formuleert in haar wegenbeleid een aantal uitgangspunten, waaronder:

- Het maatschappelijke gewenste effect dat HHNK wil bereiken is: 'Veilige wegen'. Verkeersveiligheid staat dan ook op de eerste plaats en gaat altijd voor op bereikbaarheid, berijdbaarheid en inpassing van de wegen in het landschap.
- Mobiliteit draagt bij aan de economische groei en geeft mensen de kans zich te ontwikkelen en te ontspannen. Hierbij gaat het niet alleen om automobilititeit, maar ook om het bevorderen van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.
- Een actuele categorisering draagt bij aan de routesturendheid van het verkeer en daarmee aan de bereikbaarheid van en binnen het beheergebied. Categorisering is leidend voor de inrichting van de weg. Voor bereikbaarheid kunnen geografische, fysische en ecologische factoren zoals kanalen, spoorlijnen en ecologische verbindingzones een barrière vormen. Per geval zal er altijd een kosten-batenanalyse worden gemaakt om te kijken in hoeverre hier speciale maatregelen voor genomen moeten worden.
- Uitgaande van de huidige situatie voert HHNK het wegenbeheer tegen zo laag mogelijke kosten uit (werk met werk). HHNK bekijkt de mogelijkheden om taken slim te organiseren.
- De initiatiefnemer is bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen verantwoordelijk voor eventuele noodzakelijke aanpassingen van wegen. HHNK neemt deze alleen in beheer als het gaat om utilitaire voorzieningen of infrastructuur buiten de bebouwde kom in de zin van de Wegenverkeerswet.
- HHNK werkt samen met de andere wegbeheerders in het beheergebied. Daarnaast ondersteunt het (landelijke) publiekscampagnes om verkeersveilig gedrag te bevorderen.
- HHNK draagt met zijn taken bij aan de belevingswaarde van het beheergebied. Het gaat daarbij om natuurwaarden, cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

BIJLAGE II

Resultaten internet-enquête en raadpleging partijen

Inventarisatie

In de opzet van dit beleidsplan is een aanpak gevolgd die zich kenmerkt in een combinatie van een bottom-up benadering (betrekken belanghebbenden) en een top-down benadering (bestaande beleidskaders, richtlijnen). Vanuit deze inventarisatie heeft een analyse van relevante verkeer- en vervoerthema's plaatsgevonden en zijn de knelpunten bepaald op basis waarvan de gemeente werkt aan de andere onderdelen van het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid.

Bottum-up

Voor de bottum-up benadering is gebruik gemaakt van:

- Een raadpleging via de gemeentelijke website
- Een externe klankbordgroep
- Oproep aan wijkvertegenwoordigers
- Overleg met bedrijfsleven
- Overleg met vertegenwoordiging scholen (voortgezet en primair)

Raadpleging via de gemeentelijke website

In de periode 22 augustus tot en met 29 september 2014 heeft op de gemeentelijke website een enquête opengestaan waarin inwoners hun ervaringen, meningen en ideeën hebben kunnen geven op het verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente Purmerend. Wijkvertegenwoordigers, het bedrijfsleven en scholen zijn direct aangeschreven om hun ideeën en knelpunten via de enquête kenbaar te maken. In totaal zijn er 256 reacties gegeven.

Externe klankbordgroep

Bij het opstellen van het Verkeers- en Vervoerbeidsplan is gebruik gemaakt van een klankbordgroep, waarin een vertegenwoordiging heeft deelgenomen van Politie, Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland, Fietzersbond en EBS. De externe klankbordgroep is tweemaal bij elkaar gekomen, namelijk: 11 september 2014 en 13 november 2014.

Overleg bedrijfsleven

Tijdens de presentatie aan de raad op 10 september 2014 is verzocht om de afstemming met het bedrijfsleven meer aandacht te geven. Op 17 september 2014 is een digitale nieuwsbrief naar alle ondernemers van Purmerend verstuurd met het verzoek hun ideeën en knelpunten via de enquête kenbaar te maken (zie onderstaande afbeelding). De digitale enquête is om die reden een week langer opengesteld (sluitingsdatum naar 29 september). Ook is op 10 november 2014 tijdens het zeswekelijks overleg van het bedrijfsleven met gemeente Purmerend een presentatie over het Verkeers- en Vervoerbeidsplan gegeven.

PURMEREND
team economie

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan

In het najaar 2014 stelt de gemeente het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) Purmerend op. Met dit beleidsdocument legt de gemeente uitgangspunten vast op het gebied van verkeer en vervoer, met het doel de gemeente verkeersveilig, bereikbaar en leefbaar te houden.

Het GVVP is een beleidsdocument, waarin onder andere antwoord wordt gegeven op vragen als 'Hoe dient een 30 km weg ingericht te worden' of 'onder welke voorwaarden moet een voetgangersoversteekplaats aangelegd worden'. Daarnaast wordt in het GVVP een inventarisatie van verkeerskundige knelpunten opgenomen, die bijvoorbeeld door bewoners, scholen en u als ondernemer worden ervaren.

Wij hopen dat u een bijdrage wilt leveren aan de ontwikkeling van dit beleidsdocument, door de digitale enquête in te vullen.

Vul de digitale enquête in

Let wel!

Wij willen benadrukken dat de aangedragen knelpunten op dit moment uitsluitend als inventarisatie dienen. Wel kan hier – waar mogelijk – bij onderhoudswerkzaamheden rekening mee gehouden worden.

Overleg met scholen

Ook heeft de raad op 10 september 2014 verzocht om de afstemming met de scholen meer aandacht te geven. Hiertoe is op 27 oktober 2014 een overleg geweest met vertegenwoordigers van het basis-onderwijs in Purmerend. Op 6 november 2014 is er een overleg geweest met vertegenwoordigers van het voorgezet onderwijs in Purmerend. Tijdens deze bijeenkomsten is de opzet van het beleidsplan toegelicht en werd men in de gelegenheid gesteld suggesties en knelpunten aan te dragen.

Reflectie op ingebrachte reacties

Geconstateerde knelpunten hebben geleid tot het formuleren van concrete beleidsregels, bijvoorbeeld ten aanzien van toepassen van snelheidsdrempels, wegmarkering en breedte van wegprofiel. Daarnaast heeft de raadpleging geleid tot een lijst aan verbetermaatregelen die worden meegenomen bij de aanpak en/of reconstructie van het gemeentelijk wegennet. Andere opmerkingen hebben betrekking op de openbare ruimte in het algemeen en vallen om die reden buiten het kader van het verkeers- en vervoerbeleidsplan.

Top-down

Voor de top-down benadering is gebruik gemaakt van een interne klankbordgroep. Binnen deze groep zijn de verschillende afdelingen van gemeente Purmerend vertegenwoordigd (ruimtelijke ordening, uitvoering, beheer/onderhoud, wijkmanagement). Door deze inbreng is de integraliteit van het beleidsplan geborgd, zijn bestaande werkwijzen vastgelegd en heeft een afstemming plaatsgevonden tussen beleid en onderhoud / uitvoering. Er is gewerkt aan de concretisering die binnen het onderdeel

beleidsregels gewenst is. De interne klankbordgroep is tweemaal bij elkaar gekomen, namelijk 2 september 2014 en 17 november 2014.

Resultaten

De digitale enquête heeft een groot aantal reacties opgeleverd. De reacties zijn uiteenlopend en zeer divers. De hoofdlijn van de reacties is hierna weergegeven en aangevuld met de reacties vanuit de interne en externe klankbordgroep en het overleg met ondernemers en scholen.

Verkeersveiligheid

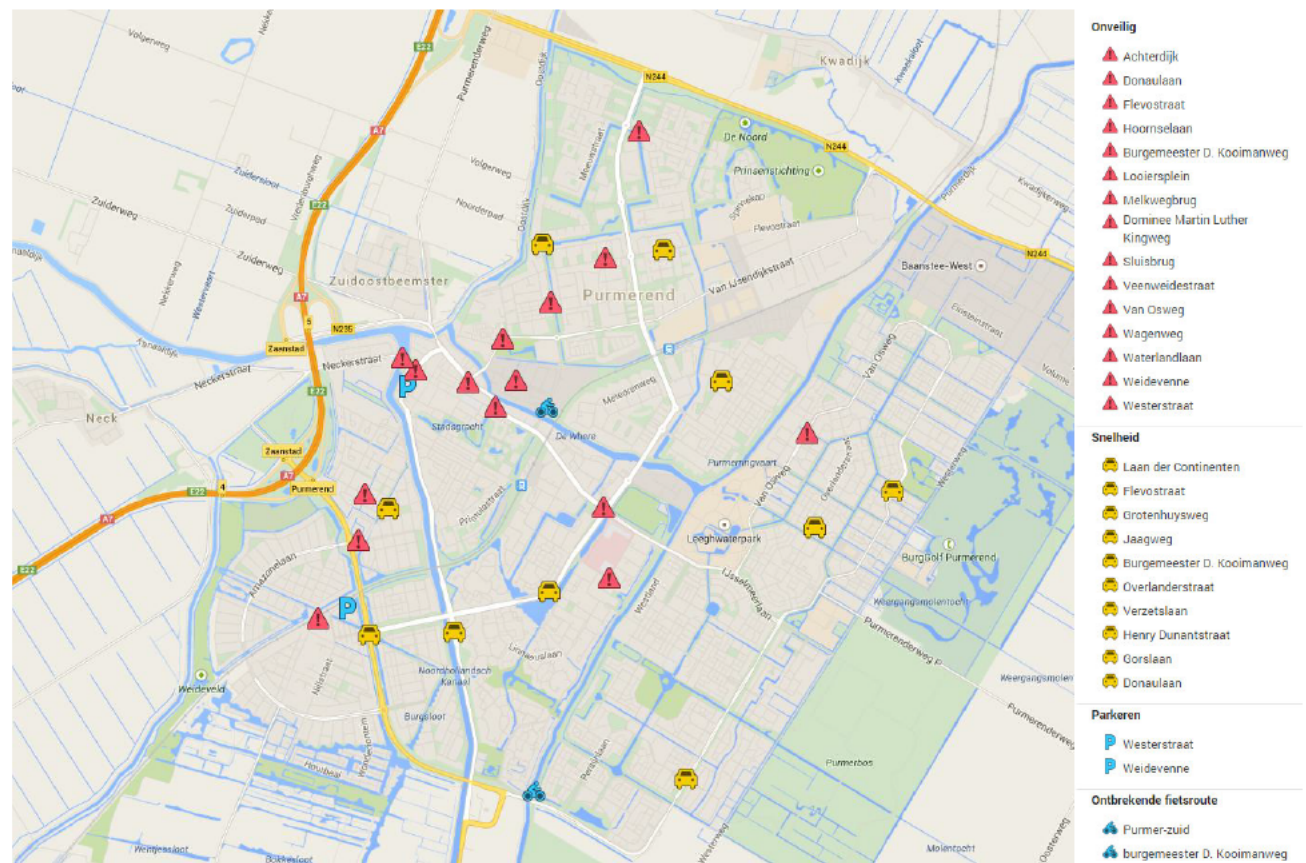
Hieronder zijn de locaties aangegeven die volgens ondervraagden als onveilig zijn aangemerkt.

Onveilige locatie	Wat is het probleem?
Achterdijk	verkeerslichten tegelijk groen
Donaulaan	fietsoversteek / snelheid
Flevostraat	fietsoversteek / overzicht kruisingen
Hoornselaan	kruising en fietsoversteek
Burgemeester D. Kooimanweg	scholen / oversteek / kruisingen
Fietstunnel Weidevenne	kruising verkeer parkeerdek / trottoir te smal
Looiersplein	doorstroming en blokkeren kruising
Melkwegbrug	fietsoversteek
Martin Luther Kingweg	overzicht kruising
Overlanderstraat	snelheid / voetpaden
Sluisbrug	fietzers
Veenweidestraat	afbuigende voorrangsweg
Van Osweg	fietzers / overzicht / bossage / kruisingen
Wagenweg	kruisingen / fietsoversteek
Waterlandlaan	verkeerslichten
Weidevenne	fietspaden / oversteken
Westerstraat	keren / parkeren / parkeren conflict fiets
Wolthuissingel	snelheid / kruising met Purmersteenweg

Snelheid

De veel voorkomende meldingen van snelheidsoverschrijdingen komen vooral van de gebiedsontsluitingswegen, zoals ook zichtbaar in figuur 3.1. Daarnaast worden in de reacties ook straten binnen 30 km/uur zones genoemd maar die locaties worden nooit meer dan één keer vermeld. In de reacties wordt aangegeven dat 'drempels' en 'handhaven' worden gezien als beste maatregel. In de verblijfsgebieden is volgens een aantal respondenten de bebording niet duidelijk genoeg (wel aanwezig). De maximum snelheid van 15 km/uur in woonerven is bij een aantal respondenten niet bekend.

Suggesties om de locaties te verbeteren richten zich vooral op het aanleggen van drempels, het beter handhaven, kruispunten te vervangen door een rotonde, het verbeteren van oversteken, het aanleggen van zebrapaden en het plaatsen (of beter afstellen) van verkeerslichten.



Figuur 3.1: Aandachtslocaties vanuit digitale enquête (hoofddlijn van de reacties).

Fiets

In het fietsnetwerk wordt één locatie vaak genoemd, namelijk een fietsverbinding tussen Purmer-Zuid en de winkelcentrum Weidevenne. Op de Verzetslaan wordt nu door fietsers vaak gebruik gemaakt van de busbaan. Daarnaast wordt een aantal keer de Van Osweg genoemd als onveilig voor de fiets; dit heeft naar verwachting te maken met de rijsnelheid in relatie tot de aanwezigheid van de fietser op de rijbaan. Er ontbreekt een aansluiting van het fietspad langs de N244 richting Baansteede. De diversiteit van gebruikers van het fietspad en het verschil in snelheid (onder andere fiets, elektrische fiets, snorfiets, brommobiel, wielrenners, skaters) wordt als verkeersonveilige factor genoemd.

Er zijn daarnaast veel meldingen over slecht onderhouden fietspaden, het gaat dan met name over scheuren in het wegdek en losliggende tegels. Daarnaast pleit een aantal van de respondenten voor het asfalteren van alle fietspaden in plaats van betegelen.

Parkeren

Parkeren wordt vooral in de eigen straat als probleem ervaren (bijvoorbeeld te weinig parkeervakken of eigen geschilderde parkeervakken); dit betreft onder andere Purmer-Noord en Gors. Als oplossing wordt het uitbreiden van parkeervoorzieningen en het reserveren van parkeerplaatsen per adres genoemd. Het parkeren in het centrum, het haaks parkeren in de Westerstraat en het parkeren bij winkelcentrum Weidevenne wordt als problematisch ervaren.

Bij het ontwikkelen van inbreilocaties heeft het invullen van de parkeerbehoefte specifiek aandacht. In de Parkeervisie werd voorzien in de eventuele ontwikkeling van een parkeergarage voor dergelijke ontwikkelingen. Tot op heden is er geen zicht op de realisatie van een parkeergarage. Hier zou door de gemeente mogelijk meer op gestuurd kunnen worden.

Openbaar groen

Meermaals wordt het onderhoud van openbaar groen genoemd. Dichte begroeiing zorgt voor slecht zicht bijvoorbeeld op en rond de Van Osweg en op verschillende rotondes.

Schoolomgevingen

Een groot probleem bij scholen is het fout parkeren door brengers en ophalers. In het gesprek met de basisscholen komt weinig animo naar voren voor de aanleg van Kiss&Ride stroken, omdat ouders vaak alsnog meelopen de school in; bij het voortgezet onderwijs zou dit mogelijk wel een verbetering kunnen zijn. Als oplossing voor het parkeren is er een voorkeur voor realisatie van extra parkeerplaatsen als daar de ruimte voor is. Bij veel scholen zijn er onvoldoende fietsenrekken. Ook wordt opgemerkt dat de circulatie van het verkeer bij scholen niet altijd soepel loopt (bijvoorbeeld bij de Ranonkel). Meerdere scholen zijn in overleg met gemeente over eventuele infrastructurele aanpassingen. Sinds het aanleggen van schoolzones ervaren de scholen veel minder problemen in de openbare ruimte.

Specifieke knelpunten die genoemd worden betreffen de Hoek Koogsingel/Flevostraat (drempel in de weg waardoor autoverkeer afremt en fietsers de auto's langs schieten) en vanaf de Cantekoogweg de Flevostraat op (hier is er slecht zicht waardoor fietsers ook onverwachts opduiken).

Vrachtverkeer

De overlast van vrachtverkeer bestaat vooral uit geluidsoverlast, dit wordt echter niet vaak genoemd.

Handhaving

Volgens de respondenten moet handhaving in de gemeente zich vooral richten op gereden snelheid, parkeren, parkeren rond scholen en fietsers op voetpaden (in het centrum).

Overige aandachtspunten

In de overleggen met betrokkenen is een aantal aanvullende aandachtspunten genoemd:

- Aandacht voor verkeersveiligheid in schoolomgevingen en voor verkeersveiligheid en toegankelijkheid in omgeving van bejaarden- en verzorgingscomplexen (seniorenproof ontwerpen, blinden geleideroutes).
- Het is wenselijk een afwegingskader voor oversteekplaatsen beschikbaar te hebben; het bewust en terughoudend toepassen van zebrapaden is gewenst.
- Beleidsregels ten aanzien van calamiteitenverkeer vastleggen.
- Beleidsregels ten aanzien van het plaatsen van verkeersspiegels vastleggen.
- Afstemming van wegwerkzaamheden en/of tijdelijke afsluitingen (bijvoorbeeld evenementen) met openbaar vervoer maatschappij vereist aandacht (mede in relatie tot schadeloosstelling in verband met betrouwbare dienstregeling).
- Afstemming van wegwerkzaamheden en omleidingsroutes met andere wegbeheerders; hierin ook afstemming met Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.
- Het bestaande bereikbaarheidsoverleg dient te blijven bestaan.
- Het bedrijventerrein Baanstee heeft geen OV-aansluiting.
- De diverse bruggen vormen een aandachtspunt in relatie tot de bereikbaarheid van Purmerend (bottlenecks); bruggen dienen eventueel aangepast of verbreed te worden, echter niet alle bruggen zijn in eigendom en beheer van gemeente.
- Mogelijk kan de gemeente meer bewust verkeersmanagement binnen haar wegennet opzetten door de afstemming van VRI's op haar hoofdwegennet in relatie tot de bereikbaarheid centrum, de hoofdontsluitingsroutes en de bruggen.
- De gemeente streeft naar meer participatie, het van 'buiten naar binnen' heeft kaders nodig in de uitwerking. Bij aanvraag voor inrichtingsmaatregelen is reflectie op de vraagstelling relevant: wat is het probleem en wat is de bijpassende oplossing (infrastructurele maatregelen zijn geen oplossing voor een 'gedragsprobleem'). Hierin ligt ook een taak voor de wijkmanager door bewustzijn te creëren bij de burgers.

BIJLAGE III

Statistieken internet-enquête

Internetenquête Verkeers- en Vervoerbeleidsplan Purmerend

In het kader van het opstellen van het beleidsplan heeft een enquête op de website van de gemeente opengestaan, waar iedereen zijn of haar mening over het verkeer en vervoer binnen de gemeente Purmerend heeft kunnen geven. De enquête heeft opengestaan in de periode 22 augustus tot en met 29 september 2014.

In totaal zijn er 256 reacties geweest.

De enquête bestond uit gesloten en open vragen. Van de gesloten vragen zijn hierna de statistieken opgenomen. De hoofdlijn van de open vragen is opgenomen in de teksten van dit beleidsplan. Voor een gedeelte betroffen de reacties aspecten die niet in het Verkeers- en Vervoerbeleidsplan thuis horen; voor zover relevant heeft de gemeente op deze zaken actie ondernomen.

Statistieken

Naam formulier	GVVP
Titel formulier	Geef uw mening over het verkeer in Purmerend
Aantal vragen	15
Totaal aantal ingevuld	256

1. Vult u de vragenlijst in als:

☐ (Type vraag: Meerkeuze, één antwoord)

Antwoord	Aantal	Percentage	
school	0	0 %	
ondernemer	9	16.67 %	
inwoner	45	83.33 %	
Aantal respondenten	54		

2. 1. Hoe voelt u zich in het verkeer in Purmerend?

☐ (Type vraag: Meerkeuze, één antwoord)

Antwoord	Aantal	Percentage	
veilig	90	36 %	
kan beter	146	58.40 %	
onveilig	14	5.60 %	
Aantal respondenten	250		

3. 2. Kent u onveilige verkeerslocaties binnen de gemeente?

☐ (Type vraag: Meerkeuze, één antwoord)

Antwoord	Aantal	Percentage	
ja	179	71.31 %	
nee	72	28.69 %	
Aantal respondenten	251		

4. 3. Kent u één of meerdere locatie(s) waar de snelheid van het verkeer een probleem is?

☐ (Type vraag: Meerkeuze, één antwoord)

Antwoord	Aantal	Percentage	
ja	117	47.76 %	
nee	128	52.24 %	

Aantal respondenten	245
----------------------------	------------

5. 4. Bent u van mening dat de wegen zijn ingericht in overeenstemming met de geldende rijsnelheid (30 km per uur/50 km per uur)?

☐ (Type vraag: Meerkeuze, één antwoord)

Antwoord	Aantal	Percentage
ja	181	72.69 %
nee	68	27.31 %
Aantal respondenten	249	

6. 5. Zijn aanvullende maatregelen nodig in de inrichting van 30 km/uur gebieden/woonerven (15 km per uur)?

☐ (Type vraag: Meerkeuze, één antwoord)

Antwoord	Aantal	Percentage
ja	79	32.38 %
nee	165	67.62 %
Aantal respondenten	244	

7. 6. Wat is de kwaliteit van de aanwezige fietsvoorzieningen (fietsparkeren, fietspaden, bebording etc.)?

☐ (Type vraag: Meerkeuze, één antwoord)

Antwoord	Aantal	Percentage
goed	163	65.73 %
niet goed	85	34.27 %
Aantal respondenten	248	

8. 7. Zijn er ontbrekende schakels in de fietsroutes?

☐ (Type vraag: Meerkeuze, één antwoord)

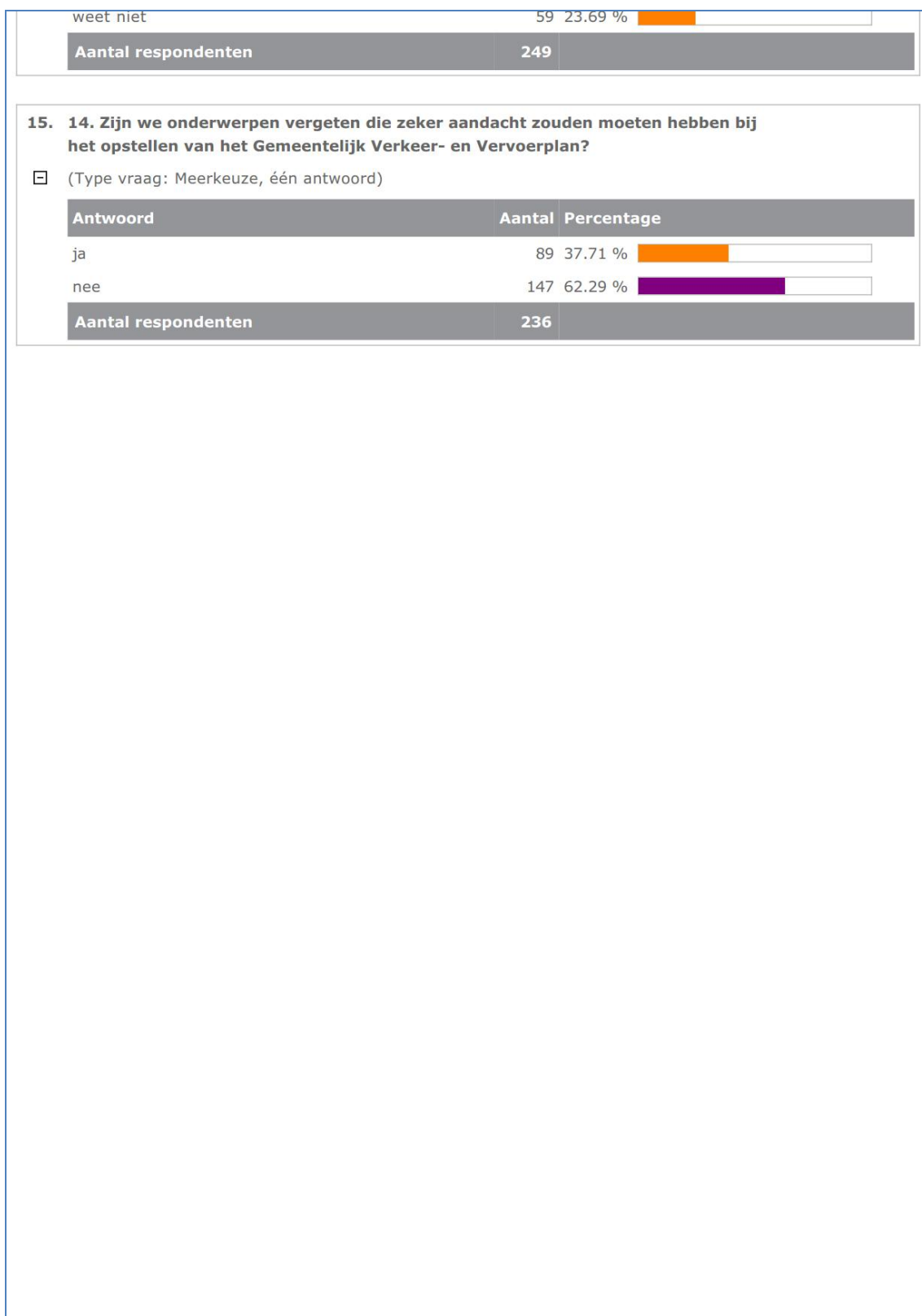
Antwoord	Aantal	Percentage
ja	33	13.64 %
nee	209	86.36 %
Aantal respondenten	242	

9. 8. Bent u tevreden met het openbaar vervoer?

☐ (Type vraag: Meerkeuze, één antwoord)

Antwoord	Aantal	Percentage
ja	193	78.78 %
nee	52	21.22 %

Aantal respondenten		245
10. 9. Heeft u last van zwaar verkeer in woon- en winkelgebieden, schoolzones? ☐ (Type vraag: Meerkeuze, één antwoord)		
Antwoord	Aantal	Percentage
ja	61	24.90 % 
nee	184	75.10 % 
Aantal respondenten	245	
11. 10. Heeft u hinder van het parkeren van grote voertuigen in woongebieden? ☐ (Type vraag: Meerkeuze, één antwoord)		
Antwoord	Aantal	Percentage
ja	39	15.85 % 
nee	207	84.15 % 
Aantal respondenten	246	
12. 11. Kunnen de hulpdiensten makkelijk op hun bestemming komen? ☐ (Type vraag: Meerkeuze, één antwoord)		
Antwoord	Aantal	Percentage
ja	150	60.24 % 
nee	22	8.84 % 
weet niet	77	30.92 % 
Aantal respondenten	249	
13. 12. Ervaart u parkeerproblemen binnen de gemeente, bijvoorbeeld door een te hoge parkeerdruk of fout parkeren? ☐ (Type vraag: Meerkeuze, één antwoord)		
Antwoord	Aantal	Percentage
ja	71	28.74 % 
nee	176	71.26 % 
Aantal respondenten	247	
14. 13. Vindt u dat er binnen de gemeente voldoende aandacht voor verkeershandhaving is? (foutparkeren, snelheidsovertredingen etc.) ☐ (Type vraag: Meerkeuze, één antwoord)		
Antwoord	Aantal	Percentage
ja	80	32.13 % 
nee	110	44.18 % 



BIJLAGE IV

Standaard inrichtingselementen schoolzone

Het doel is te komen tot een heldere, herkenbare en uniforme inrichting van een schoolomgeving. Dit vergroot de herkenbaarheid van schoolomgevingen voor alle weggebruikers. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de volgende inrichtingselementen:

- a) RVV-verkeersborden.
- b) Wegmarkering voor aanduiding van schoolzones.

De RVV-verkeersborden en wegmarkeringen voor de aanduiding van schoolzones worden standaard toegepast. Uiteraard kunnen extra inrichtingselementen worden toegepast maar dat betreft maatwerk en verschilt per schoollocatie. Voor dit maatwerk is een actieve rol weggelegd voor het team Verkeer.

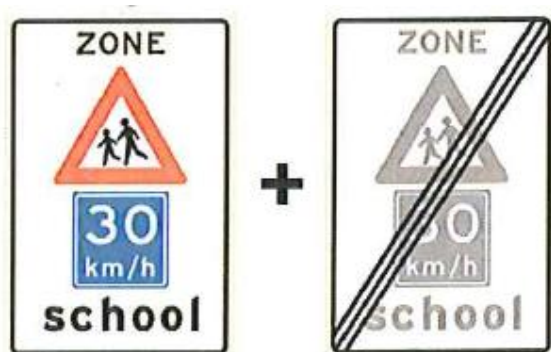
Ad a) RVV-verkeersborden

Het RVV 1990 voorziet in de juiste bebording voor toepassing in schoolomgevingen: het verkeersbord J21 attendeert weggebruikers op overstekende kinderen.

Langs 50km-wegen wordt een adviessnelheid van 30km/uur aangegeven.

Op initiatief van de gemeente Utrecht is een standaard verkeersbord ontworpen, met hierop:

- Het verkeersbord J21 (kinderen),
- Het verkeersbord A4 (adviesnelheid 30km/uur),
- De woorden 'zone' en 'school'.



Ad b) Wegmarkering voor aanduiding van schoolzones

Schoolzones worden aangegeven door wegmarkering bestaande uit twee doorgetrokken strepen haaks op de rijrichting met daartussen het woord 'school'. Op geasfalteerde wegen wordt op duurzame wijze de wegmarkering met thermoplast aangebracht. Op wegen met klinkerverharding wordt het woord 'school' in witte klinkers in de bestrating of met thermoplast aangebracht.



BIJLAGE V

Strooiroutes Purmerend

Onderstaande kaart betreft de strooiroutes zoals deze zijn gepubliceerd op: purmerend.nl/content/strooiroutes-2014-2015. Strooiroutes kunnen wijzigen i.v.m. wegwerkzaamheden of herinrichtingen van wijken. Zie daarom altijd de gemeentelijke website voor de meest actuele situatie.

