



19 februari 2020- Versie 1.0 definitief

Autorisatieblad

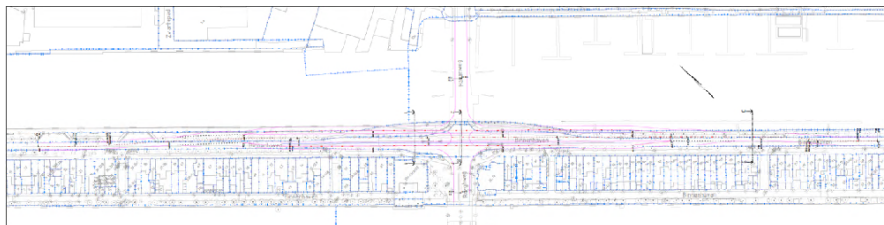
	Naam	Akkoord	Datum
Opgesteld door	Reehorst, DA		26 september 2019
Gecontroleerd door	R. Morsch		19 februari 2020
Vrijgegeven door	C. Molenaar		19 februari 2020

Op dit autorisatieblad ontbreken de handtekeningen wegens de digitale verwerking van ons vrijgaveproces.
Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven. 19 februari 2020

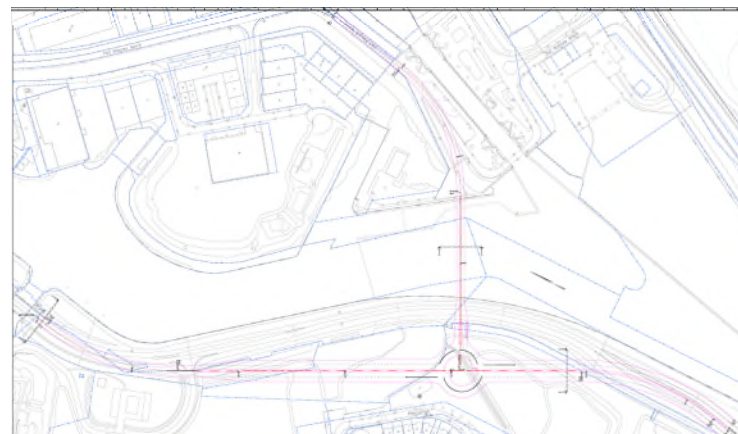
Samenvatting

De bereikbaarheid van Den Helder is al jaren een probleem, vooral op vrij- en feestdagen ontstaat er file op de N250 door met name vakantieverkeer naar Texel. De situatie in Den Helder is vrij uniek, aangezien de ligging in de kop, met aan drie kanten beschermd water (Natura-2000 en NNN). Daarnaast zijn het centrum en Willemsoord beschermd stadsgezicht, is er een marineterrein met beperkte toegang én zijn er zogenaamde plofzones rondom opslag van explosieven.

In deze analyse zijn de verschillende onderzoeken uit het verleden nogmaals bekeken en is er gekeken of deze onderzoeken in de huidige tijd verlichting bieden. De varianten zijn gescoord in een afweegkader, waaruit vier kansrijke mogelijkheden nader bekeken zijn. Van deze kansrijke alternatieven zijn er twee die ingrijpende maatregelen behoeven, de Ravelijnbrug en de ongelijkvloerse kruising bij de Havenweg. Dit zijn maatregelen die de doorstroming op de N250 verbeteren én de bereikbaarheid van de haven en Marine, maar wel een grote investering vragen en ingrijpend zijn voor de omgeving. De varianten zijn uitgewerkt in dwars- en lengteprofielen in de bijlage (voorbeeld in figuur 1 en 2).



Figuur 1: Dwarsprofiel verdiepte ligging N250



Figuur 2: Dwarsprofiel Ravelijnbrug

Een reserveringssysteem bij de TESO, zoals zeer gebruikelijk bij veerboten, zou de situatie op de N250 beheersbaarder maken en vergt geen ingrijpende maatregelen. Echter de TESO ziet geen problemen, de capaciteit van de boot heeft geen reserveringssysteem. Helaas wordt hierbij geen rekening gehouden met de capaciteit van de N250 en de problemen die de toeristenstroom met zich meebrengen. Door een reserveringssysteem is de situatie op de N250 beter te reguleren. Door per boot een beperkt aantal tickets uit te geven en deze te verdelen over de dag, wordt de stroom toeristenverkeer gedoseerd over de N250 geleid en blijft congestie op piekmomenten uit.

Dynamisch verkeersmanagement is het eenvoudigst te implementeren. De weggebruiker wordt tijdig geïnformeerd over eventuele extra reistijd via de N250 en kan de keuze maken een alternatieve route te nemen. Deze alternatieve route gaat via de Langedijk of via de Zanddijk. De drukte op de N250 zal daardoor afnemen. Echter bij de kruising Kanaalweg/Het Nieuwe Diep komen de wegen weer bij elkaar, waardoor congestie daar alsnog kan ontstaan.

Inhoudsopgave

Samenvatting	1
Inleiding	3
1 Onderzoeken	5
1.1 Beleidskader	5
1.2 Bereikbaarheidsonderzoeken	7
1.3 Alternatieve oplossingen	12
2 Beperkingen	14
3 Afwegingskader	1
4 Kansrijke alternatieven	3
4.1 Het 'Manifest N250'	3
4.2 Ravelijnbrug	4
4.3 Reserveringssysteem TESO	5
4.4 Dynamisch verkeersmanagement	5
5 Conclusies	6
Colofon	7

Inleiding

Ruim 30 jaar geleden zijn de eerste onderzoeken naar de bereikbaarheid van Den Helder gestart. In de afgelopen 30 jaar zijn er vele mogelijke oplossingen bedacht en onderzocht. Niet alleen door de gemeente Den Helder, de provincie Noord-Holland maar ook door de Marine, het Haventerrein, de TESO, omwonenden en andere stakeholders. Daarbij valt ook steeds de bijzondere locatie van Den Helder op. Den Helder heeft namelijk te maken met beperkingen van het water (Noordzee, Waddenzee en Noordhollandsch kanaal), de Marine met een eigen terrein, het beschermde stadsgezicht, natuurgebieden en plofzones. Deze beperkingen maken het erg lastig een concrete oplossing te vinden voor het bereikbaarheidsprobleem. Daarnaast komt dat, hoewel anders ervaren, de extra reistijdminuten over een jaar door congestie niet meteen aanleiding geven tot grote infrastructurele aanpassingen. Ook wordt de reis naar Den Helder als tijdrovend beschouwd, wat niet bijdraagt aan het bereikbaarheidsgevoel voor Den Helder.

In dit rapport kijken we opnieuw naar alle onderzoeken en alle mogelijke oplossingen en alternatieven die daarin zijn aangedragen. Daarnaast kijken we naar de begrenzing van Natura-2000 gebied, plofzones en beschermde stadsgezichten om te bepalen waar ruimte ligt en waar mogelijkheden liggen. Daarbij houden we een sterke focus op de middellange termijn oplossingen. Immers voor de korte termijn zijn besluiten genomen om de doorstroming te verbeteren, zoals het aanpassen van de kruising Havenweg en Het Nieuwe Diep en iVRI's.

We nemen alle oplossingen mee, van het verplaatsen van Texel naar Friesland (voorgesteld, boot vanuit Harlingen) of een nieuwe veerboothaven bij Den Oever tot een reserveringssysteem voor overtochten van de TESO.

Bereikbaarheid

Om de bereikbaarheid van Den Helder in kaart te brengen en mogelijke middellange termijn oplossingen te bieden voor het verbeteren van de bereikbaarheid, is het essentieel bereikbaarheid te definiëren.

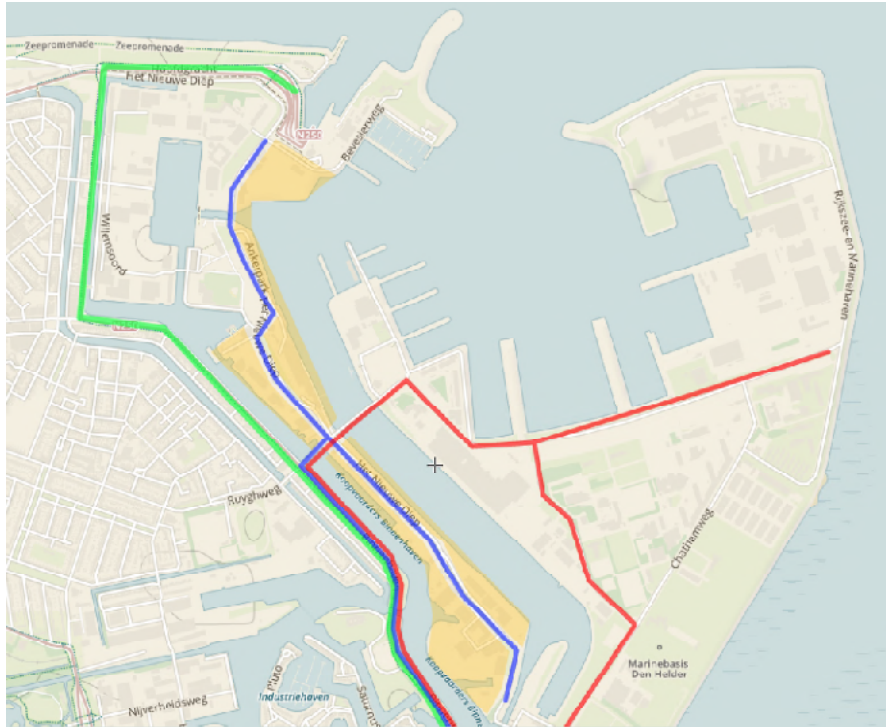
Bereikbaarheid is een veelgebruikte term. Soms wordt met bereikbaarheid het gemak bedoeld waarmee zoveel mogelijk mensen een plek kunnen bereiken. In andere gevallen gaat het over fileproblematiek, parkeerproblemen of het aantal bestemmingen dat gebruikt kan worden vanaf een bepaald punt. Het Rijk gebruik in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte de moeite uitgedrukt in tijd en kosten per kilometer die het de gebruiker kost om de bestemming te bereiken. Onderzoekers nemen de afstand die moet worden afgelegd om een bestemming te bereiken mee in de definitie.

Wanneer de bereikbaarheidsindicator wordt ingevoerd voor Den Helder komt daar een BBI uit van 89, in vergelijking met Nederland, BBI 99, scoort Den Helder dus beter op bereikbaarheid of wel de hemelsbrede deur-tot-deursnelheid naar een gebied. Echter de ervaren bereikbaarheid, iets wat niet te vatten is in cijfers, is in Den Helder anders; mensen ervaren de reistijd in en naar Den Helder als lang en langzaam.

Huidige situatie

In Figuur 3 zijn de belangrijkste gebied-ontsluitende routes voor gemotoriseerd verkeer van de drie belangrijkste gebruikersgroepen weergegeven. De oranje vlakken geven de bestaande haven- en bedrijventerreinen weer.

Groen laat de belangrijkste route voor toeristisch verkeer zien. Verkeer richting de TESO en het centrum gebruikt de N250. De rode lijnen geven de twee ontsluitingsroutes van het marine verkeer weer. De blauwe toont de ontsluitingsroute voor het havenverkeer. Zichtbaar is dat het zuidelijk deel van de N250 in Den Helder door alle groepen wordt gebruikt. Congestie op de N250 is daarom niet verwonderlijk.



Figuur 3: gebiedsontsluitingsroutes huidige situatie Den Helder

1 Onderzoeken

In de afgelopen jaren is er veel geschreven over de bereikbaarheid van Den Helder. Van ambities en visies tot onderzoeken naar problematiek en oplossingen. In dit hoofdstuk geven we een korte analyse van de wensen en varianten die hier uit voortvloeien.

1.1 Beleidskader

Om de bereikbaarheid in de Kop van Noord Holland te verbeteren zijn er verschillende beleidsdocumenten opgesteld om dit te bewerkstelligen. Beleidsdocumenten zijn de documenten opgesteld door de provincie, gemeenten maar ook samenwerkovereenkomsten zoals De Kop Werkt! waar de Kopp gemeenten samenwerken met de provincie.

Regionaal Ambitiedocument 1.0 (2016)

In het Regionaal Ambitiedocument (2016) wordt als opgave gesteld: “Het maken van een integraal bereikbaarheidsprogramma vanuit de identiteit van de aanliggende gebieden en regio’s. Met een koppeling aan een uitgesproken profilerings- of karakter voor de afzonderlijke wegen. Het uitwerken van de infrastructuur als ruggengraat en identiteitsdrager van het betreffende gebied en bijbehorende economische functies, waarbij:

- Economische hotspots goed bereikbaar;
- Hoofdwegen met een goede doorstroming;
- Verbeterde oost-westverbindingen;
- Hoofdwegen met een herkenbare eigen identiteit;
- Herontworpen verbindingen voor auto, fiets en voetgangers tussen kust en achterland;
- Goed bereikbare parkeerplaatsen in de kustplaatsen;
- OV-knooppunten Schagen, Den Helder-Zuid en Den Helder die de kust bedienen;

- Groene routes voor langzaam verkeer van en naar de Noordzeekust;
- Nieuwe vervoersconcepten/

Structuurvisie Den Helder 2025, 2012

In de Structuurvisie Den Helder 2025 wordt voor de infrastructuur als ambitie gesteld dat de knelpunten in de hoofdinfra opgelost worden. Hoewel Den Helder in Noord-Holland periferie is, is het een centrumgemeente voor de Kop van Noord-Holland, deze positie ziet Den Helder graag versterken. De infrastructuur moet zorgen voor vlotte verbindingen naar voorzieningen, zonder al teveel belemmeringen. Goede bereikbaarheid is immers een randvoorwaarde voor het versterken van de economische potenties, concreet gericht op:

- Het verkorten van de reistijden over weg, water en spoor op regionaal en provinciaal niveau. Wegverbindingen sneller te maken en snel en aantrekkelijk openbaar vervoer richting de Randstad.
- Het bieden van vlotte en betrouwbare verbindingen van en naar de haven ten behoeve van de offshore-sector, met het oog op toelevering van goederen naar de schepen aan de kades.
- Het bieden van attractieve routes en stadsentrees voor auto en fiets voor toeristisch-recreatief verkeer.

Visie Infrastructuur Den Helder 2025, 2011

De opgave voor infra zijn benoemd in dit document:

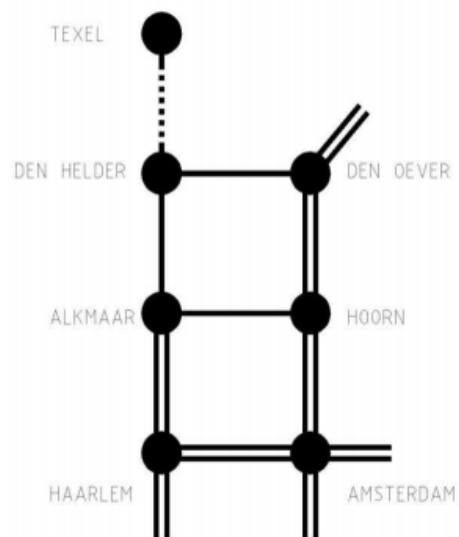
1. Positie centrumgemeente versterken, dit betekent voor de infra dat er vlotte verbindingen zonder te veel belemmeringen naar Den Helder zijn.
2. Economische speerpunten faciliteren, zoals offshore, haven, kennis, technologie, duurzame energie, toerisme, recreatie, zorg en wellness. Goede bereikbaarheid is hier een randvoorwaarde.

- a. Verkorting van de reistijd ten opzichte van de nationale economische centra (randstad);
 - b. Vlotte en betrouwbare verbindingen van en naar de haven;
 - c. Attractieve routes en stadsentrees voor auto en fiets.
3. Bijdragen aan goed woon-, werk- en leefmilieu
- a. Alle wijken, deelcentra en werklocaties goed en veilig bereikbaar;
 - b. Geen beperkingen in leefbaarheid door overmatig autoverkeer.

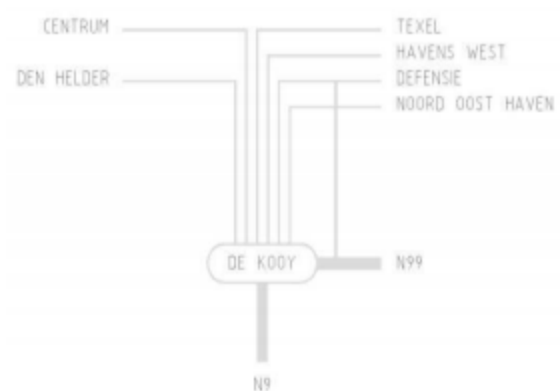
Verwachting is dat de er meer havenverkeer komt door meer toeristisch verkeer naar Texel en de groei van de offshore-sector.

De verkeersinfrastructuur voldoet op veel punten, maar kent ook verbeterpunten:

- De bovenregionale bereikbaarheid is van mindere kwaliteit, geen rechtstreekse snelweg, zie *Figuur 4*;
- De bereikbaarheid van de haven is kwetsbaar als gevolg van congestie op piekmomenten, hier wordt nog gesproken over realisatie van de Noordoosthaven;
- Knooppunt de Kooy en directe omgeving vormen een knooppunt van verkeersstromen, zie *Figuur 5*.



Figuur 4: Geen directe aansluiting op nationaal netwerk autosnelwegen



Figuur 5: Vermenging verkeer vanaf de Kooy

Coalitieakkoord Ruimte voor Groei 2015-2019

In het Coalitieakkoord Ruimte voor Groei wordt nogmaals onderstreept dat het wegnemen van knelpunten teneinde de bereikbaarheid te vergroten essentieel is.

Samenwerkingsovereenkomst De Kop Werkt!

In de samenwerkingsovereenkomst De Kop Werkt! wordt aangedrongen op een onderscheid tussen de bereikbaarheid naar en de bereikbaarheid in Den Helder. Daarnaast wordt de Netwerkkwadrant toegelicht, de basisstructuur van de ontsluiting van de Kop, gevormd door het geoptimaliseerde netwerk N9, N99, A7 en N23.

Verbeteren bereikbaarheid Holland boven Amsterdam, mei 2019

Holland boven Amsterdam (HbA) en Metropoolregio Amsterdam (MRA) werken samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Het gaat om het verbeteren van de doorstroming op de A9/N9 en de A7 corridors. Daarnaast ook het verbeteren van de Oost-Westverbindingen, Ring Alkmaar, realiseren PHS en doorfietsroutes. Volgens wethouder Keur houdt de ontwikkeling op weg en spoor geen gelijke tred met de ontwikkelingen in de regio.

Integrale verkenning haven Den Helder

In dit rapport wordt een toekomstbeeld geschetst voor de haven van Den Helder. Aanbeveling is het civiele verkeer te scheiden van het militaire verkeer. Ook het havenverkeer en het recreatief vervoer zou gescheiden kunnen worden, middels een nieuwe parallelweg naast de N250. Verkeerskundig zou de situatie voor Den Helder verbeteren, echter een nieuwe parallelbaan creëert ook weer beperkingen. Daarnaast stelt het rapport dat de ruimte beperkt blijft in Den Helder, waardoor een nieuwe noordoosthaven verlichting kan bieden.

Conclusie

Concluderend kunnen we stellen dat er in alle visies en ambities getracht wordt de bereikbaarheid van Den Helder te verbeteren en knelpunten op te lossen. De manier waarop wordt in de volgende paragraaf onderzocht.

1.2 Bereikbaarheidsonderzoeken

Om de visies en ambities uit de beleidsdocumenten gestalte te geven zijn er verschillende onderzoeken gedaan naar varianten. In deze paragraaf lichten we deze onderzoeken kort toe en vatten de varianten samen. We focussen ons daarbij op de bereikbaarheid van de N250, de doorgaande route vanuit de Randstad naar Texel. Het beheer van de N250 ligt bij de provincie Noord-Holland, de omliggende en kruisende wegen zijn in beheer van de gemeente.

Integrale aanpak N250 Haskoning, 1998

Reeds in 1998 is duidelijk dat er problemen zijn met de bereikbaarheid van Den Helder, voornamelijk richting de TESO-veerboot. Het doel van de studie uit 1998: “het aangeven van oplossingsrichtingen voor de toekomstige problematiek van de N250 tussen de N9/N99 en de TESO afvaart, alsmede het bepalen van parkeervoorzieningen in het havengebied van Den Helder”. Reeds in '98 werd gesproken van een langer toeristisch seizoen en dus problemen op de doorstroming betekent op donderdagen en vrijdagen.

Oplossingsrichtingen:

1. Het verhogen van de wegvak- en kruispuntcapaciteit:
2. Het beheersen van het autoverkeer: Dosering, aanpassen verkeerscirculatie en juiste keuze nieuwe ontwikkelingen
3. Aanleg nieuwe weginfrastructuur:

Bij deze oplossingsrichtingen scoort de nieuwe infrastructuur het best. Het gaat hier om relatief grote of in de tijd geplaatst geconcentreerde

verkeersstromen, die de verkeersafwikkeling op de N250 beïnvloeden. Deze verkeersstromen zijn hier het veerbootverkeer en het autoverkeer naar de marine. Het gaat hier om de aanleg van de Ravelijnbrug en afsluiting van de Moormanbrug voor autoverkeer. Toeristisch verkeer kan via het Nieuwe Diep. De straten blijven tweerichtingsverkeer, alleen de bewegwijzering van en naar de TESO gaat via één richting.

Notitie kruising N250, Haskoning (2000)

In deze notitie worden een aantal varianten op kruisingen met de N250 nader uitgewerkt. Voor de kruising met de calamiteitentoeegang van luchthaven de Kooy zijn geen varianten opgesteld. Voor de kruising met de Guldemondweg zijn twee varianten opgesteld. Inmiddels is deze kruising aangepast dus deze varianten worden hier verder niet behandeld.

Voor de kruising met de Ravelijnweg werd in 2000 al rekening gehouden met een Ravelijnbrug. Deze zou goed passen in het verlengde van de huidige Ravelijnweg. In de notitie wordt een rotonde aanbevolen, deze ligt er inmiddels. Volgens de notitie is een Ravelijnbrug verkeerstechnisch goed inpasbaar. De locatie van de Ravelijnbrug is door de aanwezigheid van de plofzone verschoven maar deze variant is nader uitgewerkt in bijlage 2 en paragraaf 4.2.

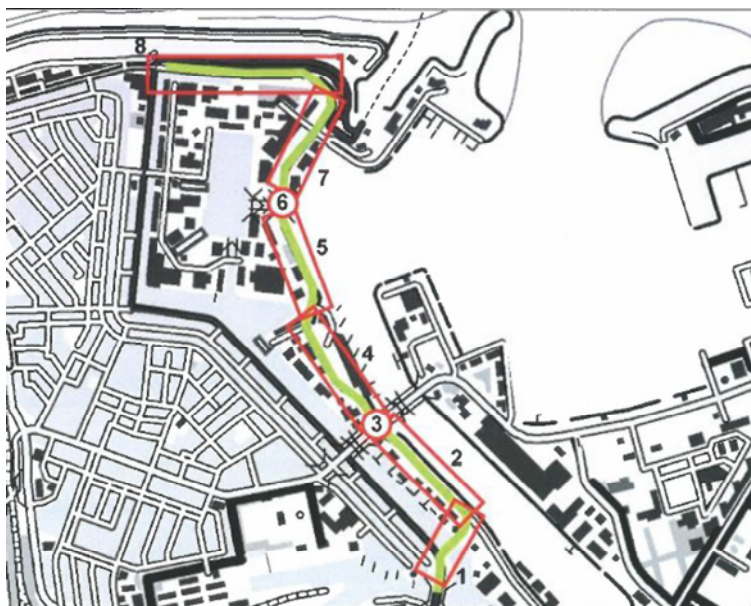
De kruising met de Binnenhaven – van Kinsbergenbrug – Ruyghweg is de drukste van de kruisingen. Hier worden twee varianten geschetst. Een onderdoorgang en een tweestrooks rotonde. Een tweestrooks rotonde zou qua ruimte net mogelijk zijn. Dit zou wel concessies opleveren voor fietsers. De onderdoorgang biedt duidelijke voordelen voor de doorstroming in het doorgaande verkeer. Voor deze varianten zouden uiteraard ook concessies gedaan moeten worden. Voor een nieuwe schets van de onderdoorgang, zie bijlage 1 en paragraaf 4.1.

De kruising met de Weststraat – Beatrixstraat wordt een variant met een rotonde beschreven. Voor de kruising met het Molenplein – Hoofdgracht zijn twee oplossingsrichtingen beschreven, een VRI geregeld kruispunt of een rotonde. Inmiddels is deze kruising voorzien van een VRI.

Haalbaarheidsstudie ontsluitingsroute TESO over het Nieuwe Diep, Grontmij (2006)

In deze studie wordt een alternatief tracé onderzocht via de havendijk (Het Nieuwe Diep en Het Nieuwe Werk). In het onderzoek wordt een viertal varianten geschetst voor het nieuwe tracé. Een variant met een nieuwe brug over de Koopvaardersbinnenhaven en het afsluiten van de Van Kinsbergenbrug voor autoverkeer. Een variant met een rijstrook op de nieuwe brug over de Koopvaardersbinnenhaven voor het doorgaande verkeer richting het zuiden en een bypass voor verkeer van de Hoofdgracht naar de TESO-veerhaven. Als laatste variant, de aansluiting met de Binnenhaven middels een ongelijkvloerse kruising. De variant die de voorkeur geniet sluit in het zuidelijk deel via een nieuwe brug over de Koopvaardersbinnenhaven. Daarna volgt het tracé de bestaande weg van Het Nieuwe Diep aan de zuidzijde van de Hoofdgracht.

Uit de verkeersmodellen kunnen we opmaken dat deze variant een goede en passende oplossing biedt voor de verkeerssituatie. Echter de Havenbrede Beveiligingswet gooide roet in het eten. Deze wet schrijft voor dat havengebonden verkeer in alle situaties gecontroleerd moet kunnen worden. Wanneer recreatief verkeer door dit havengebonden verkeer rijdt, zou er een oncontroleerbaar veiligheidsrisico kunnen ontstaan.



Figuur 6: Tracé ontsluiting TESO

Krimp of niet: Advies betreffende demografische ontwikkeling Den Helder (2010)

Den Helder is weliswaar geen echte krimpregio, maar de bevolking daalt wel. Om het tij te keren, moet Den Helder kiezen voor realisatie van de economisch potenties van de haven. Daarnaast de herstructurering van het centrum doorzetten en de aansluiting met het havengebied. Zet daarnaast in op de verdere ontwikkeling van kennisconcentratie rondom het maritieme cluster en bouw de innovatiekracht rondom de offshore verder uit. Om dit te bewerkstelligen zal de bereikbaarheid van en in de Kop moeten verbeteren.

Verkeersonderzoek N250 Den Helder, DHV (2010)

In dit rapport wordt voor de middellange termijn een viertal oplossingsvarianten aangedragen (zie ook *Figuur 7*):

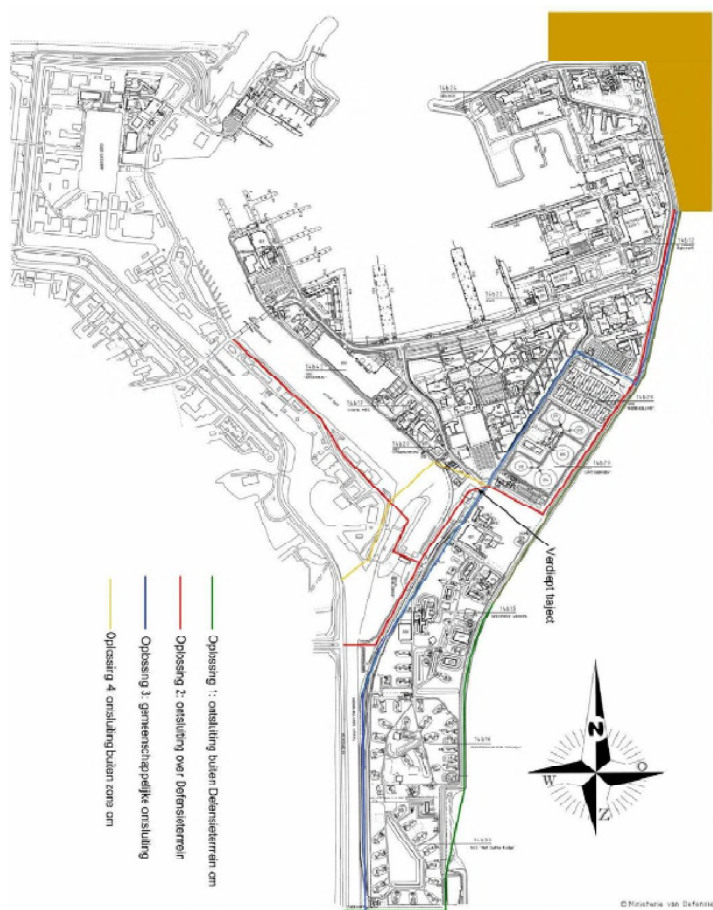
- Uitbreiding van het bestaande netwerk (extra opstelstroken/langere opstelstroken);
- Aanleg van een brug ter hoogte van de Ravelijnweg naar het marineterrein, alleen voor marineverkeer.
- Aanleg van een brug ter hoogte van de Ravelijnweg naar het marineterrein, voor marine- en economisch verkeer.
- Aanleg van een nieuwe (brug)verbinding tussen de Ravelijnweg en het havengebied.



Figuur 7: Oplossingsvarianten middellange termijn DHV

Ontsluiting Noordoost haven Den Helder, Grontmij (2011)

In dit onderzoek wordt de haalbaarheid van een nieuw te ontwikkelen haven ten noordoosten van Den Helder nader onderzocht. Hierbij worden er vier varianten geschetst, zie *Figuur 8*. Uit de conclusie van het rapport blijkt wel dat geen van de varianten verkeerskundige oplossingen biedt.



Figuur 8: Ontsluiting Noordoost Haven

Ontsluitingsstructuur en ruimtelijke ontwikkeling Den Helder, Grontmij (2011)

Dit rapport stelt dat er voor de middellange termijn een goede oplossing moet komen voor het verkeer naar de stad, het havenverkeer, het marineverkeer en het Texelverkeer. Voor de middellange termijn geldt dat

de TESO-haven nog niet is verplaatst. Het marineverkeer en het verkeer van de bedrijven aan Het Nieuw Diep kunnen waar nodig afgewikkeld worden via een nieuwe route. De Van Kinsbergenbrug en de Moormanbrug kunnen waar nodig worden afgesloten voor autoverkeer.

PvA bereikbaarheidsstudie Kop van Noord-Holland, APPM (2017)

Combinatie waar twee trajecten samenkomen. Die van de kwartiermaker van de provincie Noord-Holland en het programma De Kopt Werkt!. Voornamelijk gericht op welke processtappen er gezet gaan worden. Geen concrete alternatieven die benoemd worden.

Kavel 3 aanpassing kruising van N250 met de Ruyghweg, Sweco (2018)

In dit rapport zijn drie varianten onderzocht voor de kruising N250 met de Ruyghweg: het rechtsafverbod vanaf de Havenweg, het linksafverbod vanaf de N250 en een gecombineerde variant. De eerste variant scoort het beste op cyclustijd, verkeersveiligheid en doorstroming elders op de N250. Daarnaast beveelt het rapport aan alle VRI's in een beheer te brengen, provincie of gemeente. De stappen om dit te realiseren worden nu al genomen.

Kavel 4 dynamisch verkeersmanagementsysteem, Sweco (2018)

De ombouw van VRI naar iVRI en implementatie van slimme software zorgt voor betere doorstroming en verminderde CO2 uitstoot. Het beheer van de VRI's is in beheer van de provincie Noord-Holland gekomen. De VRI's gaan een jaar monitoren, alvorens het omgebouwd kan worden naar iVRI's.

Economische Waarde N250, Ecorys (2018)

De N250 is een van de weinige ontsluitingswegen van Den Helder. Dit komt mede doordat Den Helder op een landhoofd ligt, omgeven door water/haven en natuurgebied. Naast de N250 heeft Den Helder twee wegen die de stad verbinden met Julianadorp. Echter uit schattingen blijkt dat 75% gebruik maakt van de N250. Voor regio-overschrijdend en verkeer

naar Texel ligt dit getal hoger. Daarmee is de N250 de belangrijkste ontsluitingsweg. Zogenaamde sluiproutes, wanneer er congestie is op de N250, zijn er via Huisduinen, de Ravelijnweg en het Nieuwe Diep. De haven met de marine, het centrum van Den Helder en toeristisch verkeer onder andere naar Texel maakt veelal gebruik van de N250. Alleen al op het marineterrein werken 6.800 mensen, maar met de groeiwens van de marine moet dit aantal oplopen naar zeker 7.800-8.300 mensen. Naast de marine werken er circa 2.500 mensen in de bedrijven van de Haven van Den Helder. Veel van deze werknemers komen met de auto naar het werk. Daarnaast zijn er veel vervoersbewegingen van bezoekers, klanten, (toe)leveranciers en afnemers. Verder kent Den Helder door beperkte ruimte aan de kades veel intern verkeer, waarbij verkeer tussen de havenbedrijven en de tweede vestiging (verder van de haven af, gebruikt voor opslag) bestaat.

Den Helder vervult een centrumfunctie voor de Kop van Noord-Holland, daarmee trekt het naast werknemers ook winkelend publiek aan en mensen die gebruik willen maken van de faciliteiten van het centrum.

Texel is toegankelijk voor auto's, waardoor er veel mensen met de auto naar Texel gaan. Texel is erg populair, de frequentie van de bezoeken neemt toe, en het aantal toeristen dat naar Texel gaat groeit ook nog steeds. Dit betekent meer verkeersbewegingen naar het Waddeneiland. De TESO verwacht dat in 2040 2,4 miljoen personenauto equivalent (pae's) naar Texel gaan, tegenover 1,6 miljoen nu.

Ecorys heeft ook een kentekenonderzoek uitgevoerd, waaruit bleek dat er op vrijdagmiddagen extra reistijd ontstaat in de richting van de TESO. Zo kan de extra reistijd op vrijdagen in de zomer oplopen tot 30 minuten. In tegenovergestelde richting is dit minder tot maximaal 20 minuten. In de spits gaat het om een extra reistijd van maximaal 5 minuten tussen vliegveld de Kooy en de TESO.

Wanneer er congestie is heeft dat invloed op de leefbaarheid van Den Helder, zeker ook omdat er door de congestie sluipverkeer door de woonwijken en het centrum rijdt. Daarnaast blijkt uit het onderzoek dat mensen de auto parkeren in Den Helder en vervolgens te voet of op de fiets naar Texel gaan. Ecorys heeft berekend dat de totale kosten van

voertuigverliesuren neerkomen op 1.100.000 euro. Deze kosten komen vooral voor rekening van de havenbedrijven.

Ecorys concludeert dat niet de congestie op de N250 een negatieve factor is voor het vestigingsklimaat, maar de matige kwaliteit van de N9 en N99 en het gebrek aan kaderuimte in de haven van Den Helder.

Oplossingen korte termijn:

- Verbod brugopeningen in spits;
- Afstelling en afstemming van VRI Kanaalkade, Beatrixstraat en van Kinsbergenbrug;
- Groene golf en/of verkeersregelaars op drukke dagen (zoals feestdagen);
- Meer spreiding in wisselmomenten vakantiehuisjes;
- Heroverwegen bestaande gratis parkeren maar een parkeerterrein bij vliegveld de Kooy inrichten met een shuttle;
- Grotere opstelplek TESO, zodat wachtrij niet terugslaat op openbare weg;
- Verbeterde route info Texel-verkeer, zodat door een dynamisch verkeersmodel verkeer een omleiding kan volgen via de westzijde van Den Helder;
- Reconstructie Nieuwe Diep.

Middellange termijn

- Infrastructuur aanpassingen: ongelijkvloerse kruising van Kinsbergenbrug/ nieuwe brug Ravelijnweg / verplaatsen Moormanbrug naar zuiden

2x2 Bereikbaarheid Den Helder, Antea (2019)

Drie alternatieven worden benoemd om de ontsluitingswegen richting Den Helder conflictvrij te ontwerpen om zo de doorstroming te verbeteren. Hierbij wordt gekeken naar N9, N245-N248 en een nieuw te bouwen tracé tussen de A7 en de N99 (N77). Focus van dit onderzoek is dus voornamelijk gericht op routes ten zuiden van de N250 en niet in Den Helder zelf. Belangrijkste conclusie is dat bij de verschillende alternatieven

de reistijd met ongeveer 8 minuten afneemt voor verkeer van en naar Den Helder. De verwachting is wel dat de baten veel lager liggen dan de kosten voor realisatie.

Gaan voor Goud of voor behoud, BMC (20??)

Ruimtelijk is Den Helder op allerlei manieren begrenst: fysiek, milieu en veiligheid. De opstellers van het rapport Gaan voor Goud pleiten daarom voor de lange termijn voor uitbreiding van de haven. Dat kan op twee manieren: in de Waddenzee en binnen de haven zelf. Dit onderzoek pleit voor uitbreiding in de Waddenzee, de zogenaamde Noordoost haven, om zowel kwantitatieve (hectaren) als kwalitatieve (bedrijventerrein direct aan open zee) schaa sprong te maken. Voor de middellange termijn adviseert het rapport een toltunnel te realiseren (de TETO, Texelse Eigen Tunnel Onderneming). Deze toltunnel zorgt dat de toegang naar Texel kwalitatief (geen wachttijd) en kwantitatief (capaciteit) sterk verbeterd. Texel wordt daarmee altijd bereikbaar, knelpunten rondom de TESO worden weggenomen. Den Helder krijgt daardoor meer ruimte in de haven en de stad.

PVDA Motie 13.1 (3/12/2012)

De PvdA heeft een motie ingediend over geconstateerde vervoersbewegingen vanaf de boot van Texel in de richting van het Nieuwe Diep (linksafslaand op het Molenplein). Daar zou de haven hinder van ondervinden. Voorgesteld is om een linksafverbod in te stellen op het Molenplein, waardoor autoverkeer (vrachtwagens uitgesloten) vanaf de TESO niet via het Nieuwe Diep, en dus de haven, Den Helder uit kan. De provincie Noord Holland heeft daarop gereageerd, uit tellingen bleek dat slechts 25 auto's linksaf slaan op het Molenplein. Ook was het Molenplein toen recentelijk aangepast en kon door deze aanpassingen het verkeer juist sneller doorstromen.

1.3 Alternatieve oplossingen

Plan om Texel bij Friesland te voegen, maart 2019

Oud-wethouder van Texel pleit ervoor om Texel bij de provincie Friesland te voegen. Volgens hem is het Waddeneiland nu een stiefkindje van de provincie Noord-Holland en gaat alle aandacht uit naar Amsterdam en omstreken. Wanneer het eiland samengevoegd wordt met de andere Waddeneilanden staan ze sterker. Bijkomende voordelen als een boot vanaf Harlingen richting Texel zou Duits vakantieverkeer uit de Helderse binnenstad houden.

Boot van Den Oever naar Oudeschild

Een ander idee dat geopperd is: een alternatieve boot vanaf Den Oever naar Texel. Toeristen zouden dan vanaf de A7 sneller naar Texel kunnen en zo de congestie in Den Helder vermijden. Een andere optie is deze boot alleen voor fietsers toegankelijk te maken. In dat geval zou een hovercraft ingezet kunnen worden, waardoor eventuele problemen met dieptes van vaargeulen vermeden kunnen worden.

Reserveringssysteem TESO

Als veel gehoorde wens wordt een reserveringssysteem van de TESO genoemd. Op dit moment kun je zonder te reserveren met de boot van Den Helder naar Texel. Dit leidt tot congestie omdat vele bezoekers van het Waddeneiland op vrijdagmiddag arriveren bij de boot. Wanneer er een reserveringssysteem wordt ingevoerd is het verkeer beter te reguleren en te spreiden. Zo kan een overtochtbewijs gekocht worden tezamen met het verblijf op het eiland. Bij veel andere veerdiensten is reservering ook verplicht.

Dynamisch verkeersmodel

Nog een andere mogelijkheid is het opzetten van een dynamisch verkeersmodel. Zo kan er, wanneer er congestie is op de N250 in Den Helder aan reizigers geadviseerd worden al bij Julianadorp af te slaan en via de Langedijk of de Zanddijk naar Den Helder/TESO te reizen. Zo wordt het verkeer beter verspreid en congestie eerder opgelost.

P&R terrein bij Kooypunt

Ook kan er met een P&R terrein gewerkt worden bij het Kooypunt. Verkeer hoeft dan niet meer door de stad Den Helder, maar kan de auto parkeren bij een P&R terrein en aldaar met alternatief vervoer naar de TESO/centrum Den Helder. Dit lost ook meteen de parkeerproblematiek bij het havengebied op.

Betaald parkeren en blauwe zones TESO

Toeristen parkeren de auto geregeld dicht bij de TESO en gaan verder met de fiets. De havenbedrijven hebben deels eigen parkeerterreinen en deels gebruiken zij de openbare parkeerterreinen. Invoeren van betaald parkeren kan regulerend werken. Hier kunnen varianten bestaan:

Kort parkeren (een- tot drie uur): blauwe zones/parkeerduurbeperking.

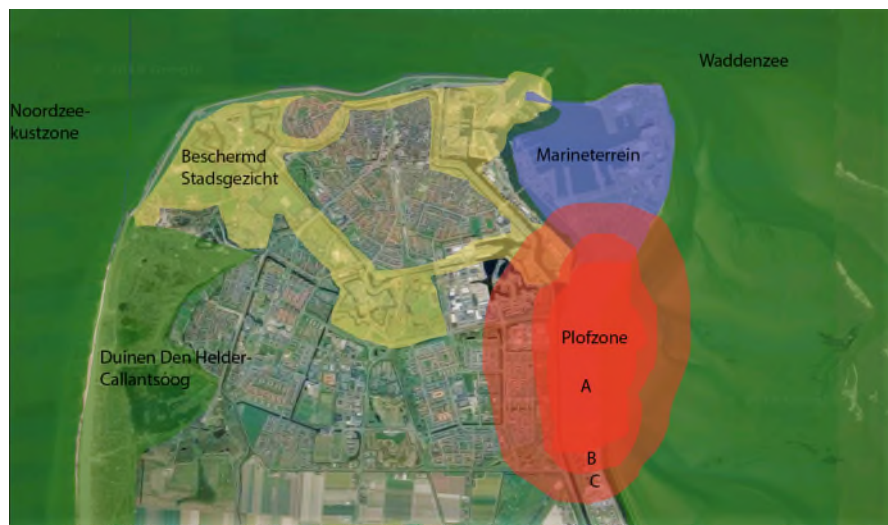
Dag parkeren: tarief per uur, maximaal één dag.

Belanghebbende parkeren: exclusief voor bedrijven.

Door betaald parkeren in te voeren in het centrum en op Willemsoord, in combinatie met een P&R terrein bij het Kooypunt betekent dat toeristen ontmoedigd worden de auto bij de TESO te parkeren. Toeristen kunnen de auto parkeren bij het Kooypunt en vanuit daar door naar de TESO of het centrum van Den Helder, via fiets/openbaar vervoer of andere alternatieve vervoersmiddelen.

2 Beperkingen

Den Helder ligt in de Kop van Noord-Holland, letterlijk, omgeven door water van drie kanten. Daarnaast zijn er ook beperkingen op het gebied van beschermd stadsgezicht, natuurgebieden, plofzones en het marineterrein (zie *Figuur 9*).



Figuur 9: Beperkingen Den Helder

Natura-2000

Den Helder is aan alle kanten omgeven door Natuurgebied, waardoor de stad beperkt is in het uitbreiden naar west/noord/oost. Dit maakt een verbinding vanuit het achterland naar het noorden van Den Helder ingewikkeld.

- Duinen Den Helder-Callantsoog;
- Noordzeekust;

- Waddenzee.

Beschermd stadsgezicht

Naast dat Den Helder omringd is door natuur, waardoor beperkingen opgelegd zijn, wordt een groot deel van Den Helder ook als beschermd stadsgezicht aangemerkt. Dit bestaat om de historische stedenbouwkundige structuur en normaliter ook het historische stadsbeeld zo goed mogelijk te beschermen. Afgezien van Fort Oostoever, brengt het beschermd stadsgezicht geen directe stedenbouwkundige bescherming voor bestaande bebouwing mee. In *Figuur 10* zijn de contouren van het beschermd stadsgezicht weergegeven.

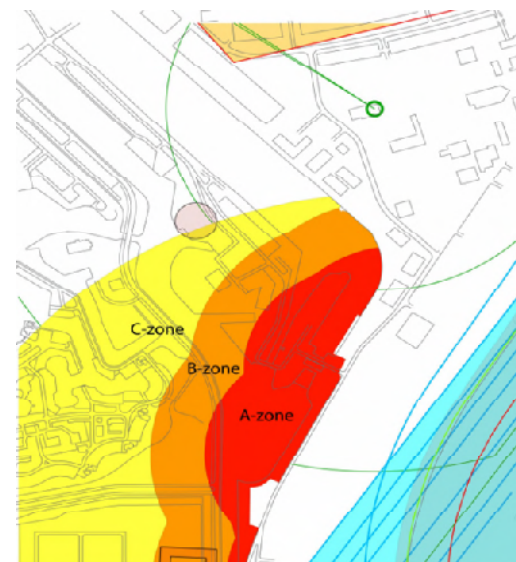


Figuur 10: Contouren beschermd stadsgezicht

Plofzones

Op een deel van de Nieuwe Haven, het marineterrein, is munitie opgeslagen waardoor in de omgeving van deze opslag beperkingen gelden voor het gebruik van gronden en gebouwen. Binnen de A-zone mogen zich

geen bebouwing, openbare wegen, spoorwegen of druk bevaren waterwegen bevinden. Parkeerterreinen en recreatie is ook niet toegestaan. In de B-zone is geen bebouwing toegestaan, waarin zich regelmatig personen bevinden, zoals huizen, winkels, kantoren, fabrieken, cafés, etc. Wegen met beperkt verkeer, beperkte dagrecreatie zijn toegestaan. De C-zone geldt een restrictie op gebouwen met vlies- of gordijngewelconstructies en gebouwen met zeer grote glasoppervlakten.



3 Afwegingskader

In dit hoofdstuk worden de verschillende varianten afgewogen in een afwegingskader. De effecten worden inzichtelijk gemaakt door deze te vergelijken met de referentiesituatie. De scoring wordt gemaakt op basis van een +/- score waarbij de volgende score wordt gehanteerd. De effecten zijn op basis van expert judgement gemaakt in combinatie met uitkomsten uit de onderzoeken die samengevat zijn in dit onderzoek.

Kwalitatieve score	Betekenis
--	Groot negatief effect
-	Negatief effect
- / 0	Gering negatief effect
0	Geen effect
+ / 0	Gering positief effect
+	Positief effect
++	Groot positief effect

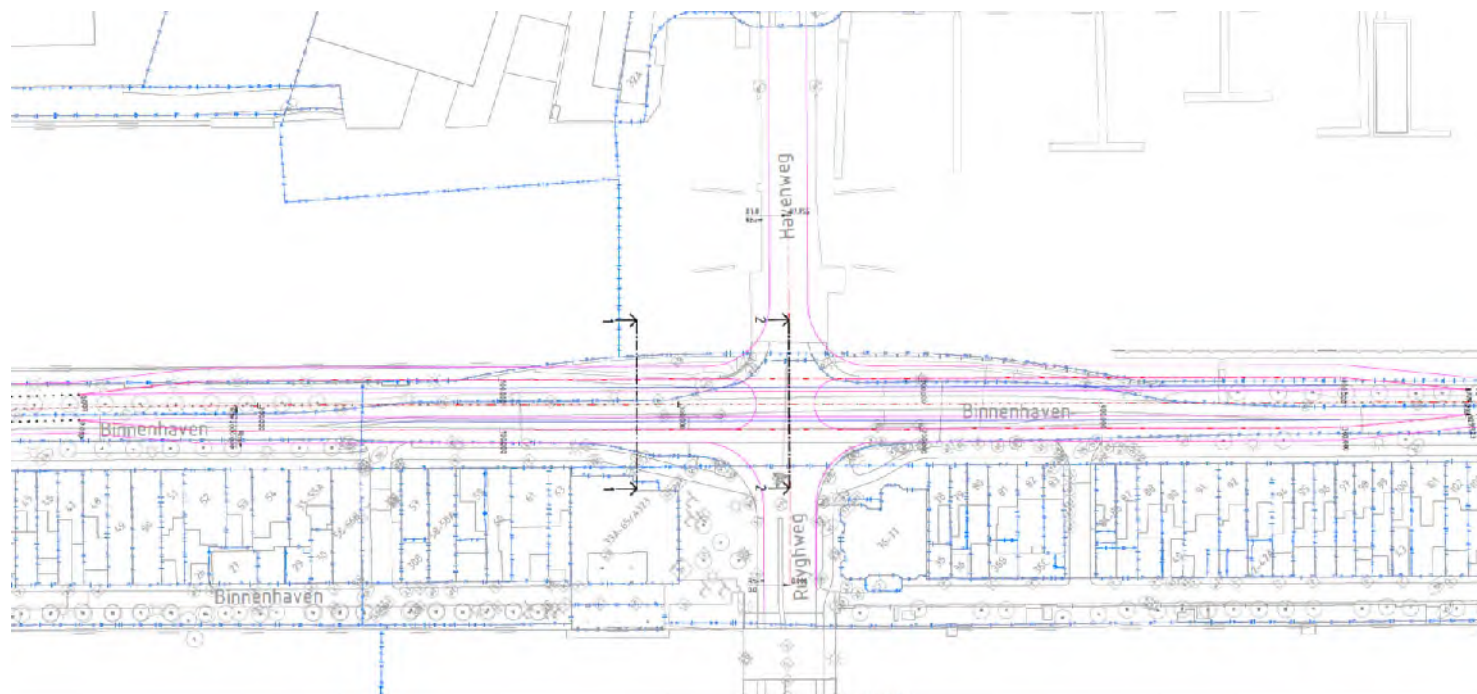
Varianten										
	Ravelijnbrug (gele variant)	Ravelijnbrug (andere varianten)	Alternatief tracé	Gaan voor Goud	NO haven	Ongelijkvloerse kruising Havenweg	Dynamisch verkeers- systeem	Reserverings- systeem TESO	TESO verplaatsen Den Oever	Parkeer- maatregelen
Planologie										
Plofzone	Yellow	Red	Green	Light Green	Light Green	Green	Green	Green	Green	Green
Natura 2000	Green	Green	Light Green	Red	Dark Red	Green	Light Green	Green	Green	Green
NNN	Green	Green	Light Green	Red	Dark Red	Green	Light Green	Green	Green	Green
Historisch stadsgezicht	Orange	Yellow	Red	Yellow	Yellow	Orange	Light Green	Green	Green	Green
Verkeerskundig										
Bereikbaarheid TESO	Green	Green	Green	Light Green	Light Green	Green	Light Green	Light Green	Red	Yellow
Bereikbaarheid marineterrein	Dark Green	Dark Green	Dark Green	Light Green	Light Green	Green	Light Green	Light Green	Light Green	Green
Bereikbaarheid haven	Green	Green	Green	Yellow	Yellow	Green	Green	Light Green	Light Green	Green
Bereikbaarheid centrum	Green	Green	Green	Light Green	Light Green	Green	Green	Light Green	Light Green	Yellow
Maakbaarheid										
Overlast	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Green	Green	Red	Green
Kosten										
Bouw	Red	Red	Red	Dark Red	Red	Red	Light Green	Green	Dark Red	Yellow
Beheer	Red	Red	Red	Dark Red	Red	Red	Light Green	Green	Red	Light Green

4 Kansrijke alternatieven

Uit de onderzoeken zijn verschillende varianten naar voren gekomen die mogelijk bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid in Den Helder. De varianten zijn vervolgens afgewogen in het afweegkader. Hier komen vier kansrijke alternatieven naar voren die we nader onderzocht hebben.

4.1 Het 'Manifest N250'

Deze oplossingsrichting is reeds in 1999 beschreven door Haskoning. Recentelijk is deze variant in nieuw licht gezet door 'het Manifest N250'. Dit manifest is opgesteld door de Koninklijke Marine, de gemeente Texel, ondernemersverenigingen op Texel en in Den Helder en een aantal direct betrokken bedrijven en organisaties. In dit manifest wordt een oplossing aangedragen om de bereikbaarheid op de N250 te verbeteren. Het gaat om een ongelijkvloerse kruising bij Ruyghweg/Binnenhaven/Havenweg. In deze variant duikt de N250 onder de oostwestverbinding van de Ruyghweg naar het Nieuwe Diep en het Marineterrein.



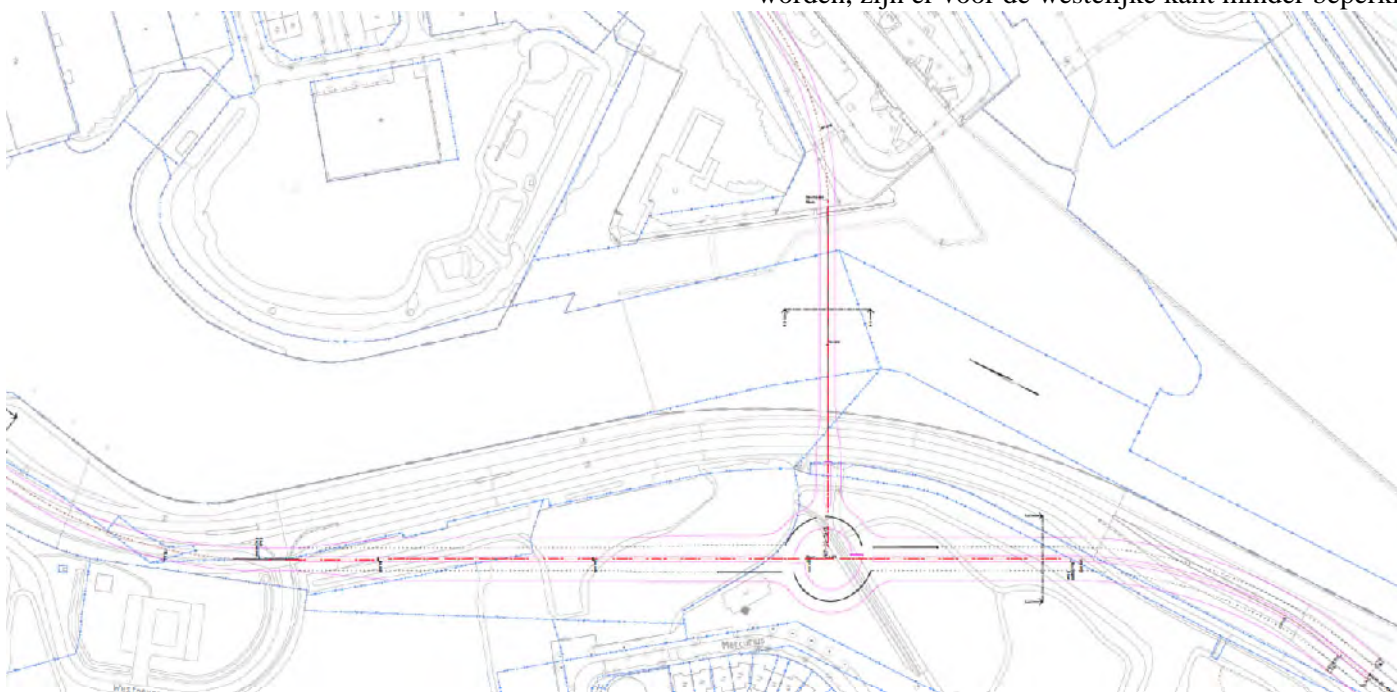
Zoals te zien is in de tekening is moeten er concessies gedaan worden om deze variant uit te voeren. Zo moet de weg verbreed worden waardoor de vaarweg smaller wordt. [PM De vraag in hoeverre dit mogelijk is ligt bij RWS/Provincie NG] Daarnaast gaat de nieuwe weg ook deels door beschermd stadsgezicht, waardoor beperkingen aan het bouwen gesteld worden waarbij de veranderingen moeten passen in de doelstelling van de stadsbescherming. Voordeel van deze variant is dat er draagvlak is bij omwonenden en bedrijven. Nadeel zijn de bouwkosten voor het verdiepen van de N250 en versmallen van de vaarweg. Hiervoor moeten damwanden geplaatst worden. [PM Nadere constructieve uitwerking niet in deze opdracht].

4.2 Ravelijnbrug

Een andere variant die veelvuldig besproken is, is de Ravelijnbrug. In deze variant wordt verkeer richting de haven en de marine afgebogen alvorens Den Helder in te rijden. Hiermee wordt Texel en centrum verkeer ontvlochten van Marine en havenverkeer. De Ravelijnbrug zou net buiten de Plofzone A vallen. Vanuit het oosten bezien wordt de weg van het Nieuwe Werk opgewaardeerd en buigt af richting de nieuwe Ravelijnbrug. De aanlanding eindigt bij een nieuw te realiseren rotonde die iets westelijker ligt dan de huidige N250.

De nieuw te realiseren ligt wel deels in het beschermd stadsgezicht, net onder Fort Westoever. Hoewel in Fort Oostoever niks gebouwd mag worden, zijn er voor de westelijke kant minder beperkingen. Nadere

constructieve uitwerking is noodzakelijk om de haalbaarheid aan te tonen.



4.3 Reserveringssysteem TESO

Een oplossing die minder ingrijpende maatregelen behoeft, is het invoeren van een reserveringssysteem voor de TESO. Zoals bij veel andere veerdiensten al gebruikelijk (bijvoorbeeld Rederij Doeksen naar Waddeneilanden Terschelling en Vlieland), wordt een reservering voor een plekje op de boot gemaakt. Dat kan eenvoudig online, telefonisch of bij de balie. Op deze manier is het aantal reizigers met de boot gemakkelijk te reguleren.

Een veel gehoord tegenargument is dat de boot genoeg capaciteit heeft voor de stroom toeristen en daardoor geen heil ziet in het invoeren van een reserveringssysteem. Echter, de gecreëerde overlast in Den Helder door de congestie op de N250 zou moeten gelden als capaciteitsbepaler. In Den Helder is het slechts enkele dagen extreem druk (feestdagen en zomerse vrijdagen), waardoor op die dagen een mogelijkheid tot regulering de ergste druk van de N250 kan halen.

Daarnaast kan gedacht worden aan een reserveringssysteem gekoppeld aan de verhuur van een overnachting op Texel.

4.4 Dynamisch verkeersmanagement

Een andere variant, die gemakkelijk te realiseren is, is het invoeren van dynamisch verkeersmanagement. Dynamisch verkeersmanagement betekent het geautomatiseerd real-time maatregelen nemen om de verkeersafwikkeling te reguleren. Als er congestie is op de N250, kan verkeer vroegtijdig geïnformeerd worden over de extra reistijd op de N250. Dat geeft de reiziger de mogelijkheid om te kiezen voor een andere route, zoals aangegeven op het Dynamisch Route Informatie Paneel. Dit paneel laat zien hoe veel extra reistijd er op de N250 is, versus hoe lang het duurt als men voor de alternatieve route kiest, zoals de Langevliet of de Zanddijk. Voor deze route moet de reiziger al voor Julianadorp geïnformeerd worden.

4.5 Parkeermaatregelen

Een andere mogelijkheid is het nemen van parkeermaatregelen. Door beperkt of betaald parkeren in te voeren in het centrum van Den Helder en op Willemsoord, wordt het autoverkeer ontmoedigd daar te parkeren. Zeker bezoekers van Texel, die nu geregeld de auto parkeren nabij de TESO om vervolgens met fiets of ander vervoer naar Texel te gaan, worden ontmoedigd hier de auto neer te zetten.

Als dit gecombineerd wordt met een P&R terrein op het Kooypunt, worden de knelpunten op de N250 minder belast. Bezoekers van Texel en de Helderse binnenstad parkeren bij het Kooypunt en gaan vanuit daar met fiets of openbaar vervoer (of andere vervoersmogelijkheden) naar de TESO/binnenstad.

5 Conclusies

De bereikbaarheid van Den Helder is een beladen onderwerp. Daarbij gaat het niet alleen om de bereikbaarheid in Den Helder, maar voor een belangrijk deel ook over de bereikbaarheid náár Den Helder. De route via de A9/N9 of de A7/N99 wordt door velen beleefd als een lange, langzame route. En in Den Helder blijkt uit cijfers dat de congestie slechts op bepaalde momenten bestaat: voornamelijk op de vrijdagmiddag/feestdagen en de maandagochtend ontstaat er file in Den Helder. Volgens de TomTom TrafficIndex is op enkele vrijdagen tussen 11 en 14 tot maximaal een half uur vertraging, vergeleken met spitsen in bijvoorbeeld Amsterdam en Haarlem waar dagelijks een half uur extra reistijd gerekend moet worden. Die drukte is vooral merkbaar in Den Helder op de N250. Om die druk te verlichten wordt al tientallen jaren naar oplossingen gezocht. Echter de mogelijkheden in Den Helder zijn beperkt, aangezien Den Helder omgeven is door beperkingen. Zowel door de vele natuurgebieden, het marineterrein en de plofzone en het beschermde stadsgezicht. Dit maakt dat de oplossingen gezocht moeten worden in de beperkte ruimte die beschikbaar is, waardoor de oplossingen ingrijpend en duur zijn. Dermate ingrijpende en dure maatregelen lijken buiten proportioneel voor de problematiek. Namelijk, het fileleed beperkt zich tot een aantal momenten per jaar.

In deze analyse zijn de verschillende onderzoeken nogmaals bekeken en is er gekeken of deze onderzoeken in de huidige tijd verlichting bieden. De varianten zijn gescoord in het afweegkader. Hieruit zijn vier kansrijke varianten gekomen die nader bekeken zijn. Van deze kansrijke alternatieven zijn er twee die ingrijpende maatregelen behoeven, de Ravelijnbrug en de ongelijkvloerse kruising bij de Havenweg. Dit zijn maatregelen die de doorstroming verbeteren maar wel erg duur en ingrijpend zijn. Een reserveringssysteem bij de TESO, zoals zeer gebruikelijk bij veerboten, zou de situatie op de N250 beheersbaarder maken en vergt geen ingrijpende maatregelen. Echter de TESO ziet geen problemen, de capaciteit van de boot behoeft geen reserveringssysteem. De

capaciteit van de N250 en de problemen die de toeristenstroom met zich meebrengt lijken de TESO niet veel te doen.

Dynamisch verkeersmanagement is het eenvoudigst te implementeren. De weggebruiker wordt tijdig geïnformeerd over eventuele extra reistijd via de N250 en kan de keuze maken een alternatieve route te nemen. Deze alternatieve route gaat via de Langedijk of via de Zanddijk. De drukte op de N250 zal daardoor afnemen. Echter in het kopje van Den Helder komen de vervoersstromen weer bij elkaar.

Ook parkeermaatregelen op Willemsoord en de Helderse binnenstad kunnen helpen de N250 te ontlasten. Dit in combinatie met een P&R terrein op het Kooypunt, waar toeristen de auto langdurig kunnen parkeren en met aanvullende vervoer naar de Texel of de binnenstad kunnen, betekent dat de knelpunten én de parkeerproblematiek op het haventerrein ontlast worden.

Colofon

Oprachtgever Gemeente Den Helder

Uitgave Movares Nederland B.V.
Divisie Ruimte, Mobiliteit en Infra
Afdeling Regio:Regio Noordwest

Utrecht

Telefoon

Ondertekenaar

Projectnummer RM006682

Kenmerk Bereikbaarheidsrapport 0.2.docx

© 2019, Movares Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.