

Aan:	het college van B&W	Van afdeling:	Ruimte en Economie
Portefeuillehouder:	O.R. Wagner	Adviseur:	A. Wolters
Classificatie:	Openbaar	Telefoon:	(0223) 67 8821
Kenmerk:	a16.01202	Datum advies	17 november 2016
Onderwerp:	Verkeersmaatregelen Stationsvoorplein e.o.		
		Afstemming in portefeuillehoudersoverleg: ja	

Samenvatting:

In 2017 zal het Stationsvoorplein worden gereconstrueerd. Daardoor zal het verkeersregime en de verkeersafwikkeling op het Stationsvoorplein en op sommige aanliggende wegen wijzigen. De in te stellen verkeersmaatregelen worden ingesteld door middel van een verkeersbesluit dat ter openbare kennis wordt gebracht en waartegen belanghebbenden eventueel bezwaar kunnen maken.

Gevraagd besluit:

Het college besluit:

- I. door plaatsing van borden G12a en G12b van bijlage I van het Reglement Verkeerstekens en Verkeerstekens 1990:
 - a. de rijbaan van de Middenweg die ligt in het verlengde van de Beatrixstraat, tot en met de aansluiting van de westelijke rijbaan van het Julianaplein;
 - b. de doorsteek door de Middenbermen van de Middenweg, gelegen in het verlengde van de Boerhaavestraat;
 aan te wijzen als verplicht fietspad/bromfietspad;
- II. door plaatsing van borden G12a en G12b van bijlage I van het Reglement Verkeerstekens en Verkeerstekens 1990, met onderbord waarop is aangegeven dat:
 - a. expeditie verkeer is toegestaan tussen 6.00 – 11.00 uur en 18.00 – 23.00 uur, op koopavonden van 21.00 – 23.00 uur;
 - b. taxi's zijn toegestaan;
 de oostelijk zijde van het Julianaplein, tussen het stadspark en de rij bomen, gelegen tussen de Middenweg en de noordelijke rijbaan van het Julianaplein, aan te wijzen als verplicht fietspad/bromfietspad;
- III. door plaatsing van bord G7 van bijlage I van het Reglement Verkeerstekens en Verkeerstekens 1990 het gedeelte van de oostelijke rijbaan van het Julianaplein tussen de rij bomen en de gevel van de bebouwing, gelegen tussen de Middenweg en de noordelijke rijbaan van het Julianaplein, aan te wijzen als voetpad;
- IV. door plaatsing van borden G11 en G12 van bijlage I van het Reglement Verkeerstekens en Verkeerstekens 1990:
 - a. de rijbaan van de Middenweg die ligt in het verlengde van de Beatrixstraat, tussen de aansluiting van de westelijke rijbaan van het Julianaplein en de Polderweg;
 - b. het pad dat is gelegen ten oosten van de Parallelweg, tussen de Gravenstraat en de Beatrixstraat;
 - c. het pad dat is gelegen langs de zuidzijde van de Middenweg, tussen het verkeersplein :De Vijfsprong" en de Boerhaavestraat;
 aan te wijzen als verplicht fietspad;
- V. door plaatsing van borden L2 van bijlage I van het Reglement Verkeerstekens en Verkeerstekens 1990, met ondersteunende witte belijning op de rijbaan, voetgangersoversteekplaatsen aan te leggen:
 - a. over de Middenweg, ter hoogte van de watertoren en de aansluiting op het verkeersplein "De Vijfsprong";
 - b. over de Middenweg, ter hoogte van het NS Station Centraal en recht tegenover het voetpad over het Julianaplein;
 - c. over de Parallelweg, ten noordoosten van het NS Station Centraal, richting de zuidelijke zijde van de Beatrixstraat;
 - d. over de Parallelweg, ten westen van het busstation en ten zuiden van de aansluiting met de

Gravenstraat;

- VI. door plaatsing van borden B2, B6 van bijlage I van het Reglement Verkeerstekens en Verkeerstekens 1990, ondersteund met haaiantanden, de aansluiting van de oostelijke rijbaan van de Parallelweg op de uitgang van het busstation, juist ten noorden van de aansluiting met de Gravenstraat, de voorrang zodanig te regelen dat verkeer komende vanaf het busstation voorrang heeft op het verkeer op de oostelijke rijbaan van de Parallelweg;
- VII. door plaatsing van borden E5 van bijlage I van het Reglement Verkeerstekens en Verkeerstekens 1990, de 8 parkeerplaatsen die zijn gelegen aan de zuidzijde van de Middenweg, en wel 3 ten westen en 5 ten oosten van de Boerhaavestraat, aan te wijzen als parkeerplaats gereserveerd voor taxi's;
- VIII. door plaatsing van bord E8 van bijlage I van het Reglement Verkeerstekens en Verkeerstekens 1990, met een onderborden met daarop een touringcar (bus), en de tekst "max. 15 minuten", de opstelplaats langs de noordelijke rijbaan voor doorgaand verkeer van de Middenweg, tegenover het NS Station Centraal aan te wijzen als kort parkeerplaats voor bussen en touringcars;
- IX. door plaatsing van borden C2 en C3 van bijlage I van het Reglement Verkeerstekens en Verkeerstekens 1990, éénrichtingverkeer in te stellen op:
- het fietspad dat is gelegen langs de zuidzijde van de Middenweg, tussen het verkeersplein "De Vijfsprong" en de Boerhaavestraat, en wel in de richting van de Boerhaavestraat;
 - de meest noordelijke rijbaan van het (brom)fietspad dat is gelegen tussen de aansluiting van de Beatrixstraat op de Parallelweg/Middenweg en de oostelijke zijde van het Julianaplein, en wel in de richting van het Julianaplein;
- X. door plaatsing van bord C14 van bijlage I van het Reglement Verkeerstekens en Verkeerstekens 1990, de aansluiting van de Beatrixstraat op het profiel van de Middenweg/Parallelweg, voor doorgaand verkeer, te verbieden voor fietsers;
- XI. door plaatsing van bord D4 van bijlage I van het Reglement Verkeerstekens en Verkeerstekens 1990, op de westelijk rijbaan van de Parallelweg, ter hoogte van de uitrit van het busstation te verbieden om linksaf te slaan;
- XII. dit besluit ter openbare kennis te brengen;
- XIII. belanghebbenden, voor zover nodig, te wijzen op de mogelijkheid tot het indienen van een bezwaarschrift tegen dit besluit. Dit bezwaarschrift dient binnen de daarvoor gestelde termijn van 6 weken na openbare kennisgeving van dit besluit te zijn ingediend bij het College van Burgemeester en Wethouders.
-

	Advies besluitrijp		
Secretaris Robert Reus			

	Akkoord	Agenderen	Opmerkingen
Burgemeester Koen Schuiling			
Wethouder B.O.B. Haitzma			
Wethouder P.J.R. Kos			
Wethouder L. Kuipers			
Wethouder E.M. Krijns			
Wethouder O.R. Wagner			
Wethouder F.F. van der Paard			

Inleiding

Voor het eerste halfjaar van 2017 is de herinrichting en reconstructie van gedeeltes van de Middenweg, Parallelweg, Boerhaavestraat en Julianaplein, in de volksmond het Stationsvoorplein, gepland. Om het verkeer na de herinrichting op een veilige en vlotte manier gebruik te kunnen laten maken van dit gebied zijn een aantal verkeersmaatregelen noodzakelijk.

Beoogd maatschappelijk resultaat

Het realiseren van een veilige en logische verkeersafwikkeling op één van de drukste verkeersknooppunten in het centrum van Den Helder.

Kader

Wegenverkeerswetgeving. Uitwerkingsplan Stadshart.

Argumenten

Het Stationsvoorplein wordt heringericht om de verblijfskwaliteit voor voetgangers en langzaam verkeer te verhogen. Het plangebied heeft nu teveel een uitstraling van een verkeersknooppunt. Het reconstructie en herinrichtingsplan brengt hier verbetering in door de verkeersruimte voor met name motorvoertuigen minder aanwezig te laten zijn en voetgangers en langzaam verkeer een duidelijkere plek in de openbare ruimte te geven. Daarbij is wel het uitgangspunt gehanteerd dat verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en doorstroming niet of minimaal worden aangetast. Het ontwerp zoals dat nu door Zeestad b.v. en bureau West8 tot stand is gekomen voorziet daar naar ons oordeel in.

In grote lijnen kan het ontwerp worden beschreven als het realiseren van een structuur voor het doorgaande verkeer en parallel daaraan een structuur met een verblijf karakter. Laatstgenoemde structuur wordt verkregen door het huidige profiel van de Beatrixstraat door te trekken tot aan de Watertoren. Deze structuur zal zijn bedoeld voor langzaam verkeer met incidenteel de aanwezigheid van een motorvoertuig dat hier zijn bestemming heeft.

De structuur voor het doorgaande verkeer blijft in principe een regime houden met een maximum snelheid van 50 km/u. De verwachting is echter dat de wijze van inrichting leidt tot een totaal andere sfeer in het gebied van het Stationsvoorplein waardoor de meerderheid van de weggebruikers hun verkeersgedrag zullen aanpassen als ware het gebied een gebied met een maximum snelheid van 30 km/u.

Dit wordt bereikt door:

- versmallen rijbanen
- toepassen ander soort wegverharding
- verticale elementen langs de rijbaan
- parkachtige omgeving

Ondersteunend aan het ontwerp en ter verduidelijking voor de weggebruiker moeten op de wegen en weggedeelten waar de reconstructie plaatsvindt nog wel een aantal verkeersmaatregelen worden genomen.

Dit zijn de volgende maatregelen:

- aanwijzen verplichte (brom)fietspaden
- instellen voetgangeroversteekplaatsen
- aanpassen voorrangssituaties
- aanwijzen taxi- en touringcarplaatsen
- aanpassen verkeerscirculatie rond Julianaplein.

Op de bij dit advies behorende tekeningen zijn de verschillen verkeersmaatregelen aangegeven.

Op zich zijn er qua verkeersafwikkeling, ten opzichte van de huidige situatie, geen hele grote wijzigingen. De meest ingrijpende wijzigingen hebben betrekking op:

- de verkeerscirculatie rond het Julianaplein
- het aanpassen voorrangssituatie Parallelweg bij het busstation
- het afsluiten voor motorvoertuigen van het verlengde profiel Beatrixstraat
- het verplaatsen van de taxistandplaatsen

Julianaplein

De voor alle motorvoertuigen openstaande weg rond het stadspark op het Julianaplein, past naar ons oordeel niet bij de sfeer die wij trachten te creëren in dit verblijfsgebied. Verkeer zou hier beperkt moeten blijven tot langzaam verkeer en motorvoertuigen die hier hun directe bestemming hebben. Dit zijn met name expeditie verkeer, voor de hier gevestigde winkels en bedrijven en taxi's voor de (oudere) bewoners en het hotel. In het herinrichtingsplan wordt het voor motorvoertuigen verboden om rond het Stadspark te rijden. Er wordt voorts onderscheid gemaakt tussen de oostelijke en westelijke zijde van het Julianaplein. Aan de westelijk zijde liggen parkeervakken waardoor deze rijbaan in 2 richtingen berijdbaar zal blijven.

Aan de oostelijke zijde wordt de rijbaan aangewezen als (brom)fietspad. Dit is namelijk de eerste aanzet tot een aantrekkelijke fietsroute die loopt vanaf het Stationsvoorplein tot aan de noordelijker gelegen Helderse zeedijk. Net als de winkelstraten in het centrum zal dit gedeelte van het fietspad tussen 6.00 - 11.00 uur en 18.00 – 23.00 uur toegankelijk zijn voor expeditie verkeer. Daarnaast is het taxi's toegestaan om de gehele dag dit fietspad stapvoets te berijden. Ter hoogte van het Foresthotel is de calamiteiten-opstelplaats, voor de brandweer, gesitueerd. Daar is voldoende ruimte voor expeditie verkeer om te laden en te lossen en voor het keren van taxi's.

Met deze maatregel wordt de hoeveelheid autoverkeer rond het park sterk verminderd en de verblijfskwaliteit verhoogd, zonder dat belanghebbenden ernstig in hun bereikbaarheid worden gehinderd.

Motorvoertuigen die niet onder de genoemde uitzonderingen vallen kunnen gewoon gebruik blijven maken van de westelijke en noordelijke rijbaan van het Julianaplein en de aldaar gesitueerde parkeervakken. De loopafstand naar de oostelijke zijde van het Julianaplein is naar ons oordeel alleszins aanvaardbaar.

Parallelweg

Het ontwerp voorziet in het verschuiven van de bestaande rijbanen, op de hoofdstructuur voor doorgaand verkeer, ten gunste van verblijfsruimte voor voetgangers en langzaam verkeer. Zo ook in de omgeving van de aansluiting van de Parallelweg op de Middenweg/Beatrixstraat. Gevolg hiervan is wel dat het voor stadsbussen, op het busstation, niet meer mogelijk is om binnen het busstation te draaien, indien zij in zuidelijke richting weg willen rijden. Om te draaien moeten de bussen nu gebruik maken van een deel van de oostelijke rijbaan van de Parallelweg. Bussen hebben daarbij geen zicht op het schuin van achteren komend verkeer. Het is daarom vanuit het oogpunt van veiligheid noodzakelijk dat de bus voorrang krijgt op het verkeer komende vanaf de Parallelweg. Dit is gunstig voor de veiligheid maar ook voor de doorstroming van het openbaar busvervoer. Met deze oplossing ontstaat niet de meest optimale oplossing, aangezien het doorgaande verkeer op de Parallelweg (voorrangsweg), opeens wordt geconfronteerd met een situatie waarin zij voorrang moet verlenen. Dit vloeit echter voort uit de keuzes die binnen het ontwerp zijn gemaakt ten gunste van het verblijfsgebied. Door middel van duidelijke bebording en wegmarkering zal het verkeer op de nieuwe situatie worden gewezen.

Verlengde profiel Beatrixstraat

Teneinde het verblijfskarakter van het gebied rond het stadspark te benadrukken is het wenselijk dat het verkeer op het profiel, dat in het verlengde ligt van de Beatrixstraat, slechts in zeer beperkte mate wordt bereden door motorvoertuigen. Dit gebied is het domein van voetgangers en langzaam verkeer. Met het oog op de vrijheid voor deze categorieën weggebruikers dient het gebied, dat is gelegen tussen het stadspark en de rijbanen voor het doorgaand verkeer, te worden aangewezen als (brom)fietspad.

Gelet op de ervaring die de afgelopen 2 jaar is opgedaan met de geslotenverklaring van een deel van de Beatrixstraat ter hoogte van de Keizerstraat zullen de borden "verplicht (brom)fietspad" worden ondersteund met afzetpalen in de rijbaan. Dit om te voorkomen dat motorvoertuigen de bebording negeren. Alleen op de aansluiting van de westelijke rijbaan van het Julianaplein met dit nieuwe wegprofiel zal geen paal geplaatst kunnen worden in verband met de locatie van de geldkuis van de aldaar gevestigde bank en de waardetransporten die hier vrijwel dagelijks bij moeten kunnen komen.

Maatschappelijk draagvlak

De herinrichtingsplannen van het Stationsvoorplein zijn via een informatieavond voorgelegd aan belanghebbenden. Voorstellen die daar zijn gedaan waren van ondergeschikte aard en zijn voor zover mogelijk meegenomen in het ontwerp.

Financiële consequenties

De kosten voor het instellen van de verkeersmaatregelen vallen onder de het budget dat Zeestad b.v. heeft voor dit project.

Communicatie

Persbericht:

Ja

Realisatie

De start van de uitvoering van het project staat gepland in de eerste week van januari 2017. Tegen die tijd zal het verkeersbesluit nog niet onherroepelijk zijn. Dit behoeft de uitvoering van de werkzaamheden echter niet in de weg te staan. Het ontwerp is zodanig vormgegeven dat mochten er, via bijvoorbeeld een bezwaren procedure, ander verkeersmaatregelen genomen moeten worden, dan kunnen deze zonder meer of slechts na minimale aanpassingen worden gerealiseerd.