



Inventarisatie onderzoeken Bereikbaarheid Texel in Den Helder

oktober 2017



Inventarisatie onderzoeken Bereikbaarheid Texel in Den Helder

oktober 2017

Islant atelier voor stedenbouw i.o.v. O-team

fotografie: Bertil van Beek



atelier voor stedenbouw

Inleiding

In dit rapport is een inventarisatie gemaakt die een beeld geeft van de plannen en ideeën die in de loop van de afgelopen twintig jaar zijn ontwikkeld om een oplossing te vinden voor het bereikbaarheidsvraagstuk van Texel in Den Helder.

Voor deze inventarisatie is een groot aantal rapporten doorgenomen. De belangrijkste bevindingen en conclusies zijn per rapport opgenomen.

De inventarisatie start met een overzicht van de verschillende voorgestelde ingrepen. Hiervoor zijn de ingrepen in vijf categorieën verdeeld:

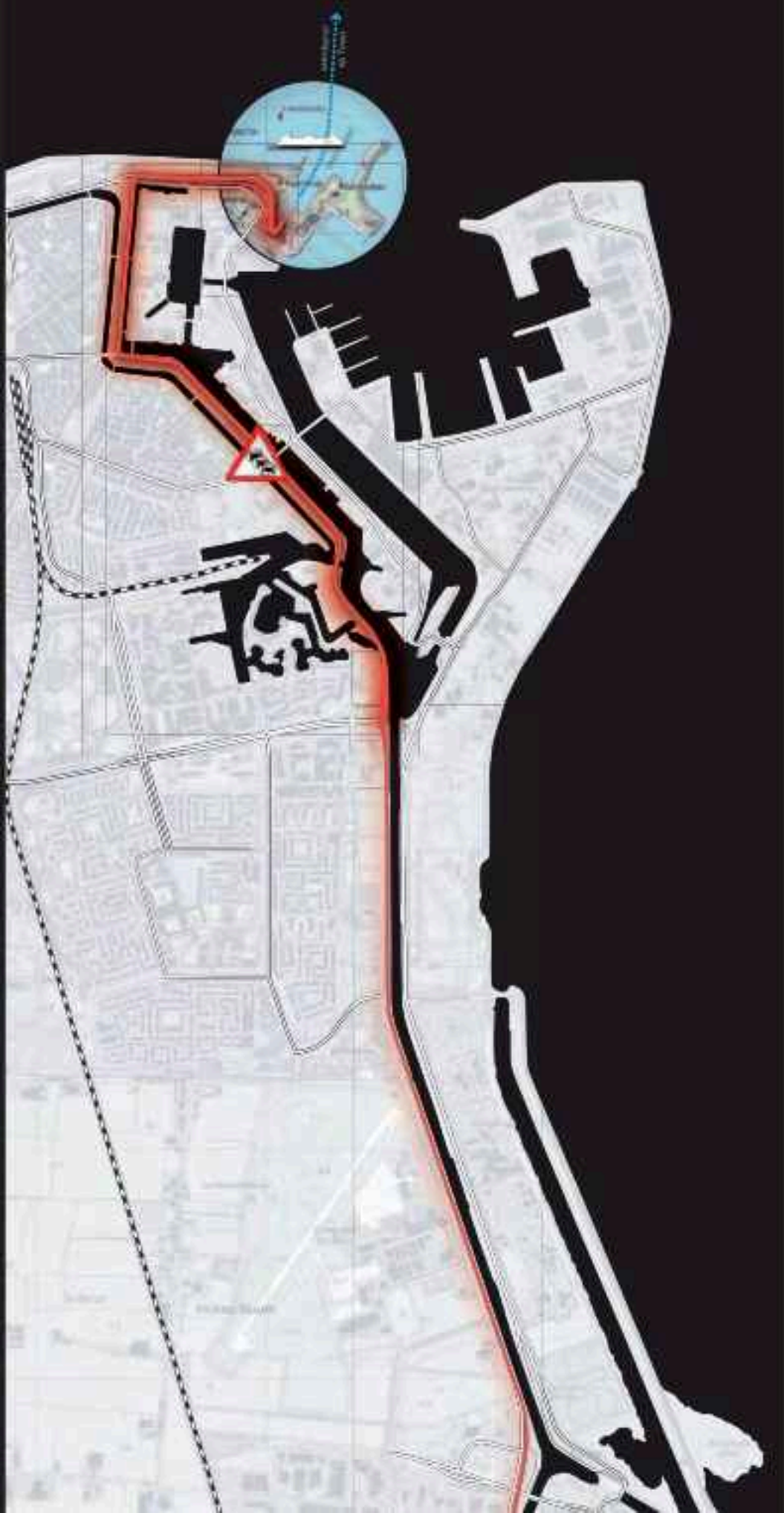
1. Verkeerskundige aanpassingen met handhaving van het huidige tracé
2. Nieuw wegtracé met aanpassingen infrastructuur
3. Verplaatsing en/of opheffing Veerhaven
4. Herstructureren/herinrichten Havengebied
5. Alternatieve ideeën

In de tabel op pagina 11 is van de beschikbare rapporten aangegeven in welke categorie er voorstellen zijn gedaan.

Vervolgens worden de rapporten kort en bondig beschreven volgens een vast stramien. De voorgestelde maatregelen zijn daarbij verbeeld. Van een aantal rapporten zijn ons alleen de conclusies bekend of enkele impressies uit een presentatie. Van deze rapporten zijn alleen de belangrijkste gegevens vermeld.







Huidige situatie

De veerboot van de Teso vertrekt vanaf de Veerhaven, aan de noord-oost kant van het stadshart van Den Helder. Al het autoverkeer naar Texel rijdt via de N250 door Den Helder heen om bij de Veerhaven te kunnen komen. De voornaamste problemen die daardoor veroorzaakt worden:

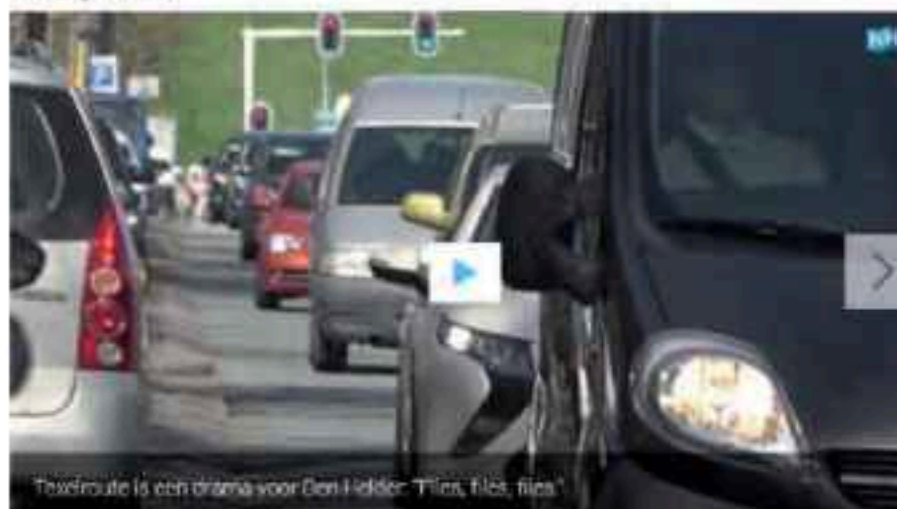
- Congestie op de N250 beïnvloedt de leefbaarheid in Den Helder,
- Congestie in Den Helder beïnvloedt de bereikbaarheid van Texel
- Congestie in Den Helder beperkt de mogelijkheden voor ontwikkeling én belemmert de veiligheid van de Haven van Den Helder (igv calamiteiten)
- Zeer beperkte herkenbaarheid van Den Helder voor de toeristenstromen naar Texel en minimale hospitality richting bezoekers
- Er wordt een groei verwacht van het aantal bezoekers en een toename van de frequentie van bezoeken aan Texel, waardoor bovenstaande problemen nog kunnen toenemen



leunen • Sport • Jouw regio • TV • Radio • Specials •

DIENSDAG 11 APRIL 2017, 17:19

Texelroute blijft een drama voor Den Helder: "Files, files, files"



Texelroute is een drama voor Den Helder: "Files, files, files"



Categorie 1 // Verkeerskundige aanpassingen met handhaving huidig tracé

Binnen deze categorie vallen de onderzoeken waarbij aanpassingen aan de infrastructuur worden voorgesteld, met handhaving van het huidige tracé. De voorstellen betreffen:

- Aanpak kruispunten
- Afstemming VRI's

Ingrepen beperken zich tot het vergroten van de richting van en het aantal opstelstroken, de aanleg van een rotonde of slechts het aanpassen van de VerkeerRegelInstallatie (VRI), met als doel de doorstroming te verbeteren. Consequenties van ingrepen in deze categorie zijn het minst ingrijpend en over het algemeen minder kostbaar dan de hierna te behandelen ingrepen. De verbetering ten opzichte de huidige situatie blijkt daarmee ook minder significant.

Diverse van deze voorstellen worden ook geopperd in combinatie met aanpassingen van het tracé.



Categorie 2 // Nieuw wegtracé met aanpassingen infrastructuur

Hieronder vallen de voorstellen met aanpassingen aan de infrastructuur, met voorstellen voor nieuwe tracés:

- Een nieuwe brug over de verlengde Ravelijnweg
- Vernieuwing van de Kinsbergenbrug-Moormanbrug
- Een nieuwe brug over de verlengde Guldemonsweg
- Route over oostoever
- Route over westzijde haven

Bij deze ingrepen zijn er over het algemeen grote fysieke ingrepen noodzakelijk. In alle gevallen wordt uitgegaan van een nieuw of alternatief tracé, waarbij nu eens van bestaande of aangepast bruggen gebruik wordt gemaakt en dan weer compleet nieuwe bruggen worden aangelegd. Het veranderen van de routes is daarbij steeds meer dan een verkeersmaatregel. De profielen van de wegen moet worden aangepast, soms moet een tracé ook worden aangepast. Daarnaast loopt een aantal tracés vlak langs of door niet-openbare gebieden. Over het algemeen betreft het technische oplossingen, er worden geen of nauwelijks uitspraken gedaan over (verbetering van de) ruimtelijke kwaliteit of beleving van de verschillende tracés.



Categorie 3 // Verplaatsing en/of opheffing Veerhaven

Er zijn verschillende opties onderzocht voor de verplaatsing en/of opheffing opheffing van de huidige Veerhaven. Dit zijn de volgende varianten:

- De Noordoostvariant
- De Noordvariant
- De Marinehavenvariant
- De Oostvariant (met alternatief Toltunnel)

De meest vergaande ingrepen, zijn de verplaatsingen van de Veerhaven naar een andere locatie in de Helderse Haven. Naast een ingrijpende operatie door de verplaatsing van de Veerhaven, hebben deze ingrepen ook allemaal als consequentie dat er routes/wegen moeten worden verlegd of aangelegd en kunstwerken moeten worden gerealiseerd. De meest extreme variant in deze categorie is het opheffen van het veer en het vervangen door een toltunnel ten oosten van airport Den Helder.



Categorie 4 // Herstructureren/herinrichten Havengebied

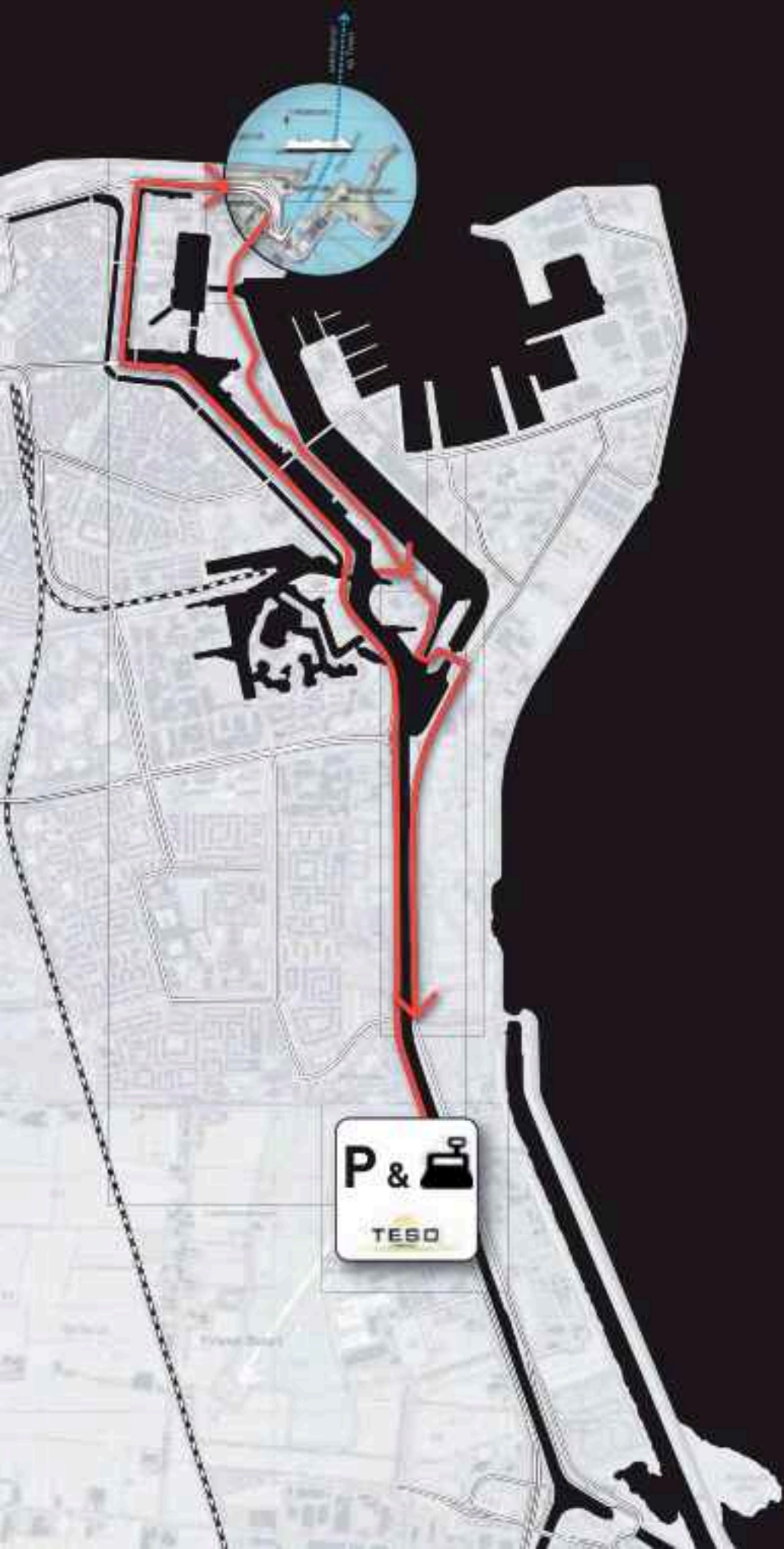
Binnen deze categorie onderzoeken is gekeken naar het verplaatsen van de offshoreindustrie en/of de Marineterreinen om de bereikbaarheid van de verschillende delen van de haven te verbeteren en tevens ruimte te kunnen bieden aan andere activiteiten.

De herstructureringsopgaven gaan in hoofdzaak over:

- Verplaatsing van Offshore industrie
- Verplaatsing/indikking van de Marinehaven

Een schuifoperatie binnen de Helderse Haven heeft als gevolg dat er meer ruimte ontstaat voor nieuwe ontwikkelingen. Bij deze ontwikkelingen zijn meestal ingrepen nodig, zoals hiervoor omschreven. Zo is er sprake van een herschikking van de havenactiviteiten in samenhang met de verplaatsing van de Veerpont naar een Noordoosthaven. Een vergroting van de havenactiviteiten kan ook betekenen dat er nóg meer druk op de infrastructuur komt te liggen en de congestie juist toeneemt.





Categorie 5 // Alternatieve ideeën

Naast de uitgebreide studies zijn er diverse ideeën om de logistiek van en naar de pont te verbeteren.

- Verschillende routes creëren om de stad in- en uit te gaan
- Wegafsluitingen en/of omleidingen bij aankomst boot/op extra drukke momenten
- Dosering van de aanvoer van verkeer naar de Veerhaven
- Bufferparkeerterreinen aanleggen (icm bezoek Den Helder)
- Verbeteren hospitality

Onder deze categorie valt een verzameling aan mogelijkheden/ideeën, die met elkaar gemeen hebben dat de fysieke ingrepen redelijk beperkt blijven. Het gaat hierbij om een efficiënter gebruik van de huidige infrastructuur en het verbeteren van de beleving. Zo wordt er bij verschillende aan- en afvoerroutes en de wegafsluitingen ingespeeld op de piekbelasting van het netwerk bij aankomende boot, terwijl dat bij vertrekkende boten meest veel geleidelijker is. Het bufferparkeerterrein verlengt mogelijk de tijdsduur voor men op de boot zit, maar door het bieden van een warm en aantrekkelijk welkom (verbeteren hospitality), wordt deze tijd gevoelsmatig drastisch beperkt, terwijl ook de mogelijkheid wordt geboden om voorafgaand aan de bootreis Den Helder te ontdekken.

Overzicht beschikbare rapporten

Rapport	1998	2000	2003	2006	2006	2009	2009	2009	2010	2010	2011	2011	2012	2017	zd	zd
Inventarisatie aanpak bereikbaarheid - Haskoning																
Onderzoek mogelijkheden kruispuntvormen - Haskoning																
Verplaatsing Veerhaven Den Helder - Grontmij																
Havenvisie Den Helder - Buck																
Haalbaarheidsstudie ontsl.r. TESO over Nw Diep - Grontmij																
Onderzoek functioneren van VRI's - Min. Van V&W																
Globale effektenrapportage havenvarianten Den Helder - Buck																
Routevarianten NO haven (Inbreng TESO)																
Verkeersonderzoek N250 Den Helder - DHV																
Krimp of niet - Team Deetman/Mans																
Onsluiting Noordoosthaven Den Helder - Grontmij																
Ontsluitingsstructuur en ruimtelijke ontwikkeling DH - Grontmij																
Structuurvisie Den Helder - gemeente Den Helder																
Routekaart- Port of Den Helder																
Integrale verkenning haven Den Helder - DH Ruimte & Economie																
Overige ideeën																
Aanpassingen aan de wegstructuur, geen nieuw tracé																
• Aanpak kruispunten		x	x						x						x	
• Afstemming VRI's						x										
Aanpassingen aan de wegstructuur, met nieuwe tracé																
• Nieuwe brug over verlengde Ravelijnweg		x							x		x	x			x	
• Vernieuwde brug Kinsbergenbrug-Moormanbrug			x								x				x	
• Nieuwe brug over verlengde Guldemondweg			x													
• Nieuwe brug over Koopvaardersbinnenhaven					x											
• Route over oostoever					x				x		x	x			x	
• Route over westzijde haven								x	x		x				x	
• Route over oostzijde haven (inclusief scheiden burger-/defensieverkeer)								x								
Verplaatsing/opheffen van de veerhaven																
• Noordoostvariant				x			x	x			x	x				
• Noordvariant																
• Marinehavenvariant				x												
• Oostvariant (met alternatief Toltunnel)				x			x									
Herstructurering/herinrichting havengebied																
• Algemeen										x			x	x		
• Verplaatsing Offshore					x											
• Verplaatsing/indikking Marinehaven					x											
Daarnaast zijn er ideeën om de logistiek van en naar de pont te verbeteren.																
• Route in- en uit laten verschillen																x
• Wegafsluiting en/of omleidingen bij aankomst boot/op extra drukke momenten																x
• Dosering aanvoer																x
• Bufferparkeerterreinen (icm bezoek Den Helder)																x



1998 // Categorie 1 + 2 // Nieuwe brug over verlengde Ravelijnweg

Onderzoek	Integrale aanpak bereikbaarheid N250 Inventarisatie problematiek en oplossingen
Opsteller	Royal Haskoning DHV
Jaar	1998
Onderwerp	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

Geconstateerd probleem

Verkeersproblematiek om en nabij de TESO-veerboot en op de N250

Voorgestelde maatregelen

De oplossingsrichtingen onderverdeeld in drie denkrichtingen:

1. Het verhogen van de wegvak- en kruispuntcapaciteiten (aanpassen kruispunten)
2. Het beheersen van het verkeer (dosering, circulatie en locaties nieuwe ontwikkelingen)
3. De aanleg van nieuwe weg-infrastructuur (Ravelijnbrug)

NB: De maatregelen mbt parkeren zijn buiten beschouwing gelaten (een aantal parkeerplekken is niet meer opportuun, omdat er al gebouwd is)

Verworven inzicht/kennis

De toegang Moormanbrug voor het autoverkeer van en naar de marine sluiten; tegelijkertijd een nieuwe toegang tot het marineterrein openstellen. De Ravelijnbrug komt hiervoor in aanmerking. Nader onderzoek op korte termijn starten;

Uitgaande van het vorige accepteren dat de N250 een verkeersader is die vraagt om adequate voorzieningen volgens de operationele eisen van duurzaam veilig verkeer.

Verwacht effect

Vermindering congestie op N250

Gehanteerde methodiek

Verkeerskundig onderzoek naar bovenstaande oplossingsrichtingen

Kosten

Onbekend

Termijn van invoering van de ingreep

?

2000 // Categorie 1 // Verbeteren knelpunten bestaand traject

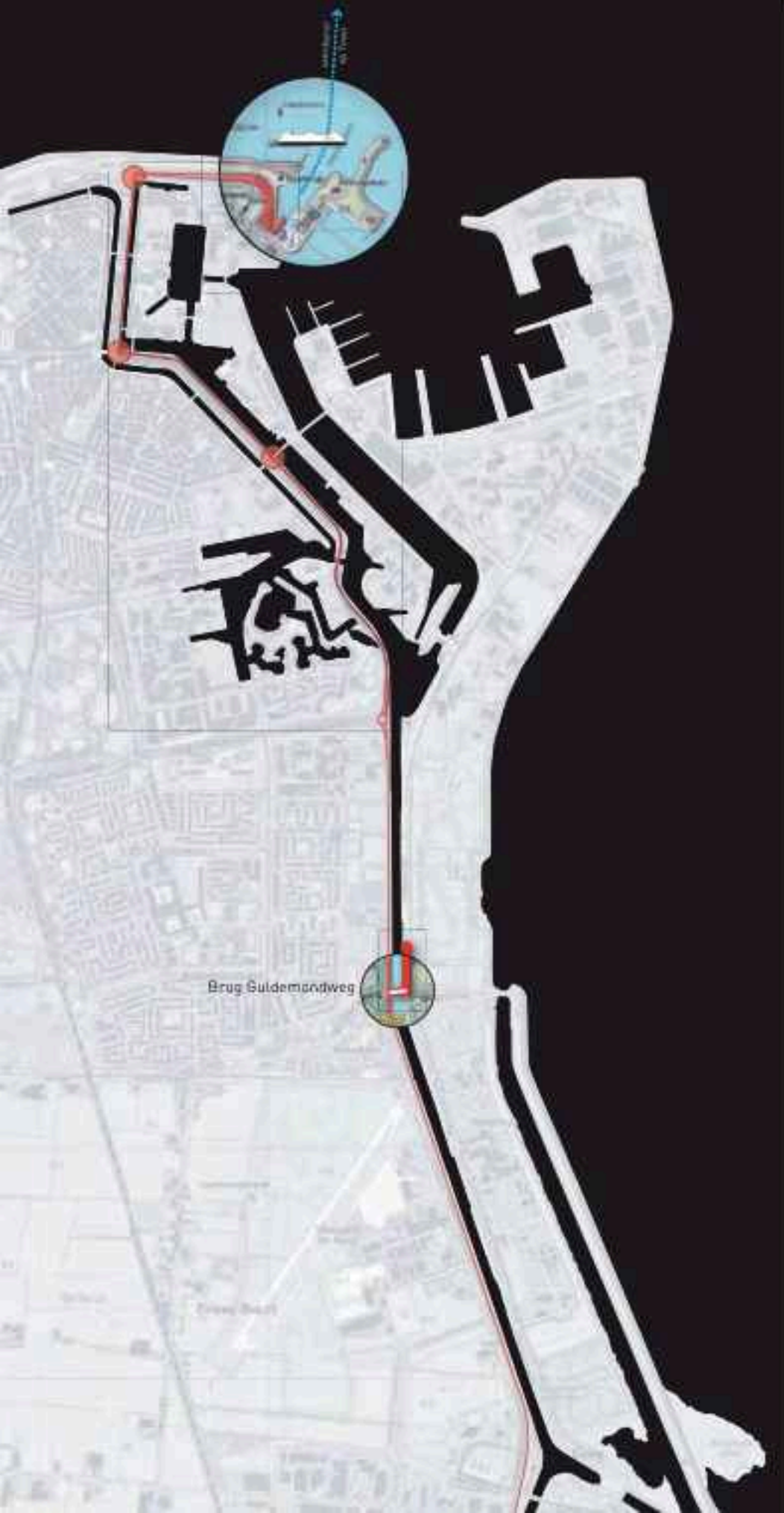
Onderzoek Onderzoek mogelijkheden kruispuntvormen

Opsteller Royal Haskoning DHV

Jaar 2000

Onderwerp

Onderzoek niet beschikbaar, alleen uitkomsten in powerpointpresentatie



Onderzoek Verplaatsing Veerhaven Den Helder

Opsteller Grontmij

Jaar 2003

Onderwerp De verkenning is een eerste stap om inzicht te verkrijgen in de haalbaarheid van de verplaatsing van de TESO-verhaven en alle aspecten die daarmee samenhangen.

Geconstateerd probleem

Door het grote aantal verkeersbewegingen op de N250 (als aan- en afvoerroute voor Texel en met lokale bestemming) zijn er sinds jaar en dag problemen die te maken hebben met doorstroming, de leefbaarheid en de veiligheid op deze route. Met name de doorstroming levert problemen op voor de bereikbaarheid van Texel, het terrein van de Koninklijke Marine en de binnenstad van Den Helder.

Voorgestelde maatregelen

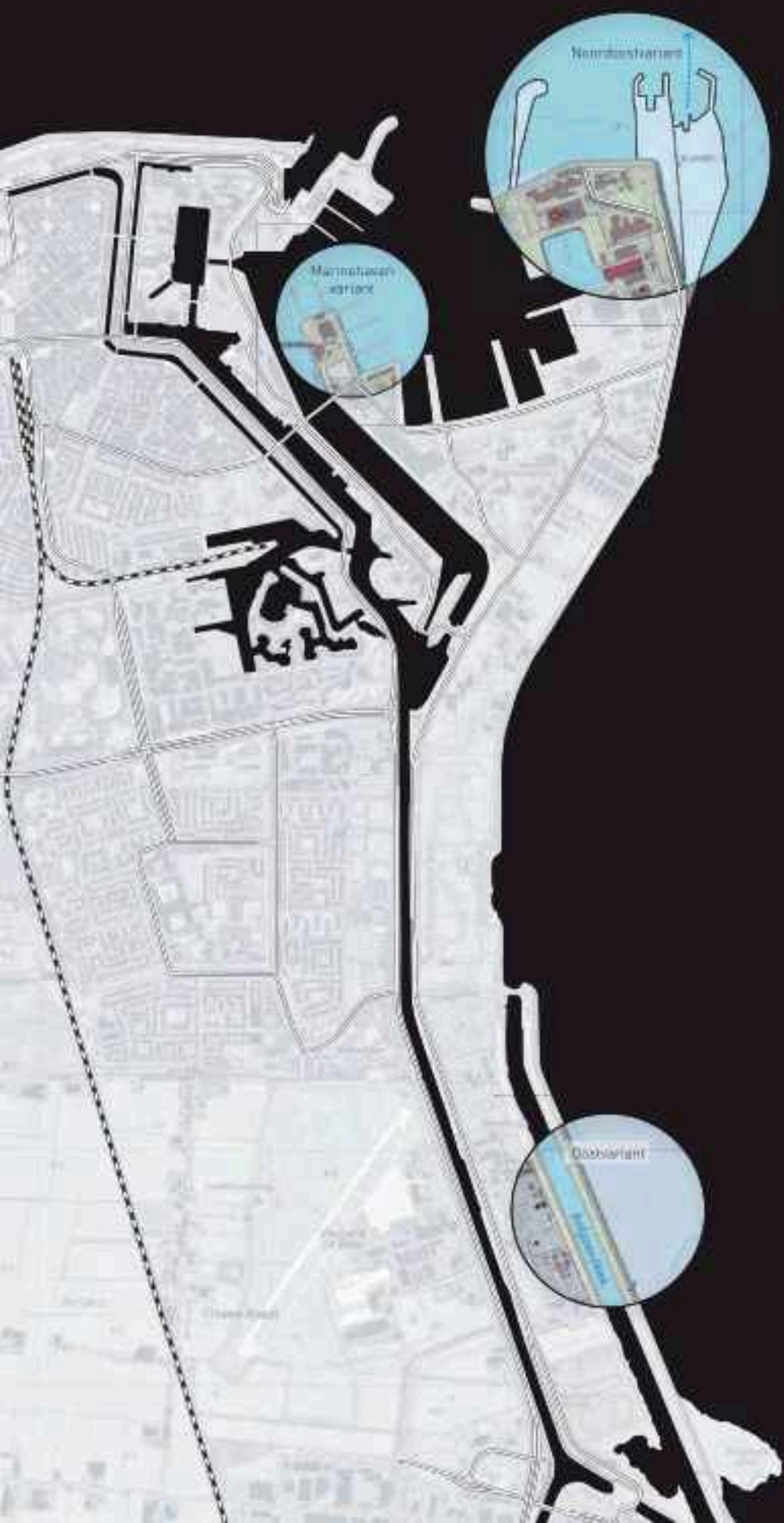
Voorgesteld worden drie alternatieven voor de verplaatsing van de huidige haven. Dat zijn de Marinehaven, de Noordoostoever en de Oostoever.

Verworven inzicht/kennis

Uit een vergelijking van de drie alternatieven komt naar voren dat de Noordoostoevervariant als de best haalbare optie wordt gedefinieerd. De Oostoevervariant wordt als niet haalbaar getypeerd en de Marinehaven is alleen mogelijk met ingrijpende verschuivingen.

Verwacht effect

Verplaatsing van de veerhaven biedt een structurele oplossing voor zowel de bereikbaarheid van Texel, de Koninklijke Marine én de binnenstad van Den Helder, als voor een verbetering van het leefklimaat en houdt het beschermd stadsgezicht intact.





Onderzoek Havenvisie Den Helder

Opsteller Buck Consultants International

Jaar 2006

Onderwerp Onderzoek naar ontwikkelingsrichtingen die een duurzame ontwikkeling van de haven mogelijk maken. Dit betekent ontwikkelingen gericht op zowel economische, ecologische als sociaal-culturele doelstellingen (People, Planet, Profit). Duurzaamheid vormt aldus een belangrijk uitgangspunt voor de havenvisie.

Geconstateerd probleem

De doorstroming van en naar de TESO vormt een knelpunt voor de totale verkeersafwikkeling in Den Helder, vanaf het knooppunt Kooypunt. En vormt daarmee een belemmering voor een duurzame havenontwikkeling.

Voorgestelde ontwikkelrichting

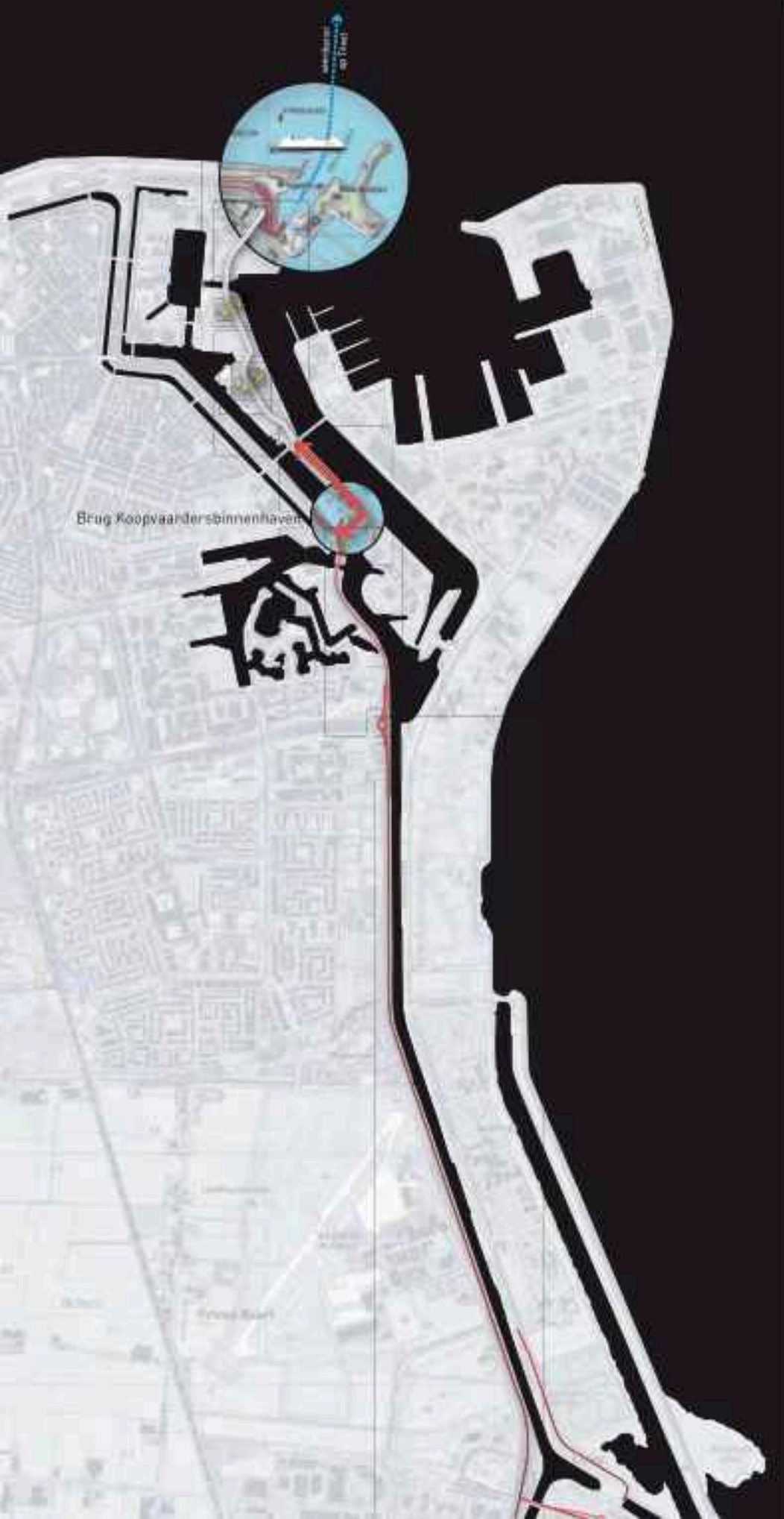
Focus op kansrijke clusters: Koninklijke Marine, Offshore, TESO, Visserij in het delicatessensegment, Watersport

Verworven inzicht/kennis

Diverse mogelijkheden om de wegenstructuur van Den Helder te ontzien, variërend van 0-variant tot nieuwe route naar de TESO en het verplaatsen van de TESO naar het noordoosten

Verwacht effect

Duurzame ontwikkeling(sperspectief) voor de Haven van Den Helder



Onderzoek Haalbaarheidsstudie ontsluitingsroute TESO over Het Nieuwe Diep

Opsteller Grontmij

Jaar 2006

Onderwerp De aanleg van een extra ontsluitingsroute via het Nieuwe Diep

Geconstateerd probleem

De veerbootterminal TESO in de noordpunt van Den Helder zorgt voor een grote belasting van de af- en toevorroutes naar de haven. De N250 is momenteel de enige route van en naar de TESO-veerhaven

Voorgestelde maatregelen

Aanleg van een nieuwe tracé, inclusief een brug over de Koopvaardersbinnenhaven

Verworven inzicht/kennis

"Speciale aandacht voor de inrichting van de route naar de haven en de TESO-veerhaven is gewenst en van groot belang. Deze route fungeert ook als reclamebord voor de stad. De route moet aangenaam zijn, een heldere uitstraling hebben en (wellicht) een deel van de reizigers verleiden tot een verblijf in Den Helder."

In het rapport wordt veel aandacht besteed aan de mogelijke beleving van de nieuwe route.

Verwacht effect

Na inpassing van het eindmodel:

Staan op een gemiddelde werkdag op de beschouwde wegen geen wachtrijen van verkeer vanaf de boot van Texel.

Geeft het eindmodel op een hoogseizoendag nog steeds een goede oplossing voor de verkeersafwikkeling.

Echter zonder maatregelen bij de Kooy en de kruising N250-Guldemonweg ontstaat een wachtrij vanuit Den Helder tot voorbij de rotonde met de Ravelijnweg.



Onderzoek: Onderzoek naar het functioneren van VRI's op drie kruispunten bij de N250 te Den Helder

Opsteller: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Groene Golf Team

Datum: 1-4-2009

Onderwerp: Onderzoek naar het functioneren van verkeersregelininstallaties (VRI's) op drie kruispunten op de N250 te Den Helder

Geconstateerd probleem

Problemen in de doorstroming van het verkeer dat terugkomt van Texel en dat naar Texel wil; problemen in de maandagochtendspits bij de ingang van het Marineterrein.

Voorgestelde maatregelen

Onderzoek naar omleiden van het vrachtverkeer (vermijden kruiskunt Binnenhaven-Havenweg-Ruyghweg). Toepassen van deelconflicten overwegen op dit kruispunt Voorrangsregel omdraaien. Onderzoek naar andere in-/uitgang door Marine

Verworven inzicht/kennis

Echte problematiek is met quick-win maatregelen niet op te lossen. Capaciteit is te beperkt. Coördinatie tussen de kruispunten is mede daardoor niet mogelijk.

Verwacht effect

[Beperkt] betere doorstroming

Onderzoek: Globale effectenrapportage havenvarianten Den Helder

Opsteller: Buck Consultants

Datum: 2009

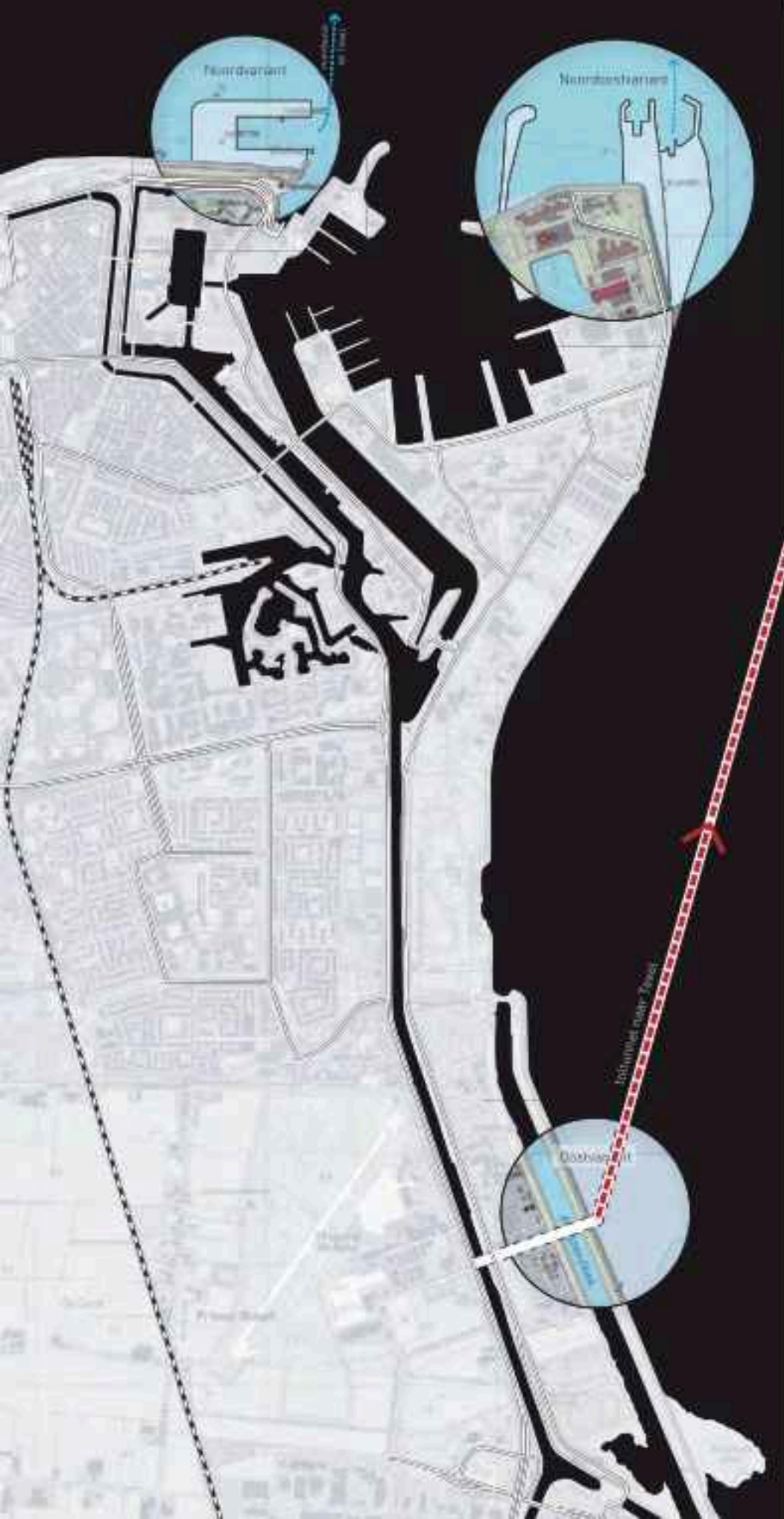
Onderwerp: Onderzoek en advies tav twee havenvarianten

Onderzoek niet beschikbaar, alleen uitkomsten in powerpointpresentatie

Advies / Verworven inzicht/kennis

Voorkeur voor Noordoostvariant boven de Noordvariant, want:

- is goedkoper
- geeft meer economische effecten
- is beter voor het oplossen van knelpunten
- heeft een geringer negatief effect op natuur en milieu
- heeft beter perspectief voor mogelijke verdere havenuitbreidingen



Onderzoek: Routevarianten Noordoosthaven

Opsteller:

Datum: 2009

Onderwerp:

Onderzoek niet beschikbaar, alleen uitkomsten in powerpointpresentatie





Onderzoek: Verkeersonderzoek N250 Den Helder; Mogelijkheden voor middellange termijn

Opsteller: DHV

Datum: 2010

Onderwerp: Verkeerskundige oplossing voor een goede doorstroming op de N250 en omliggende wegen, om het havengebied en het marineterrein van Den Helder goed bereikbaar te houden.

Geconstateerd probleem

Door intensivering van het havengebruik van Den Helder en uitbreiding wordt een toename van de verkeersbewegingen op de N250 tussen de rotonde Ravelijnweg en de haven verwacht. Alternatieven voor de N250 zijn beperkt door de omringing van water. Langs de N250 loopt het Noordhollandsch kanaal, waardoor de bereikbaarheid van de haven en het marineterrein afhankelijk is van bruggen. Door de havenactiviteiten en het marineterrein wordt veel van het wegennetwerk gevraagd.

Voorgestelde oplossingsvarianten

1. Huidig netwerk behouden.
- 2A. Nieuwe brug in het verlengde van de Ravelijnweg, voor marineverkeer
- 2B. Nieuwe brug in het verlengde van de Ravelijnweg voor economisch en marineverkeer
3. Verbinding tussen Ravelijnweg en Het Nieuwe Werk

Verworven inzicht/kennis

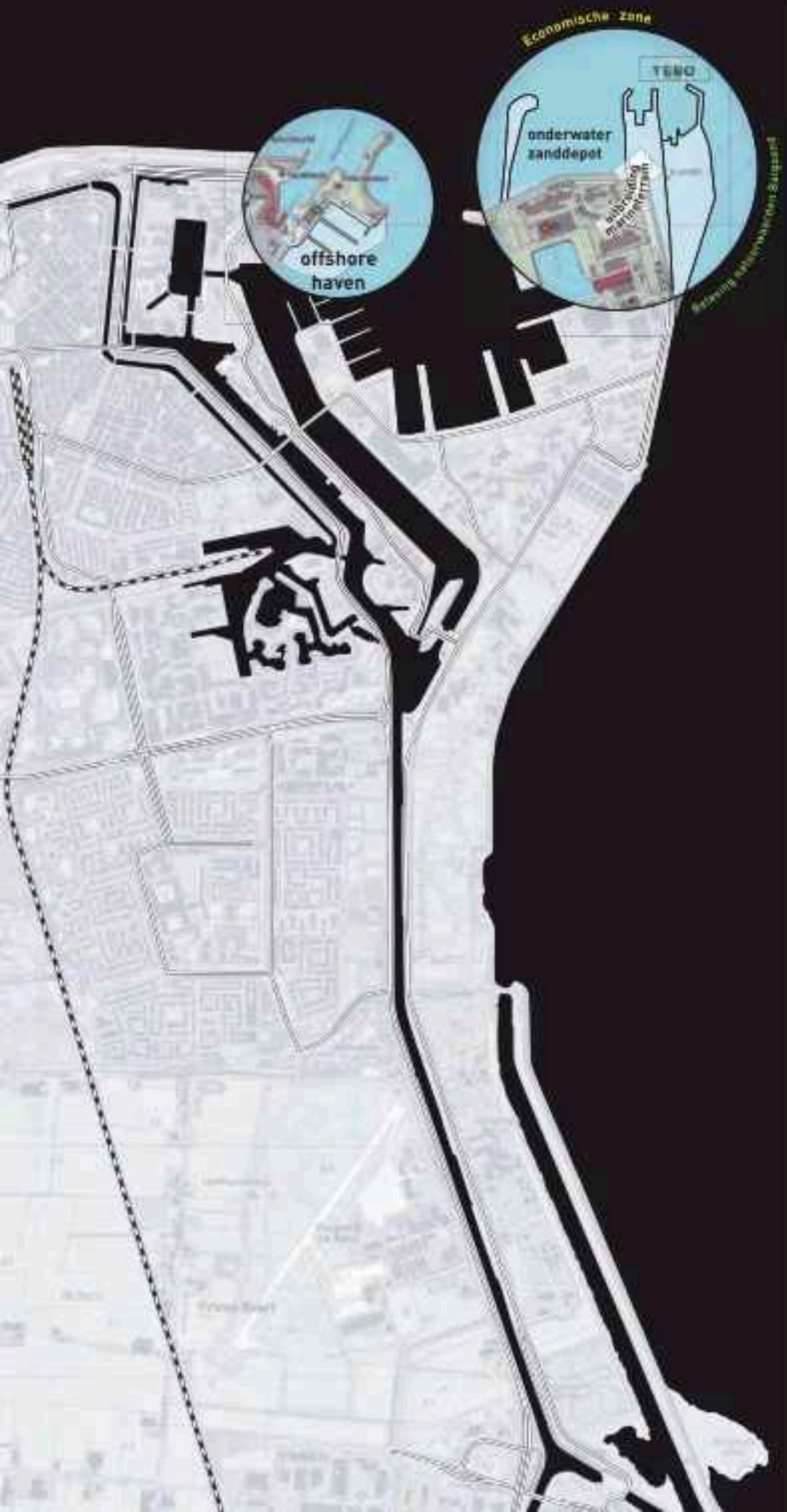
Met de keuze voor variant 3 zijn alle te verwachten problemen met de verkeersafwikkeling op de middellange termijn op te lossen.

Verwacht effect

Positief effect: invoering van oplossingsvariant 3 lost alle verwachte problemen met de verkeersafwikkeling op de middellange termijn op. De N250 hoeft minder verkeer te verwerken. De afwikkelingsproblemen op de kruispunten N250-Ruyghweg-Havenweg en N250-Kanaalweg-Hoofdgracht zijn opgelost zonder dat dit kruispunt ingrijpend hoeft te veranderen.

Negatief effect: overschrijding van de geluidbelasting voor de woningen langs de nieuwe verbinding en de geplande woningen langs de Kanaalweg.

Variant 3 kan worden geconstrueerd buiten de ploffzone. De nieuwe verbinding sluit aan op de lange termijn visie mbt het verplaatsen van de veerhaven naar de Noordoostoever.



Onderzoek	Krimp of niet
Opsteller	Team Deetman/Mans
Datum	2010
Onderwerp	Advies betreffende demografische ontwikkeling Den Helder

Geconstateerd probleem

De daling van het aantal inwoners en de vergrijzing leiden tot een krimpende beroepsbevolking en een dalende instroom in het onderwijs (basis en voortgezet).

Voorgestelde maatregelen

1. Realiseer de economische potenties van de haven van Den Helder, zoals beschreven in het rapport en ism een sterke en gezaghebbende partner
2. Stroomlijn het beleid en voeg de daad bij het woord.
3. Maak de herstructurering en de uitbouw van de haven tot absoluut speerpunt van beleid
4. Zet de voorgenomen plannen voor de herstructurering van het centrum en de aansluiting met het havengebied door
5. Geef ruimte voor de ontwikkeling van enkele excellente woonmilieus
6. Zet in op de verdere ontwikkeling van kennisconcentratie rondom het maritieme cluster en bouw de innovatiekracht rondom de off shore verder uit
7. Zet in op regionale samenwerking. Om te beginnen met een gezamenlijke, regionale visie voor de regio Kop van Noord Holland, waarin Den Helder de lead neemt.
8. Zet als gemeente in op intensieve samenwerking met alle betrokken organisaties ter versterking van het voorzieningenniveau.

Verworven inzicht/kennis

- Kiezen voor doorgaan op huidige weg, zonder nadrukkelijke en gerichte interventies geeft geen of weinig uitzicht op 'het keren van het tij'. De economische groei blijft uit, bevolkingsafname zet verder door, de gewenste verbetering van de woon- en leefomgeving wordt beperkt gerealiseerd. Naar mening van het Team is dan een echt krimpscenario aan de orde waarbij alle zeilen moeten worden bijgezet om de kwaliteit van het voorzieningenniveau overeind te houden.
- Of kiezen voor stabilisatie en zo mogelijk groei van de bevolking: dat is een reële optie indien de economische potenties worden verzilverd, de stad daardoor kan worden verbeterd en er meer perspectief voor stad en regio ontstaat.

Verwacht effect

Door stabilisatie of groei van de bevolking ontstaat er meer perspectief voor stad en regio.

Onderzoek: Integrale verkenning haven Den Helder

Opsteller: Gemeente Den Helder Ruimte & Economie

Datum: 2011(?)

Onderwerp:

1. Inzicht bieden in de implicaties van de conclusies en aanbevelingen van eerder uitgevoerd onderzoek naar de bereikbaarheid van de haven.
2. Schetsen van uitgangspunten voor een uitgebalanceerd en integraal toekomstbeeld van een goed bereikbare haven.
3. Het geven van een procesadvies voor vervolgstappen.

Geconstateerd probleem

De bereikbaarheid van de haven wordt als onvoldoende ervaren en er zijn verkeersonveilige locaties in het havengebied. Nu de bedrijvigheid zich mede vanwege de opkomst van de 'groene industrie' in het havengebied steeds verder ontwikkelt, groeit ook de noodzaak voor een robuuste verbinding tussen de haven en de rest van Nederland. In relatie met de groei van de haven is er hernieuwde aandacht voor de bereikbaarheid van de haven.

Voorgestelde maatregelen

Concrete inrichtingsmaatregelen vallen niet binnen de scope van deze notitie, maar zijn een vervolgstap. Er wordt wel een beeld geschetst van de gewenste ontwikkelingen en verbindingen.

Voor de verbindingen blijft de mogelijkheid om civiel en militair verkeer te scheiden.

- Groen: gebruik van een veilige en robuuste N250 voor stadsverkeer en TESO-verkeer.
- Blauw: veilige en robuuste verbinding voor (zwaar) havenverkeer.
- Rood: twee verbindingen voor militair verkeer naar de Nieuwe Haven.
- Geel: meerdere verbindingen tussen stad en haven voor langzaam verkeer.

De beoogde gebieden faciliteren de recreatieve en economische functies:

- Oranje: zoekgebied voor uitbreiding en verdichting haven-gerelateerd bedrijventerrein.
- Paars: zoekgebied voor ontwikkeling recreatieve functies en cultuurhistorische elementen.

Verworven inzicht/kennis

1. Zet in op nieuw integraal vervolgonderzoek. Dit moet inzicht bieden wat de beste mogelijkheden zijn om de haven op lange termijn bereikbaar te houden.
2. De ontwikkeling moet leiden tot een economisch krachtige haven, een aantrekkelijke vestigingslocatie, met hoge ruimtelijke kwaliteit, met alle modaliteiten goed bereikbaar.
3. De gemeente bepaalt nieuwe doelstellingen mbt de bereikbaarheid van de haven, treedt in gesprek met andere stakeholders, zet in op een optimale en integrale oplossing.





Onderzoek: Achtergronddocument: beoordelen en uitwerken routevarianten

Opsteller: Grontmij

Datum: 2011

Onderwerp: Voor een ontwikkeling van het haventerrein inclusief verplaatsing van de TESO-haven is een goede ontsluiting cruciaal: zonder ontsluiting is ontwikkeling van het haven-terrein niet mogelijk. Den Helder streeft naar het verhogen van de leefbaarheidsituatie in het centrum. Ontlasting van de huidige route N250 door het centrum van Den Helder is daarvoor nodig. Doel is het realiseren van een verbinding tussen N250 en de Noordoosthaven met een vlotte afwikkeling voor het verkeer.

Geconstateerd probleem

De ontsluiting van centrum- en havenvoorzieningen, en een groot deel van de overige wijken van Den Helder, komen samen op de hoofdontsluitingsweg van de stad: de N250. Deze weg kent nu al de nodige verkeersknelpunten. Als de verkeersintensiteiten verder toenemen, komt de bereikbaarheid van de stad, de Marine, de haven en Texel in gevaar.

De verkeersgroei kan een beperkende factor worden op de voorgestane economische groei en ontwikkeling van Den Helder. Daarom is het van belang de bereikbaarheid en verkeersdoorstroming op lange termijn te garanderen.

Verworven inzicht/kennis

De zgn 'gele routevariant' leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling. Ook is deze routevariant door de nabije ligging van 2 bruggen en een sluis nautisch onwenselijk. Het grote voordeel van de gele routevariant ten opzichte van de andere routevarianten is de ligging op de grens van de B- en C-zone, dus buiten de A-zone van het munitiedepot. Om die reden wordt er gezocht naar een uitwerking van de gele routevariant die inspeelt op de aangegeven knelpunten.

Een optimalisatie van de gele routevariant levert geen goede oplossing voor de bereikbaarheid- en leefbaarheidsproblemen. De oplossing is niet robuust. De ruimtelijke impact is groot en de uitwerking is zeer duur. Een dergelijke investering voor een routevariant die de problemen niet voldoende oplost is niet reëel.

Verwacht effect

- De voorgestelde routevarianten en uitgangspunten bieden geen goede oplossing voor de ontsluitingstructuur van de noordoosthaven.
- De routevarianten (ook in geoptimaliseerde vorm) leiden tot infrastructurele, verkeerstechnische en/of nautische knelpunten en lossen problemen niet afdoende op.



Onderzoek: Ontsluitingstructuur en ruimtelijke ontwikkeling Den Helder

Opsteller: Grontmij

Datum: 2011

Onderwerp: Verkenning van de mogelijkheden voor economische versterking van de haven.

Geconstateerd probleem

In 2009 is bestuurlijk een voorkeur uitgesproken voor de zogenoemde 'gele routevariant'. Deze voorkeur is vooral gebaseerd op een eerste verkenning van de routevarianten, waaruit bleek dat alleen de gele routevariant niet op voorhand op onmogelijkheden zou stuiten. De vraagstelling aan Grontmij is oorspronkelijk opgesplitst in twee delen:

- Nadere beschouwing van eerder gemaakte afweging en keuzen. Dit obv het rapport 'Verkeersonderzoek N250 Den Helder' en de varianten besproken in de werkateliers.
- Uitwerken gele routevariant: schetsmatig uitwerken van de gele routevariant.

Voorgestelde ontwikkelingsstrategie

De verplaatsing van de TESO en de ontwikkeling van de noordoosthaven geldt als maximale eindpunt. De ontwikkeling moet echter op ieder tussenstadium kunnen eindigen

1. Verkeers- en infrastructurele maatregelen binnen het bestaande wegennetwerk uitgaande van de huidige locatie van functies. Start van de mogelijke ontwikkeling van civiele functies op het marineterrein ter hoogte van de Van Kinsbergenbrug-Moormanbrug.
2. Bij groei van het verkeersaanbod realisatie van een nieuwe verbinding over het kanaal. Een verbinding ter hoogte van de Ravelijnweg ligt het meest voor de hand.
3. Verdere ontwikkeling van civiele functies aan de noordzijde op het marineterrein. Opwaardering van de bestaande route vanaf de nieuwe verbinding ter hoogte van de Ravelijnweg.
4. Ontwikkeling van de noordoosthaven en mogelijke verplaatsing van de TESO. Opwaarderen van laatste deel van de bestaande route.

Verworven inzicht/kennis

Het loslaten van het uitgangspunt dat binnen één routevariant de oplossing voor de middellange termijn en lange termijn gevonden moet worden (waarbij de middellange termijn oplossing een opmaat is naar de lange termijn oplossing) geeft perspectief aan een verbinding over het kanaal ter hoogte van de Guldemondweg / Wielercircuit voor de lange termijn. Voor de middellange termijn moet dan een oplossing gevonden in maatregelen op het huidige wegennetwerk.

Verwacht effect

Goede doorstroming en goede ontwikkelingsmogelijkheden

Onderzoek: Structuurvisie Den Helder 2025

Opsteller: Gemeente Den Helder

Datum: 2012

Onderwerp: Ruimtelijke vertaling van de Strategische Visie, benoemt ruimtelijke ingrepen en voorwaarden die nodig zijn om de strategische doelen te bereiken. De structuurvisie geeft hoofdlijnen van het toekomstig ruimtelijk beleid voor de gemeente Den Helder aan.

Geconstateerd probleem

Den Helder kampt met enkele structurele problemen. De werkgelegenheid staat onder druk, grootstedelijke sociale problematiek in enkele buurten, en de (beroeps)bevolking neemt af.

Voorgestelde maatregelen

Er is gekozen voor een benadering die uitgaat van functionele netwerken. Een functioneel netwerk in de stad geeft de plekken aan die er tezamen voor moeten zorgen dat de economie van de stad goed kan functioneren, het woon- en leefklimaat voor inwoners op orde is, of de stad aantrekkelijk maakt voor bezoekers. In de structuurvisie worden drie domeinen onderscheiden:

1. het Bewonersdomein; 2. het Maritiem domein; 3. het Bezoekersdomein.

Verwacht effect

1. Duurzame economie: "Den Helder ontwikkelt een duurzame economie met de offshore, de haven, kennis en technologie (inclusief onderwijs), duurzame (wind)energie, toerisme en recreatie en zorg en wellness als belangrijkste dragers."
2. Maatschappelijke betrokkenheid: "Sociale zwakte wordt tegengegaan door inwoners maatschappelijk betrokken te krijgen en mee te laten doen aan de samenleving."
3. Goed wonen: "Den Helder biedt een grote variëteit aan ruim opgezette, groene woonmilieus die tegemoet komt aan de vraag van de (potentiële) inwoners. Speciale aandacht voor bijzondere woonlocaties en het creëren van mogelijkheden tot wonen aan of op het water."
4. Toerisme: "Toerisme en recreatie professionaliseren, promoten van de rust, ruimte en natuur in Den Helder en het aanwezige (maritiem) cultuurhistorisch erfgoed."
5. Centrum: "Den Helder krijgt een levendig en veilig stadshart (inclusief de Oude Rijkswerf Willemsoord) door concentratie van stedelijke functies in het stadshart, een aantrekkelijk winkelcentrum, goede en sociale veilige horeca, kunst, cultuur en evenementen."
6. Infrastructuur: "De infrastructuur van Den Helder is afgestemd op de functie van centrumgemeente en past bij de geplande woningbouwproductie en is passend bij de economische ontwikkeling."

