

# Economische waarde N250 Den Helder

*Feiten en perceptie*



# Inleiding

**De N250 is de belangrijkste ontsluitingsweg van Den Helder, en loopt tussen De Kooy (aansluiting N9/N99) en de aanlegsteiger van TESO. De doorstroming van het verkeer op de N250 is al verschillende jaren een punt van aandacht. De meningen hierover en de beleving hiervan lijken echter uiteen te lopen. In het kader van te maken afwegingen voor de N250, is meer inzicht wenselijk, waaronder in de economische waarde van de N250.**

De N250 is de belangrijkste ontsluitingsweg van Den Helder, en loopt tussen De Kooy (aansluiting N9/N99) en de aanlegsteiger van TESO. De weg ligt aan de oostzijde van het centrum en vormt op verschillende plekken de scheiding tussen woongebieden (westelijk van de weg) en havenactiviteiten (oostelijk van de weg). De weg ontsluit daarmee een groot aantal economische kerngebieden in Den Helder. Daarnaast is het de toegangsweg voor verkeer van en naar Texel.

De doorstroming van het verkeer op de N250 is al verschillende jaren een punt van aandacht. Het is de ervaring dat de doorstroming op de weg met name in de spitsperiodes alsook bij veel 'Texelverkeer' niet optimaal is. Maar de vraag is of deze verkeersafwikkeling 'slechts' hinder oplevert voor de weggebruiker of dat hiermee ook economische kosten ontstaan. Bijvoorbeeld in de vorm van extra kosten die bedrijven moeten maken en/of aantasting van het vestigingsklimaat en de concurrentiepositie van de regio.

De Kop Werkt! is een regionaal stimuleringsprogramma van de gemeenten Texel, Den Helder, Hollands Kroon en Schagen en de provincie Noord-Holland. Gezamenlijk werken zij aan een toekomstbestendige regio. Dit is vormgegeven in een regionaal ambitiedocument, waarin onder meer de ontwikkeling van de havens, van agribusiness en de energiesector speerpunten zijn. Een goede bereikbaarheid is hiervoor een belangrijke voorwaarde. Binnen het programma is € 30 miljoen aan budget beschikbaar voor maatregelen op verschillende terreinen.

Aanpak van de N250 is één van de maatregelen die wordt overwogen. In het kader van de te maken afwegingen, is meer inzicht in de doorstroming van verkeer op de N250 wenselijk. Afgelopen najaar zijn verkeerstellingen uitgevoerd en zijn reistijden gemeten; begin dit jaar is een civieltechnisch onderzoek gestart. In aanvulling hierop is inzicht op de economische waarde van de N250 gewenst. Voorliggend rapport vormt hier de weerslag van.

## Doel onderzoek

Doel van het onderzoek is:

- Het beschrijven van het economisch belang van de N250,
- Het inventariseren van feiten en perceptie van de doorstroming op de N250 en de weerslag hiervan op economische sectoren die afhankelijk van de N250 zijn,
- Het trekken van conclusies over de economische kosten van congestie op de N250.

## Gevolgd onderzoeksmethodiek

Deze rapportage is primair tot stand gekomen op basis van interviews met directbetrokkenen. Hierbij is het vertrekpunt

geweest dat de N250 van (groot) economisch belang is voor drie economische sectoren:

- De haven van Den Helder en gerelateerde bedrijvigheid;
- De binnenstad/het centrum van Den Helder;
- De toeristisch-recreatieve sector op Texel.

In maart 2018 zijn diverse gesprekken gevoerd met bedrijven uit deze drie economische sectoren. Voor een overzicht van geïnterviewde personen/bedrijven wordt verwezen naar bijlage 1. Uiteindelijk zijn 13 gesprekken gevoerd met in totaal 16 directbetrokkenen.

In deze interviews zijn vragen gesteld over:

- De onderneming/de sector:
  - Economische kernactiviteit(en);
  - Het mobiliteitsprofiel: Verplaatsingen per dag verspreid over verschillende motieven.
- Het belang van bereikbaarheid over de weg in het algemeen en het belang van de N250 in het bijzonder;
- De perceptie van de doorstroming van verkeer op de N250 en de financiële implicaties hiervan voor de onderneming;
- Mogelijke oplossingsmaatregelen voor de N250 en de bereidheid hier een financiële bijdrage aan te leveren.

In meer algemene zin is over het belang van de N250 gesproken met 2 brancheorganisaties, te weten:

De branchevereniging voor de toeleveranciers in de Olie-, Gas en offshore industrie (IRO) en de brancheorganisatie voor de scheepsbouw en maritieme toeleveranciers (Netherlands Maritime Technology (NMT)).

Daarnaast is gebruik gemaakt van de volgende studies:

- APPM Management Consultants (15 januari 2017), *Plan van aanpak bereikbaarheidsstudie Den Helder – De “Ronde langs de velden” samengevat*;
- APPM Management Consultants (10 maart 2017), *Bereikbaarheidsstudie Kop van Noord-Holland – Plan van Aanpak*;
- Connection Systems, *Kentekenonderzoek N250* uitgevoerd in periode 28-8-'17 tot 10-9-'17;
- O Team (2017), *Conclusies en Aanbevelingen Bereikbaarheidsvraagstuk van Texel in Den Helder*.

### Leeswijzer

Deze rapportage behandelt achtereenvolgens:

- De situering van de N250;
- Het economisch belang van de N250;
- De doorstroming op de N250;
- De economische consequenties hiervan;
- Mogelijke oplossingsrichtingen voor de N250;

Conclusies.



## Schets van de N250

De figuur op de volgende pagina schetst de N250.

De twee belangrijkste toevoerwegen naar Den Helder, de N99 en N9, gaan bij knooppunt Kooypunt over in de tweestrooksweg N250. De N250 is daarmee de belangrijkste ontsluitingsweg van Den Helder.

Van zuid naar noord passeert het verkeer:

- Bedrijventerrein Kooypunt;
- Den Helder Airport & Maritiem Vliegveld De Kooy;
- De aansluiting per rotonde met de Ravelijnweg;
- De Burgemeester Vissersbrug over de Industriehaven;
- De aansluiting met verkeersregelininstallatie met de Ruyghweg en de Havenweg. Via de Van Kinsbergenbrug wordt vervolgens het Nieuwe Diep bereikt, en aansluitend via de Moormanbrug het terrein van de Koninklijke Marine;
- De aansluiting met verkeersregelininstallatie met de Beatrixweg; de binnenstad van Den Helder;
- De aansluiting met verkeersregelininstallatie met Willemsoord;
- De aansluiting met verkeersregelininstallatie met de Kanaalweg en de aanlegsteiger van TESO.

Van zuid naar noord passeert het verkeer na Kooypunt 1 rotonde en 3 verkeersregelininstallaties.

De N250 vormt op verschillende plekken de scheiding tussen woongebieden (westelijk van de weg) en havenactiviteiten

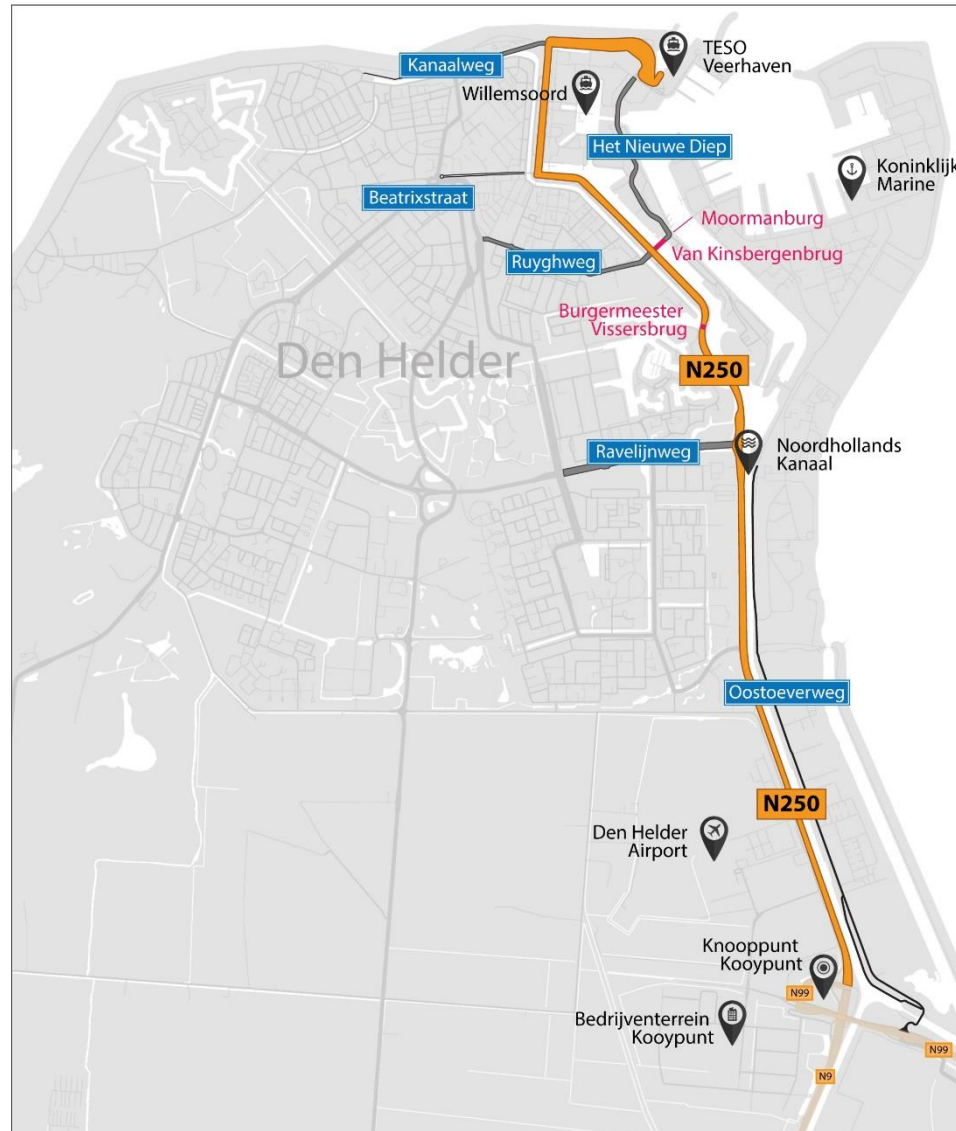
(oostelijk van de weg). De weg ontsluit daarmee een groot aantal economische kerngebieden in Den Helder. Daarnaast is het de toegangsweg voor verkeer van en naar Texel.

Tussen Kooypunt en de binnenstad ligt het Noordhollands Kanaal oostelijk van de N250. Aan de overzijde van het kanaal ligt de Oostoeverweg. Dit is een alternatief voor de N250 maar uitsluitend toegankelijk voor verkeer dat over een 'pasje' beschikt (onder andere Marinepersoneel).

Een andere alternatieve route parallel aan de N250 is het Nieuwe Diep tussen de Van Kinsbergenbrug en de aanlegsteiger van de TESO.

Andere alternatieven voor de N250 zijn er onder meer via de Ravelijnweg (van en naar centrum) of over wegen westelijk om het centrum heen.

De N250 is daarnaast de enige route voor vervoer van gevaarlijke stoffen van en naar de Haven van Den Helder.







## Economisch belang N250

Het economisch belang van de N250 is groot. Den Helder kent een beperkt aantal ontsluitingswegen. Naast de N250 heeft Den Helder twee wegen die Den Helder met Julianadorp verbinden. Exacte cijfers zijn niet voorhanden maar naar schatting maakt tenminste 75% van het verkeer van en naar Den Helder gebruik van de N250. Voor regio-overschrijdend verkeer alsook autoverkeer van en naar Texel ligt dit percentage naar verwachting nog hoger. Nagenoeg al dit verkeer rijdt via de N9 en de N99 naar Den Helder, en rijdt bij De Kooy Den Helder in.

In alle interviews is het grote belang van de N250 als de belangrijkste ontsluitingsweg voor Den Helder benadrukt. In verschillende interviews zijn alternatieven genoemd voor momenten dat de verkeersdoorstroming op de N250 belemmerd is, zoals de routes via Huisduinen, de Ravelijnweg en het Nieuwe Diep, maar altijd worden deze alternatieven als suboptimaal alternatief voor de N250 gezien.

Dit belang is onomstreden voor de drie specifieke economische sectoren:

- De haven van Den Helder en hieraan gerelateerde bedrijvigheid;

- De binnenstad/het centrum van Den Helder;
- De toeristisch-recreatieve sector op Texel.

### De haven van Den Helder

In Den Helder bevindt zich de grootste concentratie van werkgelegenheid zich in de haven van Den Helder. De haven is de vestigingsplaats van de Marine en 'gespecialiseerd' als hub voor 'off-shore'-gerelateerde bedrijvigheid op de Noordzee.

Alleen al op het marineterrein (inclusief overige vestigingen van de Marine in Den Helder) zijn circa 6.800 personen werkzaam die daarbij een toegevoegde waarde genereren van circa 315 miljoen Euro<sup>1</sup>. De haven van Den Helder (excl. de Marine) biedt in 2016 ruim 2.500 directe arbeidsplaatsen en genereert een toegevoegde waarde van 304 miljoen euro<sup>2</sup>. Belangrijke werkgevers hier zijn onder meer Peterson, DHSS, Damen Shipyards, de NAM en de Visafslag.

Exacte cijfers zijn niet beschikbaar maar ons beeld is dat het merendeel van de werknemers van deze ondernemingen met de auto naar zijn of haar werk gaat. Naast werknemers komen bezoekers, klanten, toeleveranciers en afnemers ook overwegend met de (vracht)auto. Daarbij wordt ook het merendeel van de lading voor en uit de haven per as

<sup>1</sup> Cijfers gebaseerd op De Nederlandse Maritieme Cluster, Monitor 2017, Ecorys, 2017, Rotterdam

<sup>2</sup> Havenmonitor 2017, Erasmus Universiteit, 2017, Rotterdam



aangevoerd en is de N250 de route voor vervoer van gevaarlijke stoffen van en naar de haven.

Kenmerkend voor een aantal bedrijven in de haven van Den Helder is het feit dat zij op een nabijgelegen bedrijfsterrein in Den Helder eveneens een vestiging hebben: door ruimtegebrek aan de kades hebben bedrijven hier een tweede vestiging waar goederen worden opgeslagen totdat deze benodigd zijn in de haven. Dit resulteert in 'intra-Den Helder' verkeer dat gebruik maakt van de N250.



### De binnenstad van Den Helder

De binnenstad van Den Helder heeft niet alleen een lokale maar ook een (beperkte) regionale functie. Het bereik zijn circa 80.000 personen waarvan 55.000 uit Den Helder en circa 25.000 uit kernen als Schagen, Breezand en Wieringen.

Naast het winkelgebied (westelijk van de N250) omvat de binnenstad ook het (oostelijk van de N250 gesitueerde) Willemsoord terrein.

Vergelijkbaar met Texel (zie hierna) is dat een goede autobereikbaarheid een belangrijk *unique selling point* van de binnenstad betreft. In het winkelgebied is 5 uur gratis parkeren

met een blauwe parkeerkaart mogelijk en het Willemsoord terrein kent een ruime parkeergelegenheid zonder restricties.

### Texel

Toeristen komen in grote getale met de auto naar Texel. Het eiland heeft circa 45.000 bedden, circa 4,4 miljoen overnachtingen en de omzet uit het toerisme bedraagt jaarlijks 550 miljoen Euro<sup>3</sup>. De gemiddelde verblijfsduur op Texel is 3,2 dagen. Het aantal bedden op Texel zal naar verwachting de komende jaren niet of nauwelijks verder groeien.

Naar schatting neemt circa 90% van de eilandbezoekers de auto mee. De autobereikbaarheid van Texel is één van de *unique selling points* van Texel. Dit wordt als onderscheidend kenmerk van Texel gezien ten opzichte van de andere Waddeneilanden. In vergelijking met de andere Waddeneilanden gaat er frequent een boot (oplopend tot eens per half uur in de zomer) naar Texel, is deze zonder reservering te boeken en zijn de tarieven relatief laag. De bezoekers rijden nagenoeg zonder uitzondering over de N250 naar de aanlegsteiger van TESO.

Daarnaast is er, aldus verschillende geïnterviewden, een significante groep van bezoekers aan Texel die de auto in de (ruime) nabijheid van de aanlegsteiger van TESO parkeren,



<sup>3</sup> Website van VVV Texel, <https://www.texel.net/nl/over-texel/over-ons/vvv-texel/wist-u-dat-van-texel>, geraadpleegd op 20 maart 2018.



daarvoor gebruik makend van de N250, en vervolgens lopend of met de fiets naar de aanlegsteiger gaan.

Het zwaartepunt van toeristen die naar Texel gaan ligt op de vrijdagmiddag in de periode april (Pasen) – oktober. De terugreis vindt gespreider plaats, met afreismomenten op zowel de zondag, maandag als de vrijdag.

De komende jaren zal het aantal 'Texelgangers' naar verwachting verder toenemen. Over de precieze groei verschillen de meningen. De TESO verwacht in het meest optimistische scenario een verdere groei van het aantal pae's<sup>4</sup> van 1,6 miljoen per jaar nu naar 2,4 miljoen in 2040. In het minimum scenario gaat het om ruim 2 miljoen pae's. De toeristische sector op Texel verwacht de sterke toename in het meest optimistische scenario niet. Zij denken dat de groei begrensd wordt door de logistiek: er is niet genoeg personeel om de huisjes/bungalows (nog) vaker schoon te maken dan nu al gebeurt. Daarnaast is de trend van een kortere verblijfsduur al enige tijd aan de gang.

<sup>4</sup> pae staat voor personenauto-equivalent en is een meeteenheid die gebruikt voor het bepalen van de capaciteit. Eén personenauto staat regulier voor één pae en een vrachtauto (afhankelijk van het type) voor 1,5 à 2 pae.





## Doorstroming verkeer N250

Deze paragraaf gaat dieper op in op de doorstroming van het verkeer op de N250.

### Kentekenonderzoek N250

In de periode van zaterdag 26 augustus tot maandag 11 september van 2017 zijn verkeerstellingen uitgevoerd en zijn reistijden gemeten op de N250<sup>5</sup>. Via diverse verkeerscamera's op de N250 is gemeten hoe lang een motorvoertuig doet over de route vanaf de N250 Rijksweg (nabij vliegveld De Kooy) naar de haven/veerhaven en in omgekeerde richting.



Uit het uitgevoerde Kenteken-onderzoek komt een beeld naar voren van:

- Substantieel langere reistijden op de N250 op de vrijdagen tussen 11:00 en 16:00 uur in de richting van de TESO aanlegsteiger. Op de twee vrijdagen in de meetperiode namen de reistijden tussen Den Helder Zuid en de Veerhaven ('in noordelijke richting') met respectievelijk circa 10 en 30 minuten toe. Ook op de alternatieve route via het Nieuwe Diep nam de reistijd substantieel toe.
- In tegenovergestelde richting is ook sprake van substantieel langere reistijden, zij het in mindere mate en voor een kortere tijdsduur dan in noordelijke richting. Richting Den Helder Zuid ('in zuidelijke richting') neemt de reistijd op de twee vrijdagen tussen 10:00 en 14:00 met respectievelijk

circa 10 en 20 minuten toe. In deze periodes neemt de reistijd op de alternatieve route via het Nieuwe Diep beperkt toe.

- Beperkt langere reistijden, vooral in zuidelijke richting, zowel in de ochtend- en de avondspits oplopend tot maximaal circa 5 minuten extra reistijd. Idem op de alternatieve route via het Nieuwe Diep.

In de gesprekken is dit beeld door nagenoeg alle geïnterviewde personen bevestigd en verder aangevuld.

### Doorstroming op vrijdagmiddagen

Aangegeven is dat met name op vrijdagmiddagen ('wisselmoment' van vakantiehuisjes op Texel) de verkeersdruk op de N250 substantieel toeneemt als gevolg van extra Texel-gerelateerd verkeer. Dit resulteert veelvuldig in vertraging op de vrijdagmiddagen in de periode van Pasen tot en met oktober. Dit is een alom bekend gegeven in Den Helder en omgeving. Het is ook op deze momenten dat lokaal bekend verkeer regelmatig een weg zoekt over bijvoorbeeld de Ravelijnweg of het Nieuwe Diep.

Deze verkeersdruk neemt toe op het moment dat bruggen zoals de Burgemeester Vissersbrug en de Van Kinsbergenbrug worden bediend. Beeld bij verschillende geïnterviewden is dat



<sup>5</sup> Connection Systems, Kentekenonderzoek N250 uitgevoerd in periode 28-8-'17 tot 10-9-'17



deze en andere openstaande bruggen op vrijdagmiddagen geregeld de congestie op de N250 substantieel verergeren. In het algemeen merken verschillende geïnterviewden op dat de doorstroming op de N250 voor circa 20 minuten gehinderd wordt nadat de boot uit Texel gearriveerd is.

De verkeershinder op vrijdagmiddagen is een gevolg van het Texel-gerelateerde verkeer dat zich met ander verkeer mengt. De toeristen zelf lijken overigens de bereikbaarheid van Texel via de N250 niet als een nadeel te zien: in enquêtes onder toeristen door de VVV wordt dit aspect niet genoemd.

### Doorstroming in ochtend- en avondspits

In de ochtend- en avondspits resulteren ook langere reistijden op de N250. Dit als gevolg van omvangrijke stromen woon-werkverkeer naar de haven en de binnenstad in de ochtendspits en vice versa in de avondspits. Op vrijdagmiddagen conflicteert het uitgaande woon-werkverkeer bovendien met het verkeer naar Texel, waardoor de belasting van de kruispunten op de N250 verder toeneemt.

Het verkeer van en naar de Marine draagt hier volgens verschillende gesprekspersonen substantieel aan bij:

- De Marine wordt gekenmerkt door vaste begin- en eindstoppen van de werkdag. In combinatie met het grote aantal werknemers bij de Marine verlopen de ochtend- en avondspits daardoor vaak erg geconcentreerd.

- In verschillende gesprekken wordt genoemd dat na 8:00 uur 's ochtends ('begintijdstip Marine') de bruggen wel bediend mogen worden, terwijl de ochtendspits nog gaande is.
- Tenslotte is aandacht gevraagd voor de 'voorrang' van marine gerelateerd verkeer in de avondspits op de Van Kinsbergen- en Moormanbrug en aangelegen verkeersregelinstanties. Beeld is dat deze situatie niet optimaal is voor de doorstroming van al het verkeer.

### Doorstroming op N250 in de komende jaren

De verwachting is dat de komende jaren de verkeersdruk op de N250 stijgt en daarmee de doorstroming zal verminderen. Dit als gevolg van een verwachte groei van de lokale economie, een groei in marine-activiteiten en een toenemend aantal bezoekers aan Texel. Zo verwacht TESO tot aan 2040 een groei van 50% van het aantal gebruikers van de boot. De Marine heeft momenteel circa 500 vacatures. Daarnaast wordt verwacht dat de werkgelegenheid de komende tijd nog met circa 500 banen zal toenemen omdat er naar verwachting meer geld voor de Marine beschikbaar komt.

### Gevolgen van doorstroming op leefomgeving

In verschillende gesprekken is aangegeven dat op drukke momenten verkeer zich regelmatig een weg zoekt over andere wegen en er sluiptverkeer in de stad ontstaat. Bijvoorbeeld verkeer dat via de Ravelijnweg naar het centrum rijdt.



Dit sluipverkeer tast de leefbaarheid aan in de vorm ervaren geluidsoverlast en emissies. Idem geldt dat het verkeer op de N250 op de aangrenzende woningen voor hinder zorgt.

Daarnaast is meerdere malen aandacht gevraagd voor de resulterende verkeersonveilige situatie ter hoogte van de Moorman- en de Van Kinsbergenbrug.

Aandachtspunt hierbij is dat ook ervaren wordt dat er in toenemende mate sprake is van verkeer van en naar Texel dat een parkeerplaats zoekt en daarmee overlast veroorzaakt op in de woonwijken, op het haventerrein en in de (binnen)stad.

#### *Doorstroming op andere wegen dan de N250*

Verskillende geïnterviewden plaatsen de doorstroming op de N250 in het perspectief van de gehele autobereikbaarheid van Den Helder. In verschillende gesprekken is aandacht gevraagd voor de als matig ervaren ontsluiting van Den Helder via de N9 (de verbinding met Alkmaar) en de N99 (de verbinding met de A7). In een aantal gesprekken is ook aandacht gevraagd voor de doorstroming op de westelijke randweg Alkmaar en de openingstijden van de bruggen op de Afsluitdijk.



## Effecten op economie

De verminderde doorstroming op vrijdagmiddagen en in de spitsperiodes resulteert in economische kosten. In het vervolg gaan we hier dieper op in.

### Congestie-effecten gekwantificeerd

Congestie resulteert in extra reistijd en daarmee in economische kosten ('economische schade'). In economische analyses wordt hiertoe de *value-of-time* gehanteerd. Deze bedraagt voor woon-werk en sociaal recreatief verkeer circa 7 à 9 Euro/uur, en voor zakelijk en vrachtverkeer circa 26 à 42 Euro/uur, oftewel de kosten van een uur extra reistijd bedragen 7 à 42 Euro/uur, afhankelijk van het 'type' weggebruiker. Daarbij zet congestie ook de reisbetrouwbaarheid onder druk. Ook dit resulteert in maatschappelijke kosten.

Op basis van het Kentekenonderzoek in een globale inschatting gemaakt van deze kosten. Hiertoe zijn de resultaten van het Kentekenonderzoek geëxtrapoleerd naar jaarcijfers. We maken hierbij onderscheid naar de maatschappelijke kosten van de vertraging op de vrijdagmiddagen als in de spitsperiodes.

Op basis van de volgende aannames zijn de maatschappelijke kosten op de vrijdagmiddagen bepaald:

- Bij een toeristenseizoen op Texel dat loopt van Pasen tot en met oktober zijn er circa 30 vrijdagen per jaar met omvangrijke verkeersstromen van en naar Texel.
- Uit Kentekenonderzoek resulteert het beeld dat:
  - op de vrijdagmiddagen circa 90% van het verkeer op N250 personenauto's en circa 10% vrachtauto's betreft.
  - op een vrijdagmiddag er circa 750 voertuigverliesuren op de N250 zijn waarvan 75% in noordelijke en 25% in zuidelijke richting.
- De gemiddelde reistijdwaardering bedraagt<sup>6</sup>:
  - 9 Euro/uur voor personenauto's;
  - 42 Euro/uur voor vrachtauto's.
- De kosten van reis(on)betrouwbaarheid zijn gelijk aan 25% van de kosten van voertuigverliesuren.

Voor de spitsperiodes zijn aanvullend de volgende aannames gedaan:

- 200 drukke werkdagen per jaar.
- Uit Kentekenonderzoek resulteert het beeld dat:
  - In de spitsperiodes circa 85% van het verkeer op N250 personenauto's en circa 15% vrachtauto's betreft.
  - Op etmaalbasis circa 15.000 motorvoertuigen van de N250 gebruik maken, waarvan 40% in de spits.
  - De extra reistijd gemiddeld 2 minuten per voertuig bedraagt wat resulteert in circa 200 verliesuren per dag.

<sup>6</sup> Op basis van Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2013), *De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden*



Voorgaande resulteert in de volgende totale maatschappelijke kosten van de congestie op de N250:

- Vrijdagmiddagen: Circa € 400.000 Euro per jaar;
- Spitsperiodes: Circa € 700.000 Euro per jaar;
- Totaal: Circa € 1.100.000 Euro per jaar, waarvan
  - circa 60% voor rekening komt van personenauto's;
  - circa 40% voor rekening komt van vrachtverkeer.

### Vertaling kosten naar economische sectoren

Bovenstaande betreft kosten die deels voor rekening komen van de drie onderscheiden economische sectoren, maar bijvoorbeeld ook bij de inwoners van Den Helder. We schatten op basis van de cijfers uit het kentekenonderzoek indicatief in dat:

- De kosten op de vrijdagmiddagen:
  - Voor circa 1/3<sup>de</sup> terechtkomen bij het vrachtverkeer dat gebruikmaakt van de N250. Dit is veelal verkeer van en naar de bedrijven in de haven van Den Helder;
  - Voor circa 1/3<sup>de</sup> terechtkomen bij bezoekers van en naar Texel;
  - Voor circa 1/3<sup>de</sup> elders terechtkomen.
- De kosten in de spitsperiodes:
  - Voor circa 50% terechtkomen bij de bedrijven in de haven Den Helder;
  - Voor circa 50% elders terechtkomen.

Voorgaande impliceert dat van de drie onderscheiden economische sectoren de bedrijven in de haven van Den Helder de meeste kosten van de doorstroming op de N250 ondervinden.

Aanvullend hierop geldt dat in bijzonder de verkeerssituatie op vrijdagmiddagen bekend is en dat bedrijven en inwoners in Den Helder dit in hun gedrag geïncorporeerd hebben. Verschillende bedrijven in de haven hebben hun logistiek zo aangepast dat ze op vrijdagmiddag geen of beperkt hinder ondervinden van de doorstroming op de N250:

- Er worden op vrijdagochtend extra vrachtauto's ingezet anticiperend op de verkeersdrukke op vrijdagmiddagen.
- Een aantal bedrijven heeft de werktijden aangepast in de zomerperiode: langer doorwerken op donderdag(avond) en vrijdag vroeger beginnen.
- Het ontvangen van klanten/zakenrelaties wordt op vrijdag(middagen) niet meer gedaan.
- Veel op het industrieterrein Het Nieuwe Werk en aan het Nieuwe Diep gevestigde bedrijven (of activiteiten die daar plaatsvinden aan de respectievelijke kades) maken gebruik van opslagcapaciteit elders in Den Helder zoals op Industrieterrein Westoever, Kooypunt of andere locaties. Op deze wijze hebben bedrijven geanticipeerd op tekort aan kaderuimte in de haven. Daarnaast hebben ze hierdoor gezorgd voor minder verkeersbewegingen in de haven zelf door de toeleveranciers niet naar de haven te laten rijden



maar om de spullen af te leveren op industrieterreinen in Den Helder.

Bedrijfseconomisch is deze gedragsaanpassing niet optimaal, in een situatie zonder congestie zou dit niet hebben plaatsgevonden. De consequentie van de gedragsaanpassing zijn extra kosten voor het bedrijfsleven, onder meer voor de inzet van voertuigen, voor extra personeelsinzet. Op basis van de beschikbare informatie is de omvang van deze kosten echter niet in te schatten.



### Resume kosten voor economische sectoren

Uit de interviews en analyses komt voor de onderscheiden sectoren een beeld naar voren dat:

- Vooral voor het havengebonden verkeer de huidige situatie op de N250 tot kosten leidt. Naar schatting 40% van de totale berekende kosten heeft betrekking op vrachtverkeer wat voor een groot deel verkeer van en naar de haven van Den Helder betreft. Bedrijven maken daarnaast kosten om de negatieve effecten van de bestaande situatie, specifiek op vrijdagen, tot een minimum te reduceren. Dit geldt overigens niet, of in veel mindere mate voor de Marine. Voor een deel komt dit omdat personeel vroeg start wanneer verkeer op de N250 nog vlot doorstroomt. Daarnaast slaapt een deel van het personeel op het marine terrein waardoor er voor deze personen geen sprake is van woon-werk verkeer. Vrachtverkeer komt voornamelijk via de zuidpoort

het terrein op en maakt daardoor geen gebruik van de N250. Ook een deel van het personeel gebruikt de zuidpoort: dit zijn werknemers die via de afsluitdijk naar het marine terrein rijden. De vrijdag is daarnaast een relatief rustige dag bij de marine omdat een aantal mensen 4x9 uur werkt en hierdoor op vrijdag vrij is.

- Het verkeer van en naar Texel ondervindt eveneens extra reistijd, maar beeld is dat de kosten van de extra reistijd deels 'voor lief wordt genomen' gelet op het recreatieve karakter van de verplaatsing: voor het reizen van en naar Texel wordt extra reistijd ingecalculeerd. Daar komt bij dat de boot naar Texel zonder reservering te gebruiken is, waardoor een langere reistijd niet direct tot extra kosten leidt. Uit de interviews volgt geen beeld dat de doorstroming op de N250 negatieve economische effecten voor Texel heeft, in de vorm van bijvoorbeeld minder bezoek of bestedingen.
- De kosten voor de binnenstad van Den Helder lijken beperkt. Bezoek aan de binnenstad vindt overwegend buiten de periodes plaats wanneer er sprake is van een belemmerde doorstroming. Bezoek vindt overwegend plaats in de weekenden of na de ochtendspits. Ook bevoorrading van de binnenstad geschiedt overwegend in de periode na de ochtendspits (vaak op maandag) en daarmee op momenten dat de doorstroming op de N250 goed is.







### Oorzaak economische kosten N250

In verschillende gesprekken worden de kosten van congestie voor een belangrijk deel toegeschreven aan Texel-gerelateerd verkeer. Voor de kosten op vrijdagmiddagen lijkt dit zonder meer op te gaan. Het Kentekenonderzoek laat zien op de onderzochte vrijdagen circa 3.000 motorvoertuigen meer gebruik maken van de N250 dan op andere werkdagen. Dit lijkt nagenoeg volledig het gevolg van het 'Texelverkeer' op deze dagen. De economische kosten tijdens de spitsperiodes zijn per saldo op jaarbasis echter groter en zijn primair een gevolg van de omvangrijke woon-werkstromen in de spitsperiodes.

In een aantal gesprekken is overigens ook aandacht gevraagd voor de economische baten die Den Helder van het Texel-gerelateerde verkeer ondervindt. Dit lijken primair bestedingen te zijn van bezoekers van Texel die met de trein in De Helder aankomen. Hoewel op het oog beperkt, resulteert dit verkeer onder andere in extra bestedingen bij de horeca in Den Helder. Het autoverkeer naar Texel rijdt veelal gelijk door naar de boot en beeld is dat dit ook in de toekomst niet zal veranderen. Wel is Den Helder een 'uitje' voor bezoekers die meerdere dagen op Texel verblijven, zeker bij minder mooi weer. Uitdaging is bezoekers aan Texel te 'verleiden' om de binnenstad en het Willemsoordterrein te bezoeken.

### Weerslag doorstroming N250 op vestigingsklimaat

Uit de gesprekken komt niet het beeld naar voren dat specifiek de doorstroming op de N250 een negatief effect heeft op het vestigingsklimaat in Den Helder, en daarmee reden is geweest voor bedrijven om zich niet te vestigen in Den Helder. Bij bijvoorbeeld het marinepersoneel is geen trek naar Den Helder te signaleren omdat het marineterrein slecht te bereiken zou zijn. In andere gesprekken is een vergelijkbaar beeld geschetst.

In het kader van het vestigingsklimaat is wel in verschillende gesprekken aandacht gevraagd voor:

- De als matig ervaren kwaliteit van de ontsluiting van Den Helder via de N9 en N99 en;
- Het gebrek aan kaderuimte in de Haven van Den Helder.

### Ten slotte: Kosten van externe effecten N250

In aanvulling op bovenstaande tast de huidige situatie op de N250 de leefbaarheid en verkeersveiligheid aan. Bijvoorbeeld in de vorm van geluidshinder van verkeer, barrièrewerking van de N250 en door verkeersonveilige situaties op drukke momenten. Zo is meerdere malen in de gesprekken aandacht gevraagd voor de verkeersonveilige situatie ter hoogte van de Moorman en de Van Kinsbergenbrug.

Dit zijn ook economische kosten. Deze (externe) kosten van de verkeerssituatie op de N250 worden niet zozeer gevoeld door



de drie onderscheiden economische sectoren, maar wel door de omwonenden van de N250 en alternatieve routes.

Deze kosten zijn bij gebrek aan gegevens niet bepaald maar kunnen substantieel zijn. Ter illustratie, de kosten van een verkeersdode bedragen circa €2,9 miljoen en per ernstig verkeersgewonde circa €310.000<sup>7</sup>.



<sup>7</sup> Bron: <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/kosten-van-verkeersongevallen>



## Oplossingen voor N250

In de gesprekken is gevraagd naar oplossingen voor de congestie op de N250. Hieruit resulteert een potentiële set van kleine maatregelen voor de korte termijn op en rond de N250, alsook een aantal denkbare en grotere maatregelen voor de middellange en lange termijn.

### Oplossingen voor de korte termijn

Op korte termijn lijkt via een combinatie van kleine(re) maatregelen de doorstroming op de N250 te kunnen worden verbeterd. Dit betreft zowel maatregelen gericht op het beter spreiden van het autoverkeer ('vraaggerichte maatregelen') als op het vergroten van de capaciteit van de weginfrastructuur ('aanbodgerichte maatregelen'). Het betreft een set van maatregelen waarbij iedereen (overheid als bedrijfsleven) een bijdrage levert:

- Een verbod op brugopeningen in de ruime ochtend- en avondspits in combinatie met een afstemming van het openingsregime tussen de verschillende wegbeheerders.
- Evaluatie van de afstelling en afstemming van de verkeersregelininstallaties op de drie kruisingen (1) Kanaalkade, (2) Beatrixstraat en (3) Van Kinsbergenbrug.
- Een groene golf en / of inzet verkeersregelaars op de (heel) drukke dagen.
- Meer spreiding in wisselmomenten vakantiehuisjes Texel.
- Heroverweging van het bestaande 'gratis parkeren' in Den Helder in bijzonder op locaties waar Texel-gerelateerd

parkeren tot hinder leidt. Bijvoorbeeld in combinatie met het aanbieden van parkeergelegenheid op de luchthaven in combinatie met een shuttle.

- Grotere opstelplek / Aanpassing bestaande opstelplek zodat wachtrij verkeer bij de aanlegsteiger TESO niet meer naar de openbare weg terugslaat.
- Verbeterde route-informatie voor Texelverkeer.
- Stimuleren goederenvervoer over water tussen Haven en De Kooy.
- Wellicht: Reconstructie van Nieuwe Diep tot volwaardig en veilig alternatief voor N250. Vraagt onder meer aanpak aanpassing profiel, en realisatie vrachtauto-opstel terrein op het Buitenveldertterrein, waardoor de verkeerssituatie op het Nieuwe Diep verbetert.

### Oplossingen voor de middellange en lange termijn

Idealiter wordt op middellange en lange termijn het verkeer over meer infrastructuur verdeeld of meer ontvlecht waarbij de wegcapaciteit substantieel toeneemt. Bijvoorbeeld via:

- Een ongelijkvloerse aansluiting ter hoogte van de Van Kinsbergenbrug.
- Een nieuw aan te leggen brug ter hoogte van Ravelijnweg naar de Oostoeverweg al dan niet in combinatie met het naar het zuiden verleggen van de Moormanburg. Laatstgenoemde biedt ook mogelijkheden voor havenontwikkeling aan zuidzijde Nieuwe Diep.



In het algemeen is het wenselijk de doorstroming op de N250 te bezien in de autobereikbaarheid van Den Helder via respectievelijk de N9 en de N99.

### Bereidheid bij geïnterviewde partijen tot financiële bijdrage

Uit de interviews volgt geen bereidheid van de geïnterviewde bedrijven om financieel bij te dragen aan een verbeterde doorstroming. Dit wordt veelal niet tot de taak van het bedrijfsleven gezien. Daarbij vinden verschillende geïnterviewden dat ze al een bijdrage leveren aan een zo goed mogelijke doorstroming op de N250. Bijvoorbeeld:

- Verkeer van en naar de Marine mag gebruik maken van de Oostoeverweg. Dit verkeer hoeft geen gebruik te maken van de N250.
- De Marine houdt steeds minder strikt vast aan vaste begin- en eindtijdstippen.
- In de ochtendspits mogen tot 8:00 uur 's ochtends de Burgemeester Vissers-, de Van Kinsbergen- en de Moormanbrug niet bediend worden. Dit bevordert de doorstroming.
- TESO past daltarieven toe op dinsdag, woensdag en donderdag met als doel vrachtverkeer en particulieren met caravans te verleiden niet op de drukke momenten ('de vrijdagen') van de boot van en naar Texel gebruik te maken.



## Conclusies

Deze rapportage gaat in op de economische waarde van de N250 in Den Helder.

De studie laat allereerst zien dat het economisch belang van de N250 groot is. Het is de belangrijkste ontsluitingsweg van Den Helder en ontsluit drie economische sectoren:

- De haven van Den Helder en gerelateerde bedrijvigheid;
- De binnenstad / het centrum van Den Helder;
- De toeristisch-recreatieve sector op Texel.

De doorstroming op de N250 wordt gehinderd op de vrijdagmiddagen tussen Pasen en oktober, alsook regulier in de ochtend- en de avondspits. De verkeersdruk resulteert op deze momenten ook in sluipverkeer en aantasting van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in Den Helder. Deze congestie wordt breed ervaren. Ze neemt de komende jaren naar verwachting, met een groeiende verkeersdruk, verder toe.

De congestie resulteert in economische kosten. Wij ramen de directe kosten hiervan op € 1,1 miljoen per jaar. Deze kosten komen vooral voor rekening van verkeer van en naar de haven van Den Helder. Het zijn met name de bedrijven hier die kosten van de congestie op de N250 ondervinden. Daarbij houden verschillende bedrijven in de haven in hun bedrijfsvoering rekening met de verkeerssituaties op vrijdagmiddagen, resulterend in extra aanvullende kosten voor deze bedrijven. Beeld is dat de economische kosten voor de andere

economische sectoren als voor het algehele vestigingsklimaat van Den Helder beperkt is.

In de gesprekken is gevraagd naar oplossingen voor de doorstroming op de N250. Op korte termijn lijkt via een combinatie van kleine(re) maatregelen de doorstroming op de N250 te kunnen worden verbeterd. Dit betreft zowel maatregelen gericht op het beter spreiden van het autoverkeer ('vraaggerichte maatregelen') als op het vergroten van de capaciteit van de weginfrastructuur ('aanbodgerichte maatregelen'). Het betreft een set van maatregelen waarbij iedereen (overheid als bedrijfsleven) een bijdrage levert. Idealiter wordt op middellange en lange termijn het verkeer over meer infrastructuur verdeeld of meer ontvlecht waarbij de wegcapaciteit substantieel toeneemt.



# Bijlage

## Overzicht geïnterviewde personen/organisaties

|                 | Organisatie/Bedrijf                          | Naam                                                                 |
|-----------------|----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| 1.              | Citymarketing Den Helder                     | Anke de Vries                                                        |
| 2. <sup>8</sup> | Damen                                        | Evert van den Broek                                                  |
|                 | Den Helder Support Service (DHSS)            | Wim Schouwenaar                                                      |
|                 | Peterson                                     | Maikel Kivits<br>Jan Schipper                                        |
|                 | Visafslag Den Helder                         | Pim Visser                                                           |
| 3.              | Den Helder Airport                           | Conny van den Hoff                                                   |
| 4.              | Helderse Ondernemersvereniging               | Peter-Paul Solkesz                                                   |
| 5.              | Helderse Ondernemersvereniging<br>Binnenstad | Alex Boon<br>Jan Mooij                                               |
| 6.              | Koninklijke Marine                           | Kolonel G.H. Nijenhuis<br>Kapitein-luitenant ter<br>zee R.A.J. Takes |
| 7.              | Ondernemersvereniging Kooypunt               | Jacques de Waal                                                      |
| 8.              | Ontwikkelbedrijf Noord-Holland-Noord         | Thijs Pennink                                                        |
| 9.              | Port of Den Helder                           | Jacoba Bolderheij<br>Kees Turnhout                                   |
| 10.             | TESO                                         | Cees de Waal                                                         |
| 11.             | TOP Texel                                    | Michel Gregoire                                                      |
| 12.             | VVV Texel                                    | Frank Spooren                                                        |
| 13              | Willemsoord BV                               | Hans Greveling                                                       |

|     | Organisatie/Bedrijf                   | Naam              |
|-----|---------------------------------------|-------------------|
| 14. | IRO                                   | Sander Vergroesen |
| 15. | Netherlands Maritime Technology (NMT) | Ralph Dazert      |

<sup>8</sup> N.B. In een gezamenlijk gesprek is gesproken met zowel Damen, DHSS, Peterson en Visafslag Den Helder