

Verkeersbesluit: Instellen van een 30 km/u Zone op de Texelstroomlaan tussen Waddenzeestraat en IJsselmeerstraat.

428638

Burgemeester en Wethouders van Den Helder,

Overwegingen ten aanzien van het besluit

Op grond van artikel 18, lid 1, sub d van de **Wegenverkeerswet 1994 (WVW)** is het college van burgemeester en wethouders bevoegd tot het nemen van verkeersbesluiten. Tevens is op grond van artikel 15, eerste lid, van de **WVW** een verkeersbesluit vereist voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het **Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)** genoemde verkeerstekens, evenals voor onderborden die geboden of verboden kunnen wijzigen.

In lijn met de gemeentelijke en landelijke doelstellingen om de verkeersveiligheid te verbeteren, wordt op de **Texelstroomlaan** tussen de **Waddenzeestraat** en de **IJsselmeerstraat** de snelheidslimiet verlaagd naar **30 km/u**. Deze maatregel wordt ingevoerd om een verkeersveiliger situatie te creëren en sluit aan bij de bredere gemeentelijke en landelijke visie op de **vernieuwing van de snelheidsregelingen** binnen de bebouwde kom.

Motivering

De **Texelstroomlaan** is een belangrijke verbindingsweg binnen Den Helder, maar in de huidige situatie vormt de **maximale snelheid van 50 km/u** een risico voor de verkeersveiligheid. Gezien de omgeving van de Texelstroomlaan – een gebied waar woonwijken, fietsers en voetgangers vaak samenkomen – is de snelheidsverlaging van **50 km/u naar 30 km/u** een noodzakelijke maatregel om het **risico op ongevallen** te verminderen en de verkeersveiligheid voor **alle weggebruikers** te verhogen.

De gemeenteraad van Den Helder heeft zich gecommitteerd aan de ambitie om de snelheid binnen de bebouwde kom waar mogelijk te verlagen naar **30 km/u**. Deze ambitie past binnen het bredere kader van de **30 km/u beleidsmaatregelen** die zijn ontwikkeld door de regering, samen met gemeenten en de **SWOV** (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid). Het kenniscentrum **CROW** heeft een afwegingskader ontwikkeld dat stelt dat **30 km/u** de standaard zou moeten zijn binnen de bebouwde kom, met uitzondering van belangrijke hoofdwegen of wegen die een **belangrijke ontsluitingsfunctie** hebben voor het verkeer.

De **Texelstroomlaan** vervult een gecombineerde rol als zowel gebiedsontsluitingsweg als een weg die door een woongebied voert. Dit betekent dat er een **aantrekkelijk en druk verkeersgebruik** is van zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Bij het bepalen van de snelheidslimiet wordt gekeken naar **veiligheid**, maar ook naar de **functionele rol** van de weg in de stedelijke context. Omdat de Texelstroomlaan een **gemengd gebruik** heeft en niet voldoet aan de eisen voor een hoofdontsluitingsweg, is het logisch en wenselijk de snelheid naar **30 km/u** te verlagen.

Effecten en Ondersteuning van de Snelheidsverlaging;

Er is breed onderzoek gedaan naar de effecten van snelheidsverlagingen binnen de bebouwde kom, waarbij de **SWOV** (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) en andere kennisinstellingen de effecten op verkeersveiligheid hebben onderzocht. De bevindingen zijn unaniem: het verlagen van de snelheid naar **30 km/u** levert aanzienlijke veiligheidswinst op.

Een van de belangrijkste resultaten uit onderzoek is dat een **auto bij 50 km/u ongeveer twee keer zoveel tijd nodig heeft** om tot stilstand te komen dan bij een snelheid van **30 km/u**. Deze verlenging van de remweg maakt het verschil tussen leven en dood bij een aanrijding. Bij een aanrijding met een **voetganger of fietser** biedt een snelheid van **30 km/u** maar liefst **90% meer overlevingskans** in vergelijking met een snelheid van **50 km/u**. Dit is een **kritieke veiligheidswinst**, vooral in woonwijken en op wegen met veel fiets- en voetgangersverkeer.

Daarnaast heeft het **SWOV**-onderzoek gedaan naar de effecten van het implementeren van een **30 km/u limiet** op straten binnen de bebouwde kom. Dit onderzoek toont aan dat het aantal **ernstige verkeersslachtoffers** (doden en gewonden) met **30%** kan dalen wanneer de helft van de **50 km/u straten** in een

gemeente wordt omgezet naar **30 km/u**. De effecten hiervan zijn ook gemeten in andere steden die reeds succesvol **30 km/u zones** hebben ingevoerd, zoals **Brussel**, waar het aantal gewonden onder fietsers en voetgangers aanzienlijk is afgenomen na de snelheidsverlaging.

De **GOW30-richtlijnen** (Gemeente Ontwerp Wegen 30 km/u) bieden hierbij de nodige handvatten om de **inrichting van de weg** te verbeteren zodat de snelheid lager wordt en de weg veiliger wordt voor alle weggebruikers. Dit houdt in dat de weg versmald wordt naar 6 meter. Bij de oversteeklocaties worden **middengeleiders** toegepast, om zo de snelheid van autoverkeer te verminderen, en de oversteekbaarheid voor voetgangers te waarborgen. De rijbaan wordt in **elementenverharding** toegepast, om zo de maximum snelheid van 30km/u te benadrukken. Voor de **fietsstroken** is gekozen voor een maximale breedte, om zo de fietsers voldoende ruimte te geven. De voorrang op de kruisende wegen wordt door middel van een **uitritconstructie** vormgegeven, om zo de voorrangssituatie te benadrukken.

Daarnaast draagt de verlaagde snelheid bij aan **minder geluidsoverlast**, wat niet alleen de **leef kwaliteit** van omwonenden verbetert, maar ook de **gezondheid** van inwoners ten goede komt. Uit studies blijkt dat het geluidsniveau in woonwijken met een snelheidslimiet van 30 km/u ongeveer **50% lager is** dan in gebieden waar 50 km/u geldt, wat een aanzienlijke vermindering betekent van de **geluidshinder** veroorzaakt door het verkeer.

Toelichting en Implementatie;

De maatregelen zoals het verlagen van de snelheid en de **GOW30-richtlijnen** dragen bij aan het verbeteren van de **doorstroming** van het verkeer zonder concessies te doen aan de **veerkracht**. De herinrichting van de Texelstroomlaan zal ook visueel duidelijk maken dat de snelheid is verlaagd, zodat automobilisten vanzelf **langzamer gaan rijden** en zich aan de nieuwe snelheidslimiet houden.

Na de invoering van de **30 km/u** zal de effectiviteit van de verlaging van maximum snelheid worden gemonitord.

De gemeente **Den Helder** is ervan overtuigd dat deze maatregelen niet alleen de verkeersveiligheid ten goede zullen komen, maar ook bijdragen aan een **duurzamere en gezondere leefomgeving** voor de inwoners van de stad.

Adviezen en Overleg;

Conform artikel 24 van het **BABW** is er overleg gepleegd met een **Verkeersadviseur van de politie Eenheid Noord-Holland**, die het verkeersbesluit heeft goedgekeurd en positief heeft geadviseerd. Bovendien zijn er gesprekken gevoerd met het **openbaarvervoerbedrijf Connexxion** om de mogelijke effecten van het verkeersbesluit te bespreken.

BESLUIT

Het college van burgemeester en wethouders van Den Helder besluit als volgt:

- Plaatsing van Verkeersborden:

Het plaatsen van de verkeersborden **A01-30-ZB** en **A02-30-ZE** van bijlage 1 van het **RVV 1990** op de **Texelstroomlaan** na de kruispunten met de **IJsselmeerstraat** en de **Waddenzeestraat**.

- Verwijdering van Verkeersborden:

Het verwijderen van de verkeersborden **A01-30-ZB** en **A02-30-ZE** op de **Maasstraat, Scheldestraat, Regestraat, Weteringsstraat, Flevostraat, Eemstraat, Peelstraat, Eendrachtstraat** en **Geulstraat** bij de kruisingen met de **Texelstroomlaan**.

- Bekendmaking:

Dit verkeersbesluit wordt bekendgemaakt door plaatsing in het **Gemeenteblad**.

Den Helder 16 mei 2025

Burgemeester en Wethouders van Den Helder

Namens deze,

Arjan van Tongeren,

Team Omgeving

Mededelingen

Bezwaar- of beroepsclausule

Bent u het niet eens met het besluit in deze brief?

Wanneer u naar aanleiding van het hierboven vermelde besluit vragen mocht hebben, dan kunt u ons altijd voor een verdere toelichting bellen. Ons telefoonnummer is 14 0223.

Als u belang heeft bij dit besluit kunt u bezwaar maken. Dit moet binnen zes weken na deze publicatie.

Bezwaar maken kan op twee manieren.

Online:

Dit doet u via www.denhelder.nl. (https://www.denhelder.nl/contact/bezwaar_maken of Bezwaar maken - Gemeente Den Helder). U heeft daarvoor uw DigiD nodig.

Per brief:

U kunt uw bezwaarschrift gericht tegen een besluit van het college van Burgemeester en Wethouders, de burgemeester of de gemeenteraad richten aan:

Secretariaat van de Commissie voor de bezwaarschriften, Postbus 36, 1780 AA Den Helder.

Of u levert het bezwaarschrift in bij de receptie van het stadhuis, Willemsoord 66 in Den Helder. De balie is open op maandag tot en met vrijdag van 8.30 tot 17.00 uur.

In het bezwaarschrift moet het volgende staan:

- uw contactgegevens zoals uw naam en adres (graag ook telefoonnummer en e-mailadres);
- de datum waarop u het bezwaar schrijft en verstuurt;
- een omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt. U kunt ook een kopie meesturen of een kenmerk van het besluit doorgeven;
- de reden(en) waarom u bezwaar indient en wat het besluit volgens u moet zijn;
- uw handtekening.

Het indienen van een bezwaarschrift schort niet de werking van het hierboven vermelde besluit op. Dat betekent dat het besluit blijft gelden in de tijd dat uw bezwaarschrift in behandeling is. Kunt u vanwege de spoedeisendheid van de betrokken belangen een beslissing op uw bezwaarschrift niet afwachten? Dan kunt u gelijktijdig met of na de indiening van uw bezwaarschrift de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Noord-Holland, Postbus 1621, 2003 BR Haarlem, vragen een voorlopige voorziening te treffen om de werking van het besluit voor de duur van uw bezwaarschriftprocedure te schorsen. Houdt u er rekening mee dat de rechtbank hiervoor kosten in rekening brengt. Zie ook: www.rechtspraak.nl

als het bezwaarschrift is ingediend en onverwijlde spoed, gelet op het betrokken belang, dat vereist. Voor de behandeling het verzoek wordt een bedrag aan griffierecht geheven.