



## Vragen aan het College namens de Stadspartij 23-11-2022

### Ongevallen (kruispunt) Fabrieksgracht e/o Ruyghweg

Geachte college,

N.a.v. de vele ongelukken op het kruispunt Fabrieksgracht-Ruyghweg maken wij, maar ook delen in de samenleving, onszelf toch ernstig zorgen. Dit is september jongstleden gebleken, maar ook in buurtonderzoeken over de Visbuurt door onze partij kwam dit sterk naar voren. Hierom hebben wij ook zelf een klein technisch onderzoek gestart waarom wij denken dat er zoveel ongelukken plaatsvinden. Onze doelstelling is verbetering van de situatie op dit kruispunt, daarom voorzien we onze schriftelijke vragen ook van een gedeelte met analyse potentiële vereiste verbeteringen; deze kan het college en de ondersteunende ambtenaren mogelijk helpen met extra inzicht en/of ideeën voor verbeteringen, graag dit zien als feedback. Hierom de volgende schriftelijke vragen:

1. Welke plannen zijn er nu en/of wat is het college van plan voor het kruispunt fabrieksgracht-Ruyghweg om dit kruispunt te verbeteren c.q. verkeersveiliger te maken?
2. Omdat er op de Fabrieksgracht ook recentelijk nog een dodelijk ongeluk heeft plaatsgevonden en er daar nu een woonwijk in aanbouw is de volgende vraag: Welke plannen zijn er nu en/of wat is het college van plan voor de fabrieksgracht om deze nog veiliger te maken?
3. Indien er plannen zijn, zien wij deze zo snel als mogelijk uitgevoerd gezien er vaak ongevallen plaatsvinden, dus indien er plannen zijn, per wanneer worden deze plannen uitgevoerd?
4. Welke tijdelijke maatregelen zou het college gezien de vele incidenten nu al kunnen nemen om de veiligheid te verbeteren voor weggebruikers op dit kruispunt en de Fabrieksgracht?

We zien uw beantwoording graag en zo spoedig als mogelijk tegemoet, uiteraard binnen de daarvoor geldende termijnen en procedures; we begrijpen ook dat het niet een eenvoudig op te lossen probleem zal zijn. In de 'Analyse Potentiële vereiste verbeteringen' proberen we ook de ernst aan te geven van de situatie en te laten zien waarom wij denken dat het er vaak fout gaat en de ambtelijke ondersteuning op ideeën te brengen. Ook zenden wij als bijlage ons buurtonderzoek visbuurt (blz.9) mee, waarmee we gedeeltelijk aantonen dat de situatie echt noodzaak heeft. We hopen ook op uw begrip voor de ernst, gezien de hoeveelheid ongevallen en de graad van de ongevallen en de maatschappelijke onrust moet ons inziens dit kruispunt echt verbeterd worden.

## Analyse potentiële vereiste Verbeteringen

### Aanleiding

Afgelopen jaren worden er al te vaak fietsers van hun fiets gereden of vinden er zelfs aanrijdingen plaats op het kruispunt Ruyghweg-Fabrieksgracht. Vaak zijn het kinderen op de fiets die slachtoffer zijn. Ambtenaren lijken al pogingen gedaan te hebben e.e.a. te verbeteren, de fiets inrichting Ruyghweg-Ruyghweg bijvoorbeeld, desondanks gebeuren er nog steeds ongevallen. Nog steeds vinden er 9 aanrijdingen per jaar plaats die simpelweg geregistreerd worden door de ambulance i.v.m ongevallen.

Bron: 112-Nederland.nl

ongevallen a/d ruyghweg met ambulance
26-9-2022
5-9-2022
20-8-2022
21-7-2022
24-6-2022
17-4-2022
22-11-2021
16-10-2021
7-10-2021
1-9-2021
2-6-2021
geen registratie hierna meer gevonden



Vanuit bedrijfsmatige risico beoordelingen, gerelateerd aan de Arbowet en de Machinerichtlijn t.a.v. preventieve technische inrichting en onderhoud en veiligheid, mogen ongevallen 1x in de 3-10 jaar plaatsvinden, deze worden hier ruimschoots overschreden. 1x per maand/kwartaal betekend risico-beoordelingstechnisch gelijk actie ondernemen of afsluiten. Dodelijk ongevallen mogen 1x in de 10jaar< plaatsvinden, maar is nooit wenselijk en moet altijd voorkomen worden. Alhoewel met weginrichtingen mogelijk andere richtlijnen gelden zou je maatschappelijk kunnen stellen dat voor weginrichtingen dezelfde richtlijn moet gelden, bedrijven worden hier immers ook op gecontroleerd.

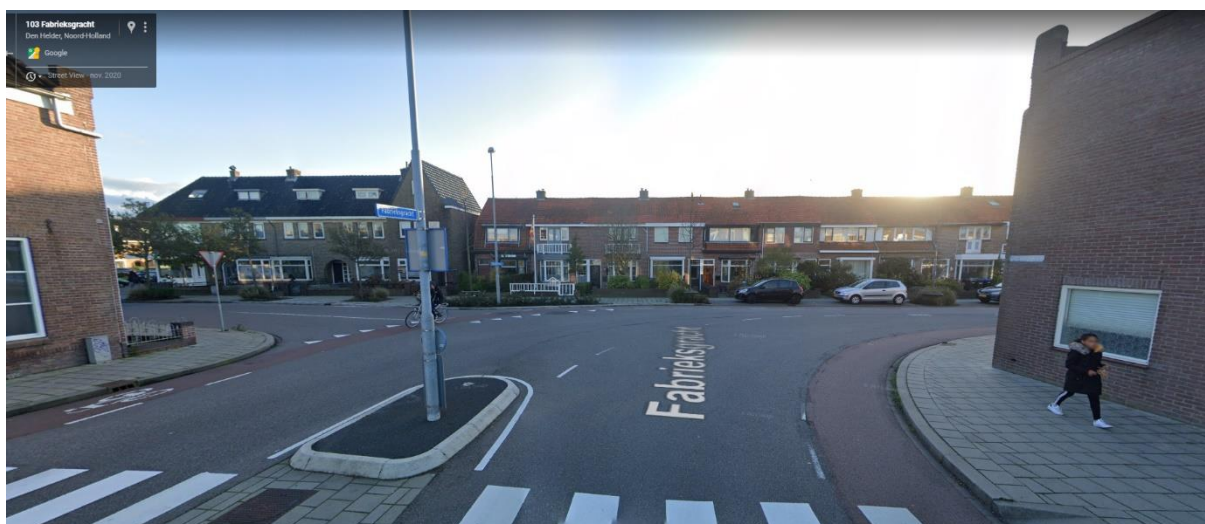
Auteur: ing. J. van der Kraan namens Stadspartij Den Helder

## Wat vindt er plaats

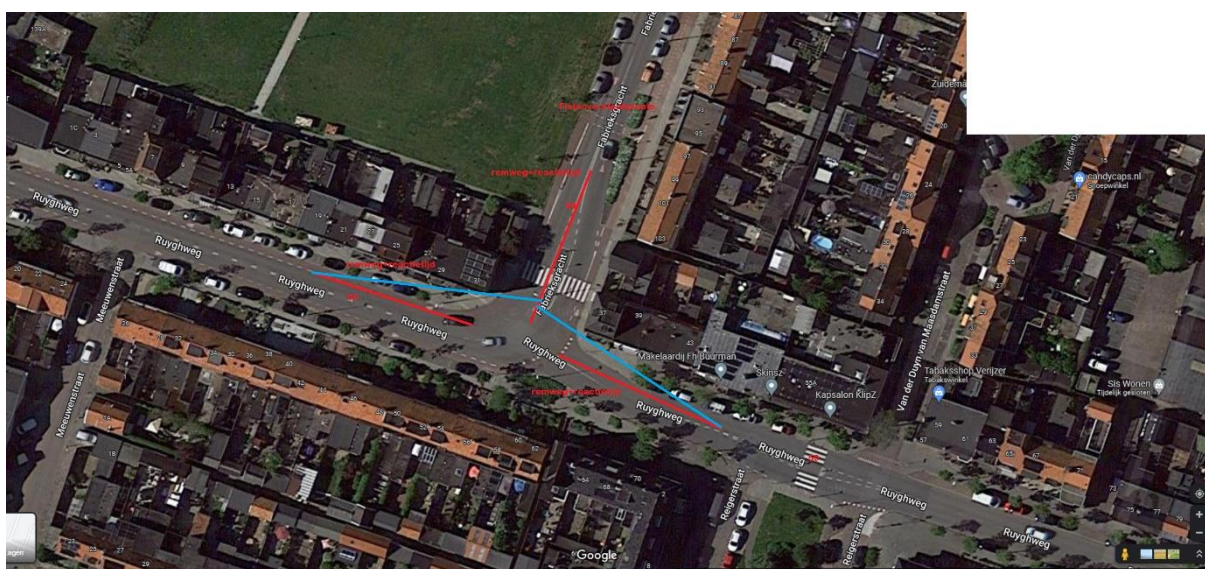
Bestuurders komen vaak te hard aanrijden en er wordt een illusie op voorrang verleend en kan er een drang ontstaan om snel voor te kunnen sorteren of een drang er snel tussen te moeten komen.

### *Vanaf Fabrieksgracht*

Bestuurders vanaf de Fabrieksgracht hebben pas op het allerlaatste moment zicht of ze veilig de bocht om kunnen richting Ruyghweg oost of -west. Dit terwijl ze denken geen belemmering te hebben i.v.m. voorrang richting Ruyghweg west, bestuurders kunnen dus de maximale snelheid aanhouden. Ook hebben deze bestuurders een fiets oversteekplaats welke vlak achter geparkeerde auto's is, dus moeilijk zichtbaar. De toegestane snelheid is 50 km/u. Ook hebben fietsers geen mogelijkheid hier goed voor te kunnen sorteren richting Ruyghweg west. En moeten in de binnenbocht staan te wachten voor auto's welke betrekkelijk snel langs hun moeten/mogen sturen.



Overzichtsperspectief van een bestuurder vanaf Fabrieksgracht, foto 2020



Zichtlijnen rekening houdend met de remweg – rode lijnen remweg, blauwe lijnen zichtlijnen

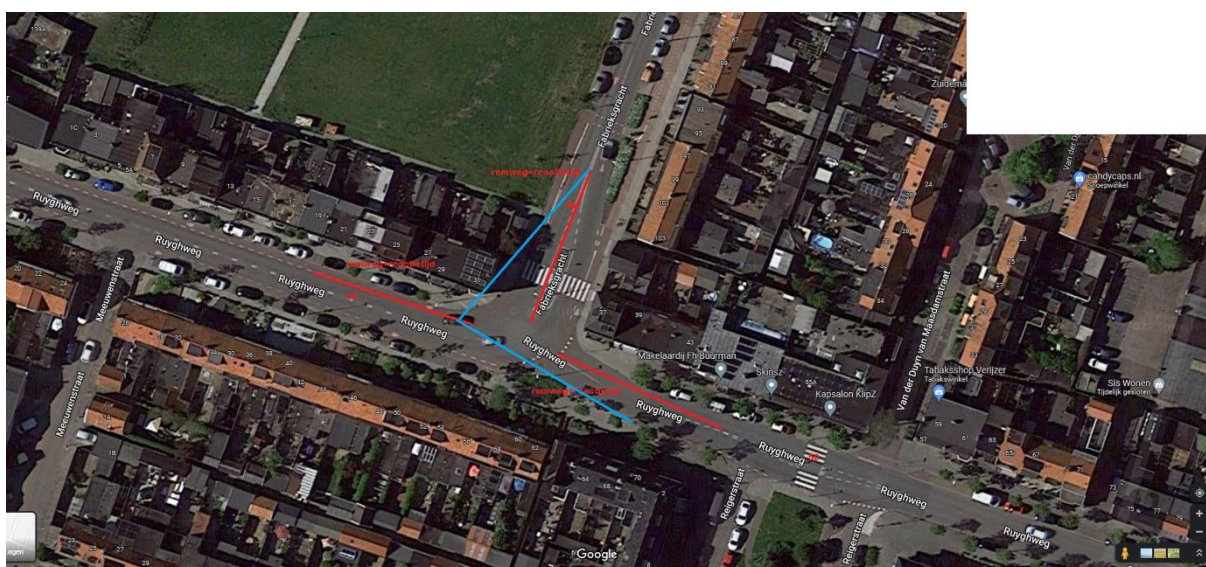


## Vanaf Ruyghweg West

Bestuurders vanaf Ruyghweg West hebben pas op het laatste moment overzicht of er iemand vanaf de Fabrieksgracht de Ruyghweg Oost in wilt slaan. Ook hebben deze bestuurders op bepaalde momenten van de dag, zeker in het najaar en voorjaar slecht zicht in hun spiegels. Los van het verblindingseffect in de spiegels geeft dit ook aanleiding tot het vergeten van de dode hoek of niet tijdig zien van evt. fietsers welke Ruyghweg oost in kunnen slaan, een auto van opzij is gevaarlijker voor een bestuurder immers. De toegestane snelheid van 50 km/h en mogelijk een haastige bestuurder geeft ook nog eens de mogelijkheid om de bocht af te snijden; mits er geen tegenliggers van Ruyghweg oost zijn.



Overzichtsperspectief van een bestuurder vanaf Ruyghweg West, foto 2020



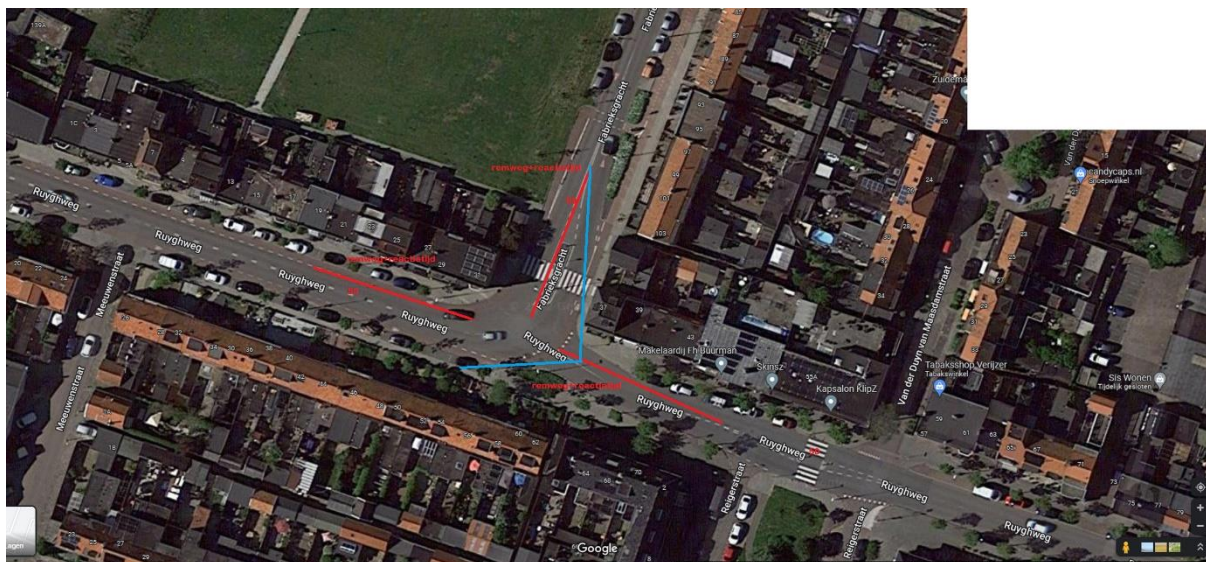
Zichtlijnen rekening houdend met de remweg – rode lijnen remweg, blauwe lijnen zichtlijnen

## Vanaf Ruyghweg Oost

Bestuurders vanaf Ruyghweg Oost hebben pas op het laatste moment overzicht of er iemand vanaf de Fabrieksgracht hun pad doorkruist richting Ruyghweg Oost of richting Ruyghweg West. Ook kan een fietser onzichtbaar een lange tijd in het raamdorpel van de auto verstopt zitten door de aansnijdende hoek; dit verklaart i.c.m. de hoge snelheid die er gereden mag worden mogelijk vaak de aanrijdingen. Ook speelt hier zon weer een factor, vooral s middags in het voor- en najaar.



Overzichtsperspectief van een bestuurder vanaf Ruyghweg Oost, foto 2018 – middenberm is aangepast inmiddels



Zichtlijnen rekening houdend met de remweg – rode lijnen remweg, blauwe lijnen zichtlijnen



## **Wat doet een snelheidsverlaging van 50 km/u naar 30 km/u**

*Vanaf Ruyghweg West.*

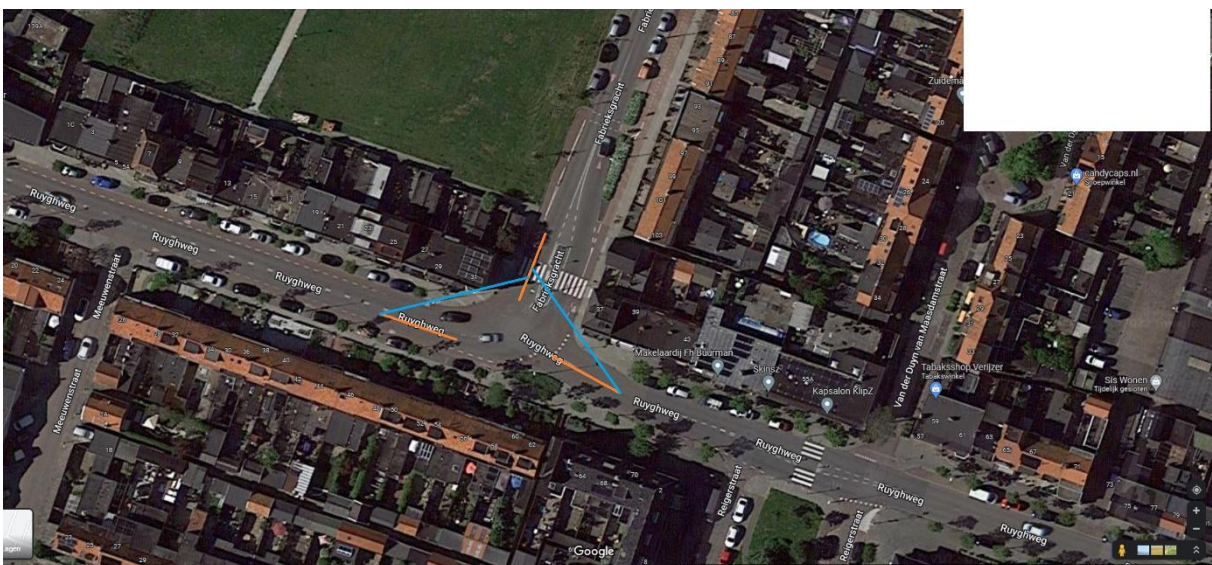
Wordt voor alle noodingrepen de remweg op het kruispunt zelf net lang genoeg. Voorwaarde is dan inrichting als 30 km/u-deel om hard rijden te voorkomen.



*Vanaf Ruyghweg West - Oranje lijnen remweg, blauwe lijnen zichtlijnen*

*Vanaf Fabrieksgracht*

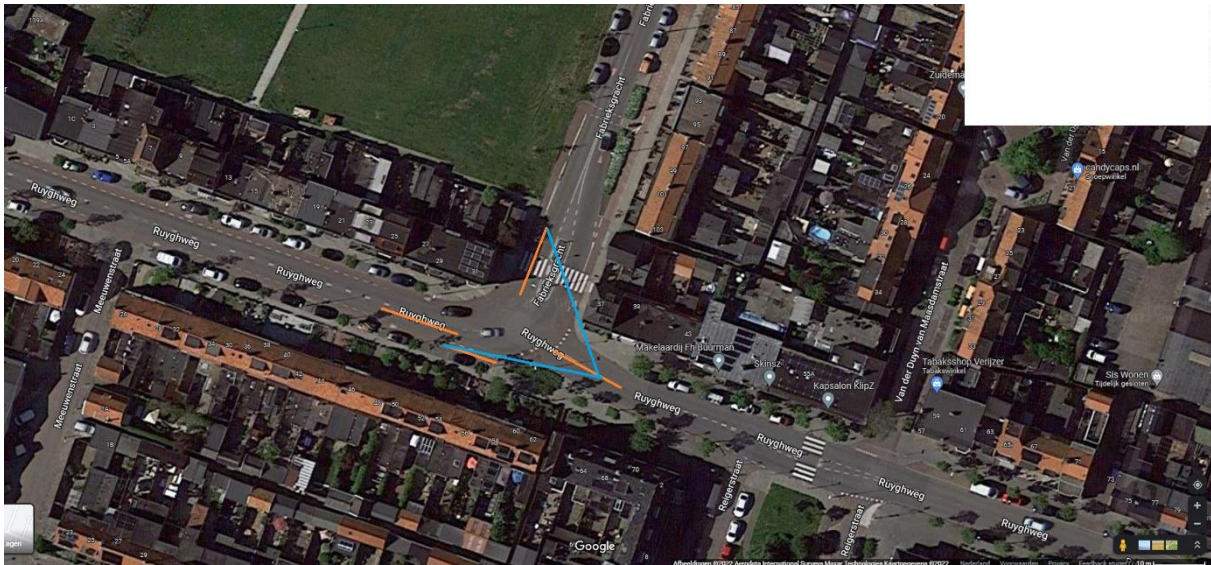
Wordt voor alle noodingrepen de remweg op het kruispunt zelf net lang genoeg. Voorwaarde is dan inrichting als 30 km/u-deel om hard rijden te voorkomen. Om het voor fietsers veiliger te maken om over te steken zouden extra roze voorsorteer vakken op de middenberm moeten komen.



*Vanaf Fabrieksgracht - lijnen remweg, blauwe lijnen zichtlijnen*

### *Vanaf Ruyghweg West.*

Blijft problematisch, de fietser zijn manier van aansnijden veroorzaakt ondanks de snelheidsverlaging nog moeilijk zicht. Deels i.g.v. een heuvel welke snelheidsbeperkend werkt op de voertuigen, maar ook zonlicht en bebouwing t.o.v. fabrieksgracht speelt hierbij een rol. Hier moet, omdat de noodremweg het fietspad doorkruist op het kruispunt een stopstreep en -bord komen. Ook zal een heuvel / verkeersdrempel helpen de snelheid hier er flink uit te gooien. Ook kan er extra ruimte gewonnen voor de fietsers door de rijbaan van de fietsers meer naar voren te halen en de haaiantanden/stopstreep meer richting Ruyghweg Oost. Dit verslechterd het zicht van de bestuurder op de Fabrieksgracht, maar bij deze lagere snelheid moet dit minder een probleem zijn.



*Vanaf Ruyghweg Oost - Oranje lijnen remweg, blauwe lijnen zichtlijnen*





## **Aanbevelingen**

Een 30 km/u zone inrichten in het gebied van dit kruispunt en een stopgebod vanaf Ruyghweg Oost. Dit verbetert het resultaat i.g.v. de noodingrijpen aanzienlijk en dwingt auto's 2x te kijken alvorens voorrang te nemen.

Verder duidelijker maken dat de auto te gast is door verder inkleuren fietspaden in het asfalt.

Aanduidingen plaatsen t.b.v. een gevaarlijke kruispunt, overzicht is pas op het laatst t.b.v. dit kruispunt.

Verder palen en heuvels in het asfalt om degene die wilt racen – bewust of onbewust – alsnog af te remmen; ook op rijbaanscheidingen.

Ook verplaatsing van de het Zebrapad en toevoeging maakt het vriendelijker voor de voetgangers richting en van centrum en helpt de snelheid er uit halen.

Zie overzichtsplattegrond hieronder voor hoe/wat. Gezien de hoeveelheid ongevallen is elke maand uitstel wachten op een nieuw ongeval, dus dit dient met hoogste spoed opgepakt te worden.

## **Extra Aanbevelingen**

Ook heeft er op de fabrieksgracht een dodelijk ongeval plaatsgevonden nabij het zebrapad nota bene. Ook hier vind het aanbeveling deze weg in te richten als 30km/u zone i.v.m. de grote hoeveelheid geparkeerde auto's welke het zicht belemmeren. Ook omdat het hier soms bij de oversteekplaats met de gracht vaak bijna fout ook dit deel als auto te gast in te richten.



