

Haalbaarheidsstudie verplaatsing veerhaven Den Helder-Texel

Discussiestuk ten behoeve van het overleg op
9 december 2002

Concept

- Gemeente Den Helder
- Gemeente Texel
- Provincie Noord-Holland
- Rijkswaterstaat
- Teso
- Koninklijke Marine

Grontmij Noord-Holland bv
Alkmaar, 4 december 2002

Verantwoording

Titel : Haalbaarheidsstudie verplaatsing veerhaven
Den Helder-Texel

Projectnummer : 2116801

Documentnummer : 38609

Revisie : 1

Datum : 4 december 2002

Auteur(s) : ir. F.M.M. Jenniskens

e-mail adres : frank.jenniskens@grontmij.nl

Gecontroleerd : J. van Leusen

Paraaf gecontroleerd :

Goedgekeurd : H. Hartman

Paraaf goedgekeurd :

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel	5
1.3	Aanpak	5
1.3.1	Stappenplan	5
1.3.2	Werk-/stuurgroep	5
2	Probleemverkenning	6
2.1	Algemeen	6
2.2	N250	6
2.3	Veerhaven	7
2.4	Toekomstige ontwikkelingen	8
3	Oplossingsrichtingen	10
3.1	Alternatieven	10
3.2	Standpunten leden werkgroep	10
3.3	Beleidskader	11
3.3.1	Veiligheidszone munitieopslag	11
3.3.2	Veiligheidszone NAM-terrein	11
3.3.3	PKB Waddenzee	11
3.4	Aandachtspunten	12
3.4.1	NBCD-oefenterrein	12
3.4.2	Bereikbaarheid voorzieningen Den Helder vanaf de veerhaven	12
3.4.3	Regionale aspecten	13
4	Haalbaarheid alternatieven	14
4.1	Marinehaven	14
4.2	Noordoostoever	14
4.3	Oostoever	16
5	Aanbevelingen	19
5.1	Korte termijn (2003-2005)	19
5.2	Middellange termijn (2005-2015)	19
5.3	Lange termijn (na 2015)	20
6	Conclusies	22

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De N250 is de enige aanwezige aan- en afvoeroute naar Texel, via de TESO-veerboot en is altijd aangemerkt als een doorgaande route over het Rijks- en Provinciaal hoofdwegennet. Door de combinatie van het plaatselijke bestemmingsverkeer en het doorgaande verkeer van en naar Texel zijn er sinds jaar en dag problemen die te maken met de *doorstroming*, de *leefbaarheid* en de *veiligheid* op deze route. Met name de doorstroming levert problemen op voor de bereikbaarheid van Texel en de Koninklijke Marine.

De toename van het autoverkeer en ontwikkelingen zoals de inzet van een nieuwe veerboot vanaf 2005, de herinrichting van de Oude Rijkswerf Willemsoord en de uitbreiding van activiteiten langs de haven en op het terrein van de Koninklijke Marine zullen de problematiek alleen maar doen toenemen.

Voor de oplossing van bovengenoemde problematiek bestaan twee mogelijkheden:

- aanpassing van de bestaande veerhaven en de huidige of alternatieve verbindingroute;
- verplaatsen van de veerhaven en aanleg van een nieuwe verbindingsweg.

De aanpassingen aan de huidige verbindingsweg N250 zijn uitgewerkt in het rapport “integrale aanpak bereikbaarheid N250, inventarisatie problematiek en oplossingen” (Haskoning, maart 1998). In dit rapport is aangegeven dat aanpassen van de N250 *geen structurele* oplossing is:

“de N250 blijft een verkeersader die zwaar belast blijft. De leefbaarheid verbetert niet.”

De structurele oplossingsrichting is gelegen in de ontvlechting van het Texelverkeer en het plaatselijke bestemmingsverkeer.

Bestuurlijk is het door Haskoning uitgewerkte voorstel voor aanpassing van de N250 afgewezen.

Voor de gemeente Den Helder zijn de grootschalige ingrepen aan de wegenstructuur binnen de bebouwing langs de haven en de gracht, zoals omschreven in voornoemd rapport, onaanvaardbaar. Argument hiervoor is de grote inbreuk op het monumentale en beeldbepalende karakter van de grachtengordel. Bezien vanuit de door de Provincie Noord-Holland gesteunde stimulering van stads- en dorpsvernieuwing zou dit eveneens contraproductief werken.

Door de Provincie, de gemeenten Den Helder en Texel, Rijkswaterstaat en de directie van de TESO is in een bestuurlijk overleg op 19 april 2001 afgesproken dat een verkenning wordt uitgevoerd naar de haalbaarheid van een verplaatsing.

1.2 Doel

Deze voorverkenning is een eerste stap om inzicht te krijgen in de haalbaarheid van de *verplaatsing van de TESO-veerhaven* en alle aspecten die daarmee samenhangen.

Op basis van de technische, beleidsmatige en financiële analyse en evaluatie moeten de stuurgroepleden gezamenlijk een besluit nemen over het vervolgtraject voor het zoeken van een oplossing. Deze kunnen verder gaan dan in het kader van deze verkenning is onderzocht.

1.3 Aanpak

1.3.1 Stappenplan

In overleg met de gemeente is gekozen voor het volgende stappenplan:

- oriëntatie
 - * onder andere bilateraal overleg met actoren;
 - * analyse van het probleem;
 - * inventarisatie knelpunten en aandachtspunten;
- analyse van de oplossingsrichtingen:
 - * technisch;
 - * beleidsmatig;
 - * financieel;
- afstemming in werkgroep;
- toetsing in stuurgroep.

1.3.2 Werk-/stuurgroep

De direct betrokkenen nemen zitting in een stuurgroep (bestuurlijk niveau) en een werkgroep (beleidsvoorbereidend niveau). In beide groepen worden alle relevante afdelingen binnen de betrokken partijen vertegenwoordigd.

De direct betrokkenen zijn:

- gemeente Den Helder;
- gemeente Texel;
- Provincie Noord-Holland;
- Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland, afdeling Water;
- Koninklijke Marine;
- NV TESO.

2 Probleemverkenning

2.1 Algemeen

De bereikbaarheidsproblematiek omtrent de veerverbinding Den Helder- Texel bestaat uit twee onderdelen:

- N250;
- veerhaven.

Deze worden hieronder besproken.

Een centraal punt in de discussie over deze problematiek is het *belang* van de *bereikbaarheid*. Een slechte bereikbaarheid heeft negatieve gevolgen voor de toeristische industrie op Texel, de ontwikkeling van de Koninklijke Marine en toeristische en industriële activiteiten in Den Helder.

Analyse van de verkeersstromen toont aan dat circa 10 % van de voertuigen afkomstig van Texel, Den Helder als eindbestemming heeft. De overige 90 % gebruikt de N250 als doorvoerroute.

In het werkoverleg van 13 november 2002 is door de aanwezigen unaniem geconcludeerd dat de bereikbaarheid van *bovenlokaal belang* is.

2.2 N250

Als gevolg van de landelijke herverdeling van het wegbeheer (bij wet van 01-01-1993) is het beheer van de N250 overgegaan van Rijkswaterstaat naar de Provincie Noord-Holland.

De N250 is de ontsluitingsweg voor veel verschillende doelgroepen:

- bestemmingsverkeer en toeristisch verkeer Texel;
- Marine;
- om- en aanwonenden;
- stadscentrum Den Helder;
- toeristische activiteiten in Den Helder;
- industriële activiteiten havengebied.

In de huidige situatie zijn er drie problemen voor de N250:

- *bereikbaarheid/doorstroming*;
- *leefbaarheid*;
- *veiligheid*.

In het rapport “integrale aanpak bereikbaarheid N250, inventarisatie problematiek en oplossingen” (Haskoning, maart 1998) is de problematiek gedetailleerd weergegeven en onderbouwd.

Door met name de piekbelastingen voor de veerverbinding en de Marine ontstaan er regelmatig opstoppen. Deze opstoppen en de slechte bereikbaarheid geven overlast voor alle bovengenoemde groepen, hetgeen negatieve gevolgen heeft voor de totale ontwikkeling van Den Helder en Texel.

De in bovengenoemd rapport voorgestelde aanpassingen van de N250 bestaan uit kruispuntsreconstructies en wegverbredingen. Daarnaast zijn er nog aanpassingen noodzakelijk ten behoeve van het parkeren.

Voor de aanpassingen van de N250 zijn de uitvoeringskosten geraamd op 8,7-10,9 miljoen Euro (prijsspeil 2000). De verdeling over de participanten is als volgt voorgesteld:

		Minimum (in mln €)	Maximum (in mln €)
Provincie Noord-Holland	50 %	4,3	5,4
Gemeente Den Helder	25 %	2,2	2,7
Gemeente Texel	10 %	0,86	1,1
TESO	5 %	0,43	0,55
Koninklijke Marine	5 %	0,43	0,55
Rijkswaterstaat	5 %	0,43	0,55
	100 %	8,7	10,9

De doorstromingsproblematiek is opgenomen in het Provinciaal Meerjarenplan Infrastructuur (PMI). Uitgangspunt daarbij is voornoemde studie naar de technische veranderingen van de N250. In het PMI wordt de mogelijkheid van een nieuwe veerhaven en een omgelegde N250 buiten Den Helder open gehouden.

In afwachting van deze studie naar de haalbaarheid van de verplaatsing van de veerhaven is het door de provincie geïnitieerde project in de studiefase stil gezet.

2.3 Veerhaven

Rijkswaterstaat is de beheerder van de veerhaven en de havengebonden installaties. De gebruiker van de veerhaven is de Texelse Eigen Stoomboot Onderneming (TESO).

In de huidige situatie zijn de *beperkte parkeercapaciteit en opstelcapaciteit* grote tekortkomingen. Dit leidt tot problemen voor de doorstroming naar de N250, de leefbaarheid van aangrenzende woongebieden, de zakelijke belangen van aanliggende bedrijven, de werkgelegenheid in de havens en de verkeersafwikkeling op de N250.

Een belangrijke ontwikkeling voor de veerhaven is de voor 2005 geplande ingebruikname van een nieuwe veerboot. Voor de nieuwe veerboot zijn de volgende uitgangspunten vastgesteld: *verbeteren van de veiligheid en kwaliteit* en het *vergroten van de capaciteit*.

De capaciteit zal vergroot worden van 171/218 personenautoequivalenten (pae) voor respectievelijk de 'Molengat' en de 'Schulpengat' naar circa 288 pae voor de nieuwe boot. De TESO is bereid af te zien van een volledig gebruik van de nieuwe capaciteit tot voldoende maatregelen getroffen worden voor de afwikkeling van het verkeer in Den Helder.

Ten behoeve van dit nieuwe schip moet worden geïnvesteerd in de huidige veerhaven in Den Helder in de volgende voorzieningen (in miljoen euro, prijspeil juni 2000) (Oranjewoud, 11 september 2000):

•	fuiken verbreden	1,6
•	aanpassen opstel terrein Den Helder	3,0
•	liftinstallaties aan de wal	<u>4,0</u>
	Totaal	8,6

De voorbereiding van dit project is momenteel bezig. De uitvoering van dit project is gepland voor 2003 en 2004. Door TESO is aangegeven dat compensatie van eventuele desinvesteringen ten gevolge van de verplaatsing van de veerhaven bespreekbaar zijn.

Als uitwerking van richtlijnen van het Europese Parlement en de Europese Raad wordt momenteel het zoute veren convenant opgesteld. Hierin worden afspraken gemaakt tussen Rijkswaterstaat en gebruikers van havens en maritieme infrastructuur over de organisatievorm en financiering. De gevolgen hiervan voor een eventuele verplaatsing van de veerhaven en de daarmee gepaard gaande financiering zijn op dit moment niet bekend.

2.4 Toekomstige ontwikkelingen

Op de middellange en lange termijn zal de doorstroming van de N250 verder onder druk komen te staan. De in voorgaande hoofdstukken genoemde problemen zoals bereikbaarheid en parkeren nemen daarmee alleen nog maar toe.

Redenen voor de toename aan verkeersbewegingen zijn hieronder weergegeven:

- *Texel:*
 - * In 1993 liet TESO door DTV-consultants een vervoersprognose opstellen tot het jaar 2018. In 2001 lag het aantal gebruikers in personenautoequivalenten (pae) op 1.068.530. Daarmee kwam het aantal pae in dit jaar overeen met de maximale variant. Deze maximale groei-verwachting is ook in voorgaande jaren gehaald. De maximale groei prognose voorspelt voor 2018 een aantal van 1.256.820 pae.
 - * De verwachting voor de toeristische ontwikkeling is een uitbreiding van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van een verlenging van het seizoen, het toenemend autogebruik (meer auto's per overnachtingsplaats) en de toename van het aantal slaapplekken;
 - * met de komst van een nieuw schip met een grotere capaciteit neemt de piekbelasting eveneens toe en zal het probleem van de file-vorming op de N250 toenemen.
- *De Koninklijke Marine:*
 - * de Koninklijke Marine wordt zowel in nationaal als internationaal verband wereldwijd en onder de meest uiteenlopende omstandigheden ingezet. Door de verdere concentratie van Marineactiviteiten in Den Helder en de toevoeging van nieuwe taakstellingen vormt Den Helder hierin een zeer belangrijk onderdeel.

De verwachting is dat het aantal verkeersbewegingen via de Hoofdingang (Moormanbrug) gelijk zal blijven of af zal nemen ten gevolge van een nieuwe ontsluiting van de Oostoverweg op de N99. Hierdoor gaat in de toekomst meer verkeer via de Zuidpoort.

- *De Oude Rijkswerf Willemsoord:*
 - * in het bedrijfsplan voor de inrichting van de oude Rijkswerf tot toeristische trekpleister wordt gerekend met 225.000 bezoekers op termijn, bij aan- en afvoer zal dit pieken opleveren.
- *De haven:*
 - * Op de locatie aan de Harssenskade wordt een nieuw bedrijventerrein ten behoeve van de offshore ingericht. Hierdoor worden 800-1.000 vrachtauto's per jaar extra verwacht met daarnaast de extra verkeersbewegingen voor de werknemers van dit bedrijventerrein.
 - * Uitbreiding van de civiele haven is een provinciale en gemeentelijke doelstelling in het kader van de economische stimulering, werkgelegenheidsontwikkeling en compensatie voor het verlies van werkgelegenheid bij met name de Koninklijke Marine.
- *De binnenstad:*
 - * de revitalisering van het stadshart Den Helder heeft een verkeersaantrekkende werking. Dit zal in de toekomst leiden tot een toename van het verkeer op de omliggende wegen.

3 Oplossingsrichtingen

3.1 Alternatieven

De volgende alternatieven voor de verplaatsing van de huidige haven zijn uitgewerkt:

A. Marinehaven:

Locatie:

- aan de westzijde van de huidige Marinehaven kan een deel van functie veranderen van Marinesteiger naar haven ten behoeve van de TESO-veerboot;

Mogelijke verbindingroutes:

- via de huidige Moormanbrug;
- via een route aan de westzijde van het huidige Marineterrein;

B. Noord-oostoever:

Locatie:

- buitengaats ten noordoosten van de kop van de Marinehaven;

Mogelijke verbindingroutes:

- via de Oostoeverweg en een nieuw aan te leggen weg aan de oostzijde van het huidige Marine terrein;
- via de Oostoeverweg en een nieuw aan te leggen weg door het Balgzand (ten oosten van de hierna omschreven B-veiligheidszone);
- via een verbinding over het Marineterrein vanaf de Binnenhavenweg (gelijkvloers, fly-over of tunnel) (ten noorden van de hierna omschreven B-veiligheidszone);

C. Oostoever:

Locatie:

- ter hoogte van de huidige haven voor pleziervaart, 't Kuitje;

Mogelijke verbindingroutes:

- via de Oostoeverweg;
- via een nieuw te maken verbinding N250-Oostoeverweg ter hoogte van deze haven.

Overzichtskaart Den Helder

3.2 Standpunten leden werkgroep

Door de verschillende actoren zijn in overleggen en een position paper aangegeven welke standpunten de partijen hebben ten aanzien van de problematiek en een eventuele verplaatsing van de veerhaven.

In het kader van deze verkenning zijn bilaterale gesprekken gevoerd met de actoren. Hierin zijn de alternatieven voor verplaatsing nadrukkelijk besproken.

De besprekingsverslagen zijn in de bijlage van deze rapportage gevoegd. In onderstaande actorenmatrix zijn de standpunten zoals aangegeven in de position papers en de bevindingen van de besprekingen kort en bondig samengevat.

Actorenmatrix

3.3 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt het beleidskader voor een eventuele verplaatsing aangegeven. In het bestuurlijk overleg moet aangegeven worden hoe dit beleid geïnterpreteerd of aangepast moet worden.

3.3.1 Veiligheidszone munitieopslag

Op het terrein van de Marine bevinden zich munitieopslagen en werkplaatsen waar met explosieven gewerkt wordt. Door het Ministerie van Defensie is hiervoor een veiligheidsbeleid uitgewerkt in de circulaire van Houwelingen (d.d. 12 april 1988). Het Ministerie van VROM is bevoegd gezag bij de handhaving van dit beleid.

In de circulaire van Houwelingen worden A-, B- en C-veiligheidszones rond de munitiecomplexen onderscheiden waarbinnen voor activiteiten en objecten beperkingen gelden. De omschrijving van deze beperking zijn opgenomen in bijlage 2 van dit rapport.

Het huidige beleid is er op gericht dat *alle veranderingen ten opzichte van het huidige gebruik binnen de veiligheidszones een verbetering van de veiligheidssituatie moet betekenen.*

Voor het onderhavige rapport houdt dit in dat de aanleg van een weg door de A- en B-zone de toename van verkeer tot gevolg heeft. Dit betekent een verslechtering en is dus binnen het huidige beleid niet toegestaan.

Op bestuurlijk niveau binnen het Ministerie van VROM zal aangegeven moeten worden of de aanleg van een verbindingsroute met een beschermingsconstructie wellicht wel in te passen is in het beleid.

3.3.2 Veiligheidszone NAM-terrein

Ten zuiden van het Marinecomplex aan de Oostoeverweg bevindt zich het gasbehandelingsstation van de NAM. Momenteel wordt door het Ministerie van VROM geïnventariseerd welke veiligheidszones van toepassing zijn en welke restricties daaraan verbonden worden. De gevolgen hiervan voor de omgeving zijn op dit moment nog niet vastgesteld.

3.3.3 PKB Waddenzee

Het huidige beleid ten aanzien van de Waddenzee is vastgelegd in de pkb Derde Nota Waddenzee. Op 11 en 27 maart 2002 heeft de Tweede Kamer deze nota behandeld. In de wijzigingsmoties is de volgende tekst aangenomen:

“er mogen geen nieuwe haven- en bedrijventerreinen worden aangelegd in of direct grenzend aan de Waddenzee. Bestaande haven- en bedrijventerreinen direct grenzend aan de Waddenzee dienen bij voorkeur landinwaarts te worden uitgebreid. *Met toepassing van het afwegingskader en onder voorwaarde dat het Balgzand onaangetast blijft, kan een uitzondering voor zeewaartse uitbreiding bij Den Helder worden gemaakt. Dit maakt tenminste de verplaatsing van de aanlegsteigers van de veerdienst naar Texel mogelijk*”.

De volgende stap in de procedure is aan het kabinet, die aan de Kamer zijn reactie op de moties moet geven en de verwerking daarvan vastlegt in een aangepaste pkb-tekst (pkb deel 3a). Door het demissionair worden van twee opeenvolgende kabinetten is deze stap nog niet gezet. *Of en hoe dat gebeurt, is afhankelijk van de besluitvorming over de pkb door het nieuwe kabinet.*

De twee genoemde voorwaarden hebben de navolgende consequenties.

Toepassing van het afwegingskader:

- opstellen Milieu Effect Rapportage voor de aanleg van een haven en toegangsweg. Hierbij moet onder andere getoetst worden aan de Flora- en Faunawet.

Balgzand dient onaangetast te blijven:

- de grens tussen het vasteland en het Balgzand ligt aan de buitenteen van de huidige dijk. Deze zinsnede houdt in dat bij de aanleg van infrastructuurle werken in of nabij het Balgzand goed bekeken dient te worden wat de gevolgen zijn voor het Balgzand. Bij de uitwerking van verschillende alternatieven in hoofdstuk 5 wordt aangegeven welke gevolgen dit heeft.

3.4 Aandachtspunten

3.4.1 NBCD-oefenterrein

Op de noordoostkop van het Marineterrein bevindt zich de Nuclear, Biological, Chemical Damage-oefenvoorziening. In dit complex worden onder andere brandoefeningen gehouden.

De oefeningen worden momenteel bij aflandse wind gehouden, waardoor rook richting open zee geblazen wordt. Bij aanleg van een haven aan deze aflandse zijde of bij gebruik van een doorvaarroute door de rookpluim vindt overlast plaats. In deze gevallen moet rekening gehouden worden met aanpassing of verplaatsing van deze voorziening.

3.4.2 Bereikbaarheid voorzieningen Den Helder vanaf de veerhaven

Een belangrijk punt bij de verplaatsing van de haven is de bereikbaarheid van voorzieningen zoals het ziekenhuis, NS-station, het winkelcentrum en toeristische trekpleisters in Den Helder, komende vanaf de veerhaven.

Momenteel zijn deze voorzieningen gelegen op loopafstand van de veerhaven of middels openbaar vervoer of eigen auto eenvoudig te bereiken. In de nieuwe situatie zullen de voorzieningen eveneens eenvoudig bereikbaar moeten zijn.

3.4.3 Regionale aspecten

De verplaatsing van de veerhaven kan niet los gezien worden van lokale en regionale ontwikkelingen. Bij het uitwerken van een oplossingsrichting voor het verplaatsen van de veerhaven en het verminderen van de verkeersdruk vanaf de N250 Den Helder in, moeten deze meegenomen worden.

Dit zijn onder andere:

- *Ontwikkeling bedrijventerreinen:*
Momenteel wordt door de Provincie onderzocht of een havengebonden bedrijventerrein aangelegd kan worden ten zuiden van Kooypunt. Enkele havengebonden bedrijven uit de binnenstad kunnen dan verplaatst worden naar deze locatie. Indien dit plan uitgevoerd wordt zal dit zorgen voor meer vaarverkeer door het NoordHollandsch Kanaal. De groei van de offshore en de windmolenindustrie kan op dit bedrijventerrein ingepast worden.
- *Stadsvernieuwing:*
De Stadsvernieuwing van Den Helder is een van de speerpunten in het beleid van de Provincie. De gemeente Den Helder is de trekker van het project vernieuwing stadshart. Onderdeel hierbij is inpassing van de grachtengordel als beschermd stadsgezicht.
- *Economisch stimuleringsprogramma:*
In het door de Provincie en de regio opgezette programmabureau Kop & Munt wordt de economische stimulering van de regio ter hand genomen. Essentieel onderdeel in de economische stimulering is de bereikbaarheid van de regio.
- *Infrastructurele werken:*
Op de N9 in het vak Schagen-Den Helder worden doorstromingsmaatregelen getroffen. Onderzocht wordt of de N99 opgewaardeerd moet worden, waardoor een betere verbinding A7-Den Helder ontstaat.

In het document “De strategische visie Den Helder 2015” staat het bredere kader aangegeven voor de gemeente Den Helder.

4 Haalbaarheid alternatieven

De haalbaarheid van de alternatieven is hieronder samengevat beschreven.

4.1 Marinehaven

Actoren

Bezwaren vanuit de gemeente Texel en TESO zijn de langere vaarafstand (circa 5 km ten opzichte van de huidige 4,5 km) en de afhankelijkheid van de Marine. Dit laatste ten gevolge van de vaargeul aan de ingang van de haven, waar slechts één schip tegelijk door kan varen.

Door de TESO is aangegeven dat extra kosten als gevolg van het langer varen verrekend worden met de eindgebruikers.

De Koninklijke Marine is geen voorstander van dit alternatief. Argumenten die hierbij gebruikt worden zijn:

- scheiding burgers en Marine is moeilijk te realiseren;
- geen capaciteit, vanaf 2005 is alle steigercapaciteit bezet, afstoten van steigercapaciteit brengt het functioneren van de Marine in gevaar;
- Op het marineterrein is geen locatie beschikbaar voor een opstel-terrein en parkeren;
- De huidige gebouwen op deze locatie (Vaarwegmarkeringsdienst en de Mijnendienst) moeten verplaatst worden. Op het huidige marine-terrein in Den Helder is hiervoor momenteel geen plaats;

Als ontsluitingsweg voor deze locatie kan de huidige Moormanbrug gebruikt worden. Dit levert echter ook verkeersproblemen op door het combineren van Texel- en Marine-verkeer. Tevens komt hiermee de gewenste zuidelijke ontvlechting van Texel-verkeer en bestemmingsverkeer niet tot stand. Een andere mogelijkheid is de aanleg van een ontsluitingsweg via de westzijde van het marine terrein. Hiervoor gelden eveneens bovenstaande argumenten van de Marine.

Indien buiten het huidige terrein een gebied beschikbaar komt voor de uitbreiding en verplaatsing van onderdelen van de Marine komen enkele van de genoemde argumenten te vervallen en is deze oplossing vanuit de kant van de Koninklijke Marine wellicht wel mogelijk.

In overleg met de Marine moet bekeken worden of een uitbreiding aan de zeewaartse kant wellicht mogelijk is.

4.2 Noordoostoever

Actoren

Vanuit de actoren is deze mogelijkheid bespreekbaar.

Door de Marine wordt bij deze variant als voorwaarde gesteld dat de nieuwe haven en verbindingsroute buiten het Marineterrein aangelegd wordt en dat het havengebonden verkeer geweerd wordt van het Marineterrein. Voor dit laatste zijn voor calamiteiten uitzonderingen te maken. Ook moet een oplossing gezocht worden voor de huidige NBCD-oefenvoorziening (zie § 3.4.1).

*Beleidskaders*Veiligheidszone

De aanleg van een toegangsweg naar een veerhaven op de noordoostoever wordt belemmerd door het veiligheidsbeleid rond de munitieopslagdepots. Onder het huidige beleid is het niet toegestaan om de toegangsweg aan de oostzijde van het Marineterrein te projecteren.

Op bestuurlijk niveau binnen het Ministerie van VROM zal aangegeven moeten worden of de aanleg van een verbindingroute met een beschermingsconstructie wellicht wel in te passen is in het beleid.

In samenwerking met deskundigen op het gebied van veiligheid binnen de Ministeries van VROM en Defensie en TNO moet vervolgens bekeken worden aan deze constructie moet voldoen en hoe deze constructie eruit moet zien.

Mogelijke alternatieven voor deze verbindingroute zijn:

- *Aanleg van een toegangsweg ten oosten van de B-zone midden door het Balgzand.*
In het beleidsuitgangspunt pkb Waddenzee is aangegeven dat dit niet is toegestaan.
- *aanleg van een toegangsweg ten noorden van de B-zone over het marineterrein.*
Door de Marine is hierop aangegeven dat een gelijkvloerse of verhoogde weg niet wenselijk is. Redenen hiervoor zijn de beperkte ruimte, de kosten en de risico's van het weren van het havengebonden verkeer van het Marineterrein en de toename van de risico's voor externen bij munitietransporten tussen de schepen en de opslagdepots en werkplaatsen;
Een derde mogelijkheid is een tunnelconstructie. In overleg met de gemeente Den Helder en de Koninklijke Marine moet hiervoor een tracé vastgesteld worden. Op basis van ervaringscijfers wordt de aanleg van een dergelijke verbinding geraamd op 120 – 150 miljoen euro. De technische en financiële aspecten van een dergelijke oplossing dienen in detail uitgewerkt te worden.
- *verplaatsing van de munitieopslagdepots en -werkplaats.*
De gevolgen van deze oplossing (kosten en veiligheidsrisico's) moeten nader onderzocht worden.

Pkb Waddenzee

De pkb Waddenzee laat ruimte voor de aanleg van een haven op de noordoostoever. Besproken moet worden of de verbindingroute eveneens onderdeel van de haven uitmaakt. Indien dit niet het geval is, moet de aan- en afvoerroute volgens het voorgestelde kabinetsbesluit buiten het Balgzand aangelegd worden.

*Aandachtspunten*NBCD-terrein

In overleg met de Koninklijke Marine moet een oplossing gezocht worden voor het gebruik van deze voorziening.

Bereikbaarheid voorzieningen Den Helder

Voor de verbinding tussen de haven en het centrum van Den Helder (onder andere NS-station, ziekenhuis en winkelcentrum) moet eveneens een oplossing gezocht worden.

Kostenraming

De investeringsraming voor de aanleg van een haven buitengaats en een toegangsweg ziet er als volgt uit (in miljoen euro, prijspeil eind 2002):

•	opspuiten zand buitengaats aanleg haven, installaties en gebouwen aanleg opstel terrein	80
•	toegangsweg	
•	oostzijde	21
	beschermingsconstructie	p.m.
•	Balgzand	n.v.t.
•	Marineterrein (tunnel)	120-150
•	NBCD-complex	p.m.
•	Verplaatsing munitiedepot	p.m.

De kosten van exploitatie van de veerdienst voor deze locatie zullen gelijk blijven op circa 15,5 miljoen euro (berekening TESO, 2002).

Naast de veerverbinding kan een fiets/voetgangersverbinding worden ingezet naar de huidige veerhaven in Den Helder. De kosten hiervan worden geraamd op 1 miljoen euro.

Mogelijkheden

De aanleg van een haven aan de Noordoostoever biedt de mogelijkheid tot een gecombineerde aanleg met een zanddepot.

Andere combinatiemogelijkheden bij de aanleg van een veerhaven op deze locatie zijn de aanleg van een offshore- en/of havengebonden bedrijfsterrein en mogelijkheden om onderdelen van de Marine uit te breiden of uit te plaatsen.

Deze mogelijkheden moeten meegenomen worden bij het bepalen van de kosten en het zoeken naar mogelijke kostendragers.

De aanleg van een ontsluitingsweg en haven naast het Balgzand geeft de gebruiker een blik op de Waddenzee. Deze recreatieve beleving is een toegevoegde waarde voor deze locatie.

4.3 Oostoever*Actoren*

De aanleg van een veerhaven op deze locatie heeft tot gevolg dat de vaarafstand zal verdubbelen van circa 4,5 tot 8,0 km. Voor de TESO betekent dit dat de huidige exploitatieopzet moet veranderen.

De gemeente Texel heeft aangegeven dat een lagere kwaliteit dan de huidige verbinding niet wenselijk is. Bekeken moet worden of via de inzet van meerdere of snellere boten de continuïteit te waarborgen is.

Als technische randvoorwaarde is door de TESO aangegeven dat de vaargeul minimaal 250 m breed en 12 m diep moet zijn. De breedte is noodzakelijk voor het veilig passeren van twee schepen en de mogelijk tot draaien in de vaargeul. Daarnaast moet bij de technische uitwerking rekening gehouden worden met hoge swell.

*Beleidskader*Veiligheidszone

De huidige vaargeul ligt binnen de A- en B-veiligheidszones van het munitie-complex. In overleg met het bevoegd gezag in deze, het Ministerie van VROM, moet vastgesteld worden of het gebruik van deze vaargeul voor de TESO-verbinding is toegestaan.

De haven en verbindingroute komen nabij het gasbehandelingsstation van de NAM te liggen. Zoals aangegeven is nog niet vastgesteld welke veiligheidszones en restricties hiervoor vastgesteld worden. Het Ministerie van VROM zal hier eveneens een uitspraak over moeten doen.

Pkb Waddenzee

Vanuit het beleidskader van de pkb Waddenzee zijn er voor dit alternatief twee belemmeringen:

- de haven en vaarroute komen binnen de invloedssfeer van het Balgzandgebied te liggen;
- de huidige vaargeul heeft niet de vereiste diepte (0 tot –11 m ten opzichte van de vereiste 12,5 m). Naast het initiële uitbaggeren wordt verwacht dat, gezien de geringe stroming in dit gebied, regelmatig gebaggerd moet worden.

Aandachtspunten

Voor deze alternatieve locatievariant gelden dezelfde aandachtspunten als bij de Noordoostoever variant: het NBCD-terrein en de bereikbaarheid van de voorzieningen in Den Helder.

Kostenraming

De investeringsraming voor de aanleg van een haven buitengaats en een toegangsweg ziet er als volgt uit (in miljoen euro, prijspeil eind 2002):

•	aanleg haven, installaties en gebouwen	
	aanleg opstelterrein	68
•	toegangsweg Oostoeverweg	2,5
•	beschermingsconstructie	p.m.
•	Baggeren	12-20
•	NBCD-complex	p.m.
•	Verplaatsing munitiedepot	p.m.

De kosten van exploitatie van de veerdienst voor deze locatie liggen beduidend hoger dan op de huidige locatie en de noord-oostoever variant, namelijk op circa 25,0 miljoen euro (berekening TESO, 2002).

Ook vanaf deze locatie kan een fiets/voetgangersverbinding worden ingezet naar de huidige veerhaven in Den Helder. De kosten hiervan worden geraamd op 1 miljoen euro.

Mogelijkheden

Deze locatie biedt de mogelijkheid om verkeer van en naar Texel te verdelen over twee havens. Op drukke dagen en tijdens piekuren kan de Oostoever variant gebruikt worden. Hiermee wordt bereikt dat Texel- en bestemmingsverkeer op een zuidelijk punt gescheiden wordt. Verkeer van Texel met bestemming Den Helder heeft dan de keuze om de huidige veerhaven te gebruiken. Het overige verkeer kan dan via de Oostoever variant afgevoerd worden. Door middel van prijsdifferentiatie en een wachttijdenregeling kan hierin sturing aangebracht worden.

Uitgaande van het gelijk blijven van de dienstverlening in termen van vaartijd en frequentie van varen, is voor deze laatste variant een exploitatie berekend. Op basis van het gebruik van 4 schepen, waarvan 2 snelle catamarans, komt de exploitatie voor deze variant uit op 34 miljoen euro (berekening TESO, 2002).

Deze aanzienlijk hoger kosten zijn het gevolg van het onderhouden van 2 terminals en het inzetten van 4 schepen. Daarnaast levert het gebruik van 4 schepen moeilijkheden op bij het afmeren in Texel, waardoor ook aan die zijde aanpassingen uitgevoerd moeten worden.

Door Uitwaterende Sluizen wordt momenteel een studie verricht naar de inrichting van een spuisluis aan het einde van het Balgzandkanaal. Deze mogelijkheid is wellicht te combineren met de aanleg van een veerhaven nabij deze locatie.

Overigens geldt voor deze locatie eveneens dat de recreatieve beleving van het Wad een toegevoegde waarde geeft.

5 Aanbevelingen

Bij het zoeken naar een oplossing voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid moeten maatregelen bedacht worden voor de *korte, middellange en lange termijn*.

Gezien de grootte van het project op technisch, beleidsmatig en financieel vlak is het verplaatsen van de veerhaven een oplossing voor de lange termijn. Hieronder zijn de mogelijkheden voor de korte, middellange en lange termijn aangegeven.

5.1 Korte termijn (2003-2005)

N250

Voor de korte termijn zijn reeds aanpassingen gepland. De aanleg van een rotonde op de N99 (gepland voor 2005) bevordert de afvoer van Marine-verkeer via de zuidpoort waardoor het grootste knelpunt op de N250 (kruising Havenweg-Nieuwe Diep) ter hoogte van de Van Kinsbergenbrug wordt ontlast. Door het opstellen van een verkeer- en vervoerplan voor het Marine terrein kan de doorstroming naar de N250 eveneens bevorderd worden. Daarnaast moet bekeken worden welke aanpassingen nog mogelijk zijn binnen de huidige weginfrastructuur.

Veerhaven

Door de TESO wordt reeds gewerkt aan het optimaliseren van de verwerkingscapaciteit door het uitbreiden van het aantal loketten en het herindelen van het huidige opstelterrein. Voor eind 2004 moeten deze maatregelen uitgevoerd zijn. Deze aanpassingen zijn niet voldoende voor de toekomstige stroom gebruikers, maar zijn het maximaal mogelijke op het huidige terrein. Overige aanpassingen voor het opstelterrein zullen buiten het terrein dat momenteel in gebruik is bij de TESO uitgevoerd moeten worden.

Voor het uitbreiden van de parkeermogelijkheden moeten de actiepunten nog geconcretiseerd worden. De aanleg van een transferium zou in het kader van de middellange en lange termijn ontwikkeling meegenomen moeten worden.

5.2 Middellange termijn (2005-2015)

Voor de middellange termijn staat de ingebruikname van een nieuwe veerboot gepland (2005). Hiervoor moet de bestaande haven aangepast worden (zie hoofdstuk 5). De TESO is bereid af te zien van een volledig gebruik van de extra capaciteit tot voldoende maatregelen getroffen zijn voor de afwikkeling van het verkeer van de nieuwe boot in Den Helder.

N250

Oplossingen voor de middellange termijn moeten gezocht worden in de plannen voor de N250 zoals momenteel door de Provincie Noord-Holland aangegeven. Zoals aangegeven in de voorstudie van deze plannen blijft de N250 ook met de aanpassingen een verkeersader die zwaar belast is en blijven de leefbaarheid en veiligheid onder druk.

Indien besloten wordt het verplaatsen van de veerhaven op te pakken moet bij het uitwerken van de investering en technische uitvoering van de huidige plannen bekeken worden hoe een desinvestering minimaal kan zijn en hoe technische ingrepen beperkt kunnen blijven. De aanpassingen die directe gevolgen hebben voor de monumentale grachtengordel zijn echter bestuurlijk verworpen.

Naast de aanpassing van de N250 moet enkele alternatieve routes nader onderzocht worden of er alternatieve routes zijn. Mogelijkheden zijn onder andere het Nieuwe Diep en het scheiden van een aan- en afvoerweg.

Een derde mogelijkheid is het onderzoeken naar de mogelijkheden voor de aanleg van tunnels op de kritieke weggedelen. Door het Texel-verkeer verticaal van het bestemmingsverkeer te scheiden wordt de overlast teruggebracht. De technische en financiële aspecten hiervan moeten uitgezocht worden. Belangrijk punt hierbij is het zoeken naar kostendragers. Deze oplossing kan tevens een structurele oplossing betekenen.

Veerhaven

Naast de aanpassing van de N250 moet de uitbreiding van de opstelstroken en de parkeergelegenheid aangepakt worden. Beide problemen zijn momenteel niet betrokken in de aanpassingen zoals voorgesteld door de Provincie. Hiervoor dient een integrale visie opgesteld te worden die het gehele gebied behelst (Stadshart, Oude Rijkswerf Willemsoord, TESO, havenactiviteiten en Koninklijke Marine).

5.3 Lange termijn (na 2015)

N250 en Veerhaven

Voor een structurele oplossing op de lange termijn moet gedacht worden aan het verplaatsen van de huidige veerhaven. In hoofdstuk 5 zijn de verschillende alternatieven vanuit een technisch en beleidsmatige objectief gezien.

Op bestuurlijk niveau moet besproken worden hoe knelpunten opgelost kunnen worden en welke variant verder uitgewerkt moet worden.

De actiepunten die hieruit voortkomen zijn:

- *Koninklijke Marine*: zij zullen hun visie moeten geven op de belemmeringen op of vanuit het Marineterrein zoals aangegeven in dit rapport.
- *Veiligheidszone munitiecomplex*: voor dit aspect bestaan twee mogelijkheden: verplaatsen of passeren. Over het eerste punt zal het ministerie van Defensie een uitspraak moeten doen, over het tweede punt is het bevoegd gezag, het Ministerie van VROM, het aanspreekpunt.
- *Pkb Waddenzee*: in overleg met het Ministerie van VROM zal vastgesteld moeten worden of de voorgestelde oplossingen inpasbaar zijn binnen het kader van de huidige wetgeving, dan wel dat de Staat der Nederlanden ruimte biedt aan “mede-gebruik”.
- *Veiligheidszone NAM*: Zoals aangegeven is nog niet vastgesteld welke veiligheidszones en restricties hiervoor vastgesteld worden. Het Ministerie van VROM zal hier eveneens een uitspraak over moeten doen.

Naast het zoeken van oplossingen voor de beleidsmatige aspecten moeten de mogelijkheden en kansen zoals omschreven bij de varianten uitgewerkt worden. Met name het creëren van uitbreidingsmogelijkheden voor de Marine in zeewaartse richting en de mogelijkheid van een verdeling van het verkeer over twee havens moet financieel onderbouwd worden.

6 Conclusies

Ten behoeve van het werkoverleg van 9 december 2002 zijn een aantal kernpunten uit dit rapport hieronder kort samengevat. Tijdens dit overleg worden deze conclusies besproken.

- De voorgestelde aanpassing van de N250 is bestuurlijk afgewezen.
- Ten aanzien van de bereikbaarheid ligt de kern van iedere oplossingsmogelijkheid in het scheiden van het Texel-verkeer en het bestemmingsverkeer.
- Het verplaatsen van de TESO-veerhaven is één van de mogelijkheden voor het wegnemen van de beperkte bereikbaarheid én het verbeteren van leefbaarheid en veiligheid in de grachtengordel.
- Verbetering van de bereikbaarheid is géén op zichzelf staande oplossing: het moet gezien worden in de totale lokale en regionale ontwikkelingen.
- Op bestuurlijk niveau moeten over een aantal beleidskaderpunten uitspraken gedaan worden, op basis waarvan de lange termijn oplossing uitgewerkt kan worden.

Bijlage 1

Besprekingsverslagen actoren, verslagen werkoverleggen

Bijlage 2

Veiligheidszones munitieopslag

Bijlage 2

Veiligheidszones munitieopslag

Door het ministerie van Defensie is voor de opslag en verwerking van munitie een veiligheidsbeleid uitgewerkt (circulaire van Houwelingen, d.d. 12 april 1988). Hierin worden A-, B- en C-veiligheidszones rond de munitiecomplexen onderscheiden waarbinnen voor activiteiten en/of objecten bepaalde beperkingen gelden.

In deze zones gelden de volgende beperkingen:

A-zone:

“de kleinste zone, direct om het munitiecomplex gelegen. Binnen de A-zone mogen zich *geen bebouwing, openbare wegen, spoorwegen of druk bevaren waterwegen* bevinden. Evenmin mogen zich hier parkeerterreinen bevinden, terwijl ook recreatie binnen deze zone niet is toegestaan. Agrarisch grondgebruik is mogelijk, mits zich slechts incidenteel personen in deze zone ophouden.”

B-zone:

“Deze zone ligt om de A-zone. De straal hiervan is ongeveer 1,5 x zo groot als die van de A-zone. Binnen de B-zone is geen bebouwing toegestaan, waarin zich regelmatig personen bevinden, zoals woonhuizen, winkels, kantoren, fabrieken, cafe's en dergelijke. *Wegen met beperkt verkeer zijn toelaatbaar*, evenals beperkte dagrecreatie, doch sportvelden, zwembaden, kampeerterreinen, caravanparken, jachthavens en dergelijke zijn niet toegestaan.”

C-zone:

“Deze zone ligt om de B-zone, waarbij de straal ongeveer 2 x de straal van de B-zone is. De restrictie die binnen deze zone geldt betreft gebouwen met vlies- of gordijngevelconstructies en voorts gebouwen met zeer grote glasoppervlakten, waarin zich als regel een groot aantal personen bevindt.”

Bevoegd gezag voor het handhaven van deze veiligheidszones is het Ministerie van VROM. Zij geven aan dat nagestreefd dient te worden dat *veranderingen ten opzichte van het huidige gebruik binnen de veiligheidszones een verbetering van de veiligheidssituatie moeten betekenen. Iedere verandering die geen verbetering is, is daarom niet toegestaan.*