

## Raadvragen

Beantwoording van de schriftelijke vragen, gesteld door de fractie Behoorlijk Bestuur voor Den Helder & Julianadorp over Verkeersveiligheid

Aan de leden van de gemeenteraad

Op 23 februari 2023 heeft de fractie Behoorlijk Bestuur voor Den Helder & Julianadorp onder verwijzing naar artikel 36 van het reglement van orde voor de vergaderingen van de raad, de navolgende vragen gesteld over Verkeersveiligheid, het antwoord vindt u onder de vraag:

**1. De Beatrixstraat: De situatie is volgens onze fractie niet overzichtelijk. In de zomermaanden is een deel van de straat tussen 11:00 en 22:00 afgesloten. In de wintermaanden geldt deze afsluiting tussen 11:00 en 18:00 uur. Echter ipv dat de hele straat afgesloten wordt, gaat het slechts om een deel daarvan.**

**Het deel tussen Flow en Piet Karsten is afgesloten en de rest is blijft open. Dat houdt in dat op drukke dagen, wanneer de terrassen open zijn. Je van je sokken worden gereden ter hoogte van Diverzo, Deugniet, Da Gino, Thai Restaurant, Multi Vlaai, IJspaleis en Nozums.**

**Wat ons op viel is dat de afsluiting van deze delen niet uitgevoerd wordt door de dienst Handhaving, maar door de ondernemers van Flow. Meer dan eens hebben wij geconstateerd dat de palen niet altijd worden weggehaald. Dit lokt gedrag uit, bv dat weggebruikers tegen de richting in gaan rijden. Met alle risico's van dien.**

**>Waarom is er gekozen om de handhaving bij de ondernemers neer te leggen en niet bij onze gemeentelijke handhavers?**

Het dagelijks neerzetten en weghalen van de afsluitpalen wordt gedaan door een beveiligingsbedrijf waarmee een contract is afgesloten.

**2. Ter hoogte van Vishandel Boon was voorheen een oversteekplaats, nu constateerden we regelmatig dat oversteken zeker op de marktdagen bijna onmogelijk is. Het probleem oa is de grote fietsenstalling, probeer daar, als je slecht ter been bent of bv een scootmobiel of booster gebruikt normaal, maar eens naar de Hema te komen. Wij missen dan ook nog steeds een oversteekplaats ter hoogte van de Kroonpassage/Vishandel Boon, voldoende genivelleerd zodat ook mensen met een rolstoel, manueel aangedreven hier kunnen oversteken.**

**Wat is uw idee hierover en hoe denkt u dit op te gaan lossen?**

Momenteel wordt onderzocht hoe fietsparkeren moet worden uitgewerkt in de binnenstad. Zo wordt er gekeken naar de mogelijkheid onder het voormalige V&D-gebouw een fietsenkelder te realiseren. Een dergelijke voorziening maakt het mogelijk om het parkeren van fietsen in de openbare ruimte van de Beatrixstraat te beperken. Hierdoor is het beter mogelijk om een vrije doorsteek tussen entree Kroonpassage en Vishandel Boon te realiseren.

De rolstoeltoegankelijkheid van de oversteek is destijds samen met een rolstoelgebruiker beoordeeld. Aan de zijde van de Kroonpassage is naar aanleiding hiervan een oprit gemaakt.

Het beoordelen van dit soort situaties blijft evenwel lastig omdat Den Helder geen belangenorganisatie voor minder-validen kent, die wij als gesprekspartner kunnen gebruiken bij plannen in de openbare ruimte.

**3. In 2016 is in het wijkplatform Stad binnen de Linie bewoners beloofd om het fietspad aan de fabrieksgracht aan 2 zijdes in 2 richtingen in te richten. Zodat de fietser niet langer de oversteek hoeft te maken op een 50 km doorgaande weg. Daarnaast werd toegezegd dat er een veilige fiets/voetganger constructie zou komen voor de kruising Fabrieksgracht/Spoorgracht.**

**Kunt u ons over deze plannen een update geven? Wanneer denkt u uitwerking te geven aan de beloftes die aan bewoners zijn gedaan?**

Wij hebben toegezegd dat bij de ontwikkeling van het gebied Molenwerf de mogelijkheid tot de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de westelijke zijde van de Fabrieksgracht wordt onderzocht. Gebleken is dat de aanleg van een vrijliggend fietspad grote impact heeft op de groene zone tussen Molenwerf en Fabrieksgracht. Er zouden onder meer oudere bomen moeten worden gekapt. Wij hebben gekozen om fietsers een veilige fietsroute te bieden over de woonstraten binnen Molenwerf die in het verlengde van de Steengracht liggen. Deze keuze is afgestemd met de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland.

**4. Ook de situatie Frabrieksgracht/Spoorgracht betreft een soort T-splitsing waar de fietser en voetganger voor gevaarlijke situaties komt te staan.**

**Onze fractie wil u vragen hierover uw visie en of oplossing toe te lichten?**

Wij werken momenteel een reconstructieplan voor dit kruispunt uit waardoor een maximum snelheid van 30 km/u kan worden ingesteld.

**5. Wanneer je van de Vomar in de Koningdwarsstraat richting de Buurthuis Centrum rijdt is de hoek Hoogstraat Koningdwarsstraat erg onoverzichtelijk.**

**Je ziet als verkeersdeelnemer niet dat er een auto of fietser uit de Hoogstraat komt (de zichtlijn wordt onderbroken doordat de huizen precies op de hoek staan).**

**Dit geldt tevens voor de 2e Vroonstraat hoek Koningdwarsstraat ook daar staat een huis vlak op de hoek.**

**Een idee zou wat onze fractie betreft zijn, om hier spiegelbollen te plaatsen?**

Wij plaatsen in principe geen verkeersspiegels in de openbare ruimte. De spiegels geven een vertekend beeld van de situatie. Voor weggebruikers is dit beeld lastig te interpreteren. Met name (brom)fietsers wordt over het hoofd gezien waardoor de situatie juist onveiliger wordt.

In oudere buurten, zoals het centrum, is de verkeersruimte nu eenmaal beperkt en zijn geen ruime zichthoeken aanwezig. Verkeerdeelnemers passen in de regel juist door dit beperkte zicht hun snelheid aan.

**6. Wij denken zelfs aan de mogelijkheid om dat deel centrum auto vrij/luw te maken.**

**De bevoorrading van het buurthuis Centrum kan namelijk ook via de Spoorstraat bij 1e Vroonstraat komen.**

**Vrachtwagens kunnen via de 2e Vroonstraat weer naar de Spoorstraat komen. Zou dit volgens u een optie zijn om te onderzoeken?**

In het kader van het Gebiedsgericht Werken wordt momenteel met de bewoners van de Oostslootbuurt overleg gevoerd over alles wat in de buurt speelt, zo ook de verkeerscirculatie. Grote delen van deze buurt zijn inmiddels autovrij en autoluw. In overleg wordt gekeken of aanpassingen nodig en gewenst zijn.

**7. Op de Sportlaan heeft men de fietsers meer ruimte gegeven en dat is een mooie oplossing. Deze zelfde situatie heeft men ook toegepast op de Texelstroomlaan. Met als verkeersremmende maatregelen in het midden van de weg een soort van verkeersheuvel waar de voetgangers veilig kunnen staan. Al deze locaties worden gekenmerkt door een voetgangersoversteekplaats. Een kleine 500 meter verder ligt de Korvetstraat met ook daar een snelheidremmende verkeersheuvel ter hoogte van de bushalte. Dit is juist een plek waar voetgangers plegen over te steken. Echter het zebrapad wat daar altijd lag heeft de gemeente verwijderd. Bijzonder vindt u ook niet, zeker omdat dit punt ook veelvuldig gebruikt wordt door schoolgaande jeugd die vanuit de schepenwijk naar de Fontijn en de Duijnvaarder school moet lopen?**

Een zebrapad heeft een zeer beperkte invloed op verkeerveiligheid. Het verwijderen van het zebrapad op de Korvetstraat heeft dan ook niet per definitie een negatief effect. Door de aanleg van een middengeleider heeft een voetganger de mogelijkheid gefaseerd over te steken. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de hiaten in de verkeersstroom. Deze situatie is voor een voetganger in veel situaties veiliger dan een zebrapad.

**8. De Zandkreekweg is nog steeds heel lastig voor mensen met een rollator of booster, omvormen naar een woonerf zou een overweging kunnen zijn.**

**Bijvoorbeeld bij de rode lijnen inritbanden over hele vlak plaatsen en een woonerf maken met voorrang voor langzaam verkeer. Hoe staat u tegenover dit idee?**

De Zandkreekweg heeft de functie van ontsluitingsweg en is een busroute. Deze functie en de intensiteiten van het verkeer maken een inrichting tot erf niet mogelijk. Wel is het mogelijk om aanpassingen aan de bestrating uit te voeren zodat rolstoel of rollatorgebruikers hier ongehinderd kunnen oversteken. Wij adviseren u om over de door u geconstateerde probleemplekken rechtstreeks contact op te nemen met Team Openbare Ruimte.

**9. Behoorlijk Bestuur voor Den Helder & Julianadorp is van mening dat nu de flats aan de Jan Verfaillieweg gesloopt zijn het een onderzoek waard zou zijn, of het raadzaam is om grond aan te kopen van Woningstichting Den Helder met de bedoeling om in de toekomst bij de benzinepomp een rotonde te creëren. Dat zou kunnen resulteren in dat de stoplichten aldaar komen te vervallen. Hoe staat u in deze optie? Wat heeft u nodig om dit te kunnen realiseren?**

Momenteel wordt er gewerkt aan plannen voor de herinrichting van de gehele Jan Verfaillieweg. Daarbij wordt ook gekeken naar de door u bedoelde voetgangers- en fietsoversteekplaats ter hoogte van de Meidoornstraat. Deze oversteekplaats wordt nu geregeld met verkeerslichten. Het betreft een schoolroute die vraagt om een veilige oversteekmogelijkheid. Gelet op de ligging van der aansluitende wegen is een rotonde geen reële optie.

**10. De verkeersveiligheid van het Schapendijkje heeft zoals u weet al langer onze aandacht. Ook hier zijn in het verleden beloftes gedaan naar diverse participanten van uit Huisduinen en Oud Den Helder. Er zou naast gescheiden fietspaden aan weerszijden ook verlichting worden geplaatst. Uit de Natura 2000 rapportage bleek dat hiervoor geen belemmeringen zijn. Wat is de huidige stand van zaken mbt bovengenoemde toezeggingen en wanneer gaat u over tot uitvoering?**

In 2018 is de situatie op het Schapendijkje onderzocht. Hieruit bleek dat door de ligging van de dijk er niet voldoende ruimte is voor een vrijliggend fietspad. Voor het aanbrengen van verlichting langs deze weg zijn de mogelijkheden onderzocht. De kosten voor deze maatregel waren dermate hoog dat besloten dat dit niet in verhouding stond met het nut van de investering. Op de rijbaan zijn wel snelheidsremmende maatregelen genomen die de rijsnelheid aanzienlijk beperken.

**11. In Julianadorp en Den Helder zijn er momenteel verschillende voorrangregels. De regel die geldt is: recht doorgaand verkeer heeft op dezelfde weg voorrang op afslaand verkeer. In onderstaande foto's kunt u zien waar de voorrangssituatie telkens anders is. Bent u het met ons eens dat dit onduidelijk en daarmee onveilig is en bent u bereid om hier nader naar te kijken c.q. de situaties gelijk te trekken? In al deze situaties zou de fietsers volgens onze mening voorrang moeten hebben, bent u dit met ons eens en wat zou u aan deze situatie kunnen doen?**

Momenteel wordt er gewerkt aan plannen voor de Doorfietsroute. Deze route is een fietsverbinding via Julianadorp naar Den Helder. Op de Doorfietsroute zijn fietser in de voorrang, daardoor zullen een aantal van de door u genoemde situaties worden aangepast. Voor de overige situaties zal, in overleg met Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland, worden bekeken of aanpassing van de voorrang voor fietsers op een logische maar vooral veilige manier mogelijk is.

**12. Bent u bereid om de adviezen van o.a de Fietsersbond, CROW en VVN op te volgen en op situaties zoals hieronder fiets-invoegstroken te realiseren?...**

Wij volgen bij de inrichting van de openbare ruimte in principe de richtlijnen van het CROW. Dit geldt ook voor de door u genoemde fiets-invoegstroken. In sommige situaties vergt een dergelijke uitvoering een verbreding van de rijbaan waarop de fietsers invoegen. Dat is niet in alle situaties mogelijk. Dit wordt dan besproken met de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland.

**13. Verder willen wij aandacht vragen voor de fietssituatie omtrent de Brakkeveldweg/Boerhaavestraat tunnel. Hier wordt al langer door fietsers tegen de richting in gereden om van zuid naar noord te rijden. Ipv over de tunnel fietsen de fietsers voorlangs tegen de rijrichting in. Automobilisten die over de tunnel rijden en links af slaan hebben geen zicht op deze fietsers en dit heeft reeds diverse keren voor onveilige situatie gezorgd. Het legaliseren van dit gedrag zou volgens ons de kortste klap zijn, door bijvoorbeeld een spiegelbol en borden te plaatsen. Uiteraard zou compleet herinrichten onze voorkeur hebben, bent u dit met ons eens? Voor nu zou een spiegelbol helpen om ongelukken tegen te gaan?**

De Doorfietsroute loopt langs de bovenstaande weg. Dit betekent dat er ook aandacht zal zijn voor de hierboven geschetste situatie. In overleg met de provincie Noord-Holland wordt een uitvraag gedaan bij een verkeersbureau over hoe bepaalde delen van de doorfietsroute zouden kunnen worden ingericht. Een verkeersspiegel heeft, zoals eerder uitgelegd, geen positief effect op de verkeersveiligheid en wordt daarom niet toegepast.

**14. De Verkeerscirculatie Tuindorp Oost zou wat onze fractie betreft her-overwogen moeten worden. Momenteel is de afwikkeling/ontsluiting van dit deel van de buurt slechts mogelijk via de Asterstraat. Dit is de enige uitgang om vanaf de kant van het spoor naar de Brakkeveldweg te komen, welke dan tevens uit komt op een doorgaande weg, dus 50 km gebied. Daarbij is het zicht om veilig op de**

**Brakkeveldweg te komen zeer belabberd te noemen. Als automobilist kijk je namelijk tegen geparkeerde auto's aan. Om enigszins zicht op het verkeer te hebben moet de automobilist deels het fietspad op rijden. Met alle gevolgen van dien. De fiets schrikt en maakt een uitwijkende beweging de rijbaan op van het snel verkeer.**

**Bent u bereid te onderzoeken of een herinrichting mogelijk is?**

De Doorfietsroute loopt langs de bovenstaande weg. Dit betekent dat er bij de planontwikkeling en realisatie ook aandacht zal zijn voor de hierboven geschetste situatie.

**15. In de jaren 80 heeft men besloten om de trottoirs in de Anjelierstraat en Florastraat weg te halen. Met donkere vlakken wordt sindsdien de parkeervakken aangegeven. De gedachte hier achter was dat de straten ruimer zouden zijn en de geparkeerde auto's een slinger zouden creëren wat dan een snelheid beperkende werking zou hebben. Helaas zijn er nu woningen welke direct aan de straat staan zonder enige bescherming. Wanneer er geen of te weinig auto's geparkeerd staan is het nu juist een 'mooie' racebaan geworden.**

**De paaltjes die er nog zijn, zouden nog enigszins bescherming voor de voetgangers moeten bieden, echter is dit een schijnveiligheid. Deze staan te dicht op de gevel, waardoor er te weinig ruimte is. De voetganger, boosterrijder, kindervagens kunnen niets anders dan te kiezen om op de rijbaan te gaan lopen. Tevens staan er bij meerdere woningen de auto's nagenoeg tegen de gevel geparkeerd (Anjelierstraat) de ruimte die er is, net genoeg is om de auto in of uit te stappen.**

**Bent u bereid te onderzoeken of een herinrichting mogelijk is?**

Herinrichting van openbare ruimte in woonbuurten wordt tegenwoordig meegenomen binnen het programma Gebiedsgericht Werken. Momenteel zijn wij bezig in buurten in Julianadorp, Oostsloot en het centrum. Als die plannen verder gevorderd zijn staat onder meer Tuindorp-oost op de agenda. Alsdan zullen wij met de bewoners in gesprek gaan om hun wensen te inventariseren.

**16. De situatie voor fietsers op de fietspaden langs de Nieuweweg vanaf Tuindorp naar het Ravelijn viaduct is in onze ogen niet optimaal. Beide fietspaden zijn ingericht als één richting waardoor fietsers die vanuit Zuid naar Noord (Julianadorp>Tuindorp) rijden ter hoogte van de T-splitsing een 50 km weg dienen over te steken. Het verkeer rijdt op dat punt doorgaans harder dan de toegestane 50 km waardoor fietsers (meestal schoolgaande jeugd) regelmatig in gevaarlijkste situaties komen te staan. Onze conclusie is dat deze situatie (deels) verholpen zou kunnen worden wanneer beide fietspaden verbreedt worden en als 2 rijrichtingen zouden worden ingericht, bent u dit met ons eens en wat gaat u doen om deze situatie te verbeteren?**

De Doorfietsroute loopt langs de bovenstaande weg. Dit betekent dat er ook aandacht zal zijn voor de hierboven geschetste situatie.

**17. Tevens brengen wij nogmaals onder de aandacht dat het voetgangersgebied in de Visbuurt & Sluisdijkbuurt steeds vaker geconfronteerd wordt met overlast van (hard) rijdende brommers, fietsers en zelfs auto's.**

**Doordat er niet goed gelet wordt op het gebruik van de diverse klappalen in het voetgangersgebied en sommige zelfs zonder slot omgeklapt liggen, is er vrije toegang tot de buurt in delen die als voetgangersgebied bestemd zijn.**

**Onze fractie bezit video materiaal die duidelijk laat zien hoe er met brommer, scooters en zelfs auto's hard door het wandelgebied gereden wordt.**

**Behoorlijk Bestuur voor Den Helder & Julianadorp is zich bewust van het feit dat de verantwoordelijkheid bij de buurtbewoners zelf ligt. Toch schijnt het elkaar aanspreken op ongewenst gedrag lastig te zijn. Tevens lijkt het sleutelbeleid niet bij iedereen bekend te zijn. Het voetgangersgebied zou alleen voor uitzonderlijke gevallen toegankelijk moeten zijn, zoals: medische redenen, verhuizing, calamiteiten etc...**

**Ook bezorgingdiensten van Post NL tot DHL,DPD etc. rijden probleemloos door de buurt op plekken die alleen voor voetgangers bestemd zijn.**

**Het melden via het KCC, 140223 en de gemeentelijke app Makkelijk Melden heeft tot nog toe niet het gewenste effect. De klappalen liggen te vaak om en zijn tevens vervuild, met name in de pockets zit zand en vuil waardoor de goede werking stagneert.**

**Wat is uw idee hierover en hoe denkt u dit op te gaan lossen?**

Het verkeersregime in de diverse straten in de Visbuurt is door middel van borden en vaak ook door de manier van inrichting duidelijk geregeld. Deze maatregelen worden ondersteund met afsluitpalen die onbevoegd autoverkeer tegenhouden. Het blijkt evenwel dat het vaak de bewoners zelf zijn die duplicaatsleutels bezitten. de palen neerklappen of onklaar maken. Het telkens herstellen van de afsluitpalen is in deze situatie kostbaar en arbeidsintensief waardoor herstel soms langer op zich laat wachten. Daarmee is de afsluiting vaak niet meer effectief met de door u genoemde klachten tot gevolg. Vorig jaar heeft team Openbare Orde en Handhaving in deze buurt gerichte acties uitgevoerd. Gelet op het takenpakket van de BOA's van dit team

vergt dergelijke inzet een groot deel van de beschikbare capaciteit en kan daardoor maar beperkt worden toegepast.

Er ligt daarom ook een taak van maatschappelijke controle vanuit de buurt en bewoners. Zij kunnen overtreders aanspreken op hun gedrag, hoe lastig dit soms ook is.

**18. Handhaving kan natuurlijk een instrument zijn, echter vragen wij ons af of we dan het doel wel kunnen bewerkstelligen. In onze ogen is handhaving een prima middel mits er gehandhaafd wordt waar een alternatief voorhanden is. Bijvoorbeeld handhaven op foutparkeren is rechtsgeldig, maar wanneer bewoners geen alternatief hebben zal er na beboeting toch weer gauw foutgeparkeerd worden.**

**Het viel het ons op dat met minimale middelen en ingrepen het parkeerprobleem in de buurt tijdelijk dan wel structureel(deels)op te lossen zijn door middel van bijvoorbeeld,**

**Na inventarisatie, vinden wij diverse plekken in de buurt die geschikt zijn, middels steekvakken geparkeerd zou kunnen worden. Hiervoor hoeft dikwijls de straat niet open maar kan er door belijning al veel parkeerwinst behaald worden.**

**Door het nauwkeuriger aanbrenge van belijning op bestaande parkeerplaatsen, waardoor er meer auto's kunnen parkeren. Bent u bereid te onderzoeken of een herinrichting mogelijk is?**

Vanuit het oogpunt van stedenbouw en leefbaarheid is het niet wenselijk dat ieder vrij plekje in, met name ouder buurten, wordt benut voor het parkeren van auto's. In de Visbuurt is onlangs nog in het kader van Gebiedsgericht Werken uitvoerig overleg geweest met de bewoners en bewonersorganisaties. Daarbij is parkeren ook aan de orde gekomen. Indien parkeervoorzieningen worden gerealiseerd moeten deze wel voldoen aan de daarvoor opgestelde richtlijnen van het CROW. Veelal ontbreekt in oudere buurten de ruimte om hieraan te voldoen en zullen zij niet worden aangelegd.

**19. Herinrichting en verkeerscirculatie kan bv door bebording al een flinke verbetering teweeg brengen.**

**1. Bent u bereid om de buurt te inventariseren en hierover met een plan te komen?**

**2. In het verleden heeft de buurt nav een burgerinspraak aan gegeven vóór een éénrichting-inrichting te zijn. (Ook dit zou meer mogelijkheden tot parkeren zou creëren).**

**Eerder heet de gemeente dit idee afgewezen omdat de tweerichting inrichting een snelheid beperkende werking zou hebben.**

**>bent u bereid om op de beslissing terug te komen en de wens van de buurtbewoners nogmaals te inventariseren en in te willigen? Wat bent u bereid te doen aan deze overlast en onveilige situatie in deze dichtbevolkte vooroorlogse woonwijk?**

Ten tijde van de herinrichting van de Jan in 't Veltstraat is overleg geweest met de buurt over de plannen en de verkeerscirculatie. Uitgelegd is wat de voor- en nadelen zijn van verkeer in twee richtingen of het instellen van éénrichtingverkeer. Er was toen een meerderheid voor het handhaven van het rijden in 2 richtingen. Het instellen van éénrichtingverkeer heeft voorts tot direct gevolg dat andere straten in de buurt meer autoverkeer krijgen te verwerken.

**20. Tevens missen wij op diverse fietspaden de Fietssymbolen bij nieuwe infrastructuur, dan zijn het volgens de regels geen fietspaden maar fiets- suggestiestroken  
Voorbeelden hiervan zijn: de Schooten, Texelstroomlaan en Javastraat, wanneer worden deze symbolen toegevoegd?**

Fietsstroken dienen te voldoen aan bepaalde eisen die zijn vastgesteld door het CROW. Als zij hier niet aan voldoen worden het fietssuggestiestroken, zoals op de Javastraat. Er worden dan geen fietssymbolen toegepast. Fietsstroken die wel voldoen krijgen wel fietssymbolen, zoals op de Texelstroomlaan. Op de Schootenweg ontbreken op enkele plekken fietssymbolen die wij zullen laten aanbrengen. Via de app "Makkelijk Melden" kunnen dit soort omissies heel makkelijk onder de aandacht van onze afdeling Wijkbeheer worden gebracht.

Den Helder, 26 april 2023

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Den Helder

J.A. (Jan) de Boer MSc.  
burgemeester



M.J. (Marc) Pothast  
secretaris

