

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

dhr. D.B. Schrama

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235145124

schramad@noord-holland.nl

1 | 7

Betreft: Bereikbaarheid Den Helder

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) informeren wij u hierbij over de uitgevoerde verkenning naar de verbetering van de bereikbaarheid van Den Helder.

In het Coalitieakkoord 'Ruimte voor Groei 2015-2019' staat dat wij 'een integrale studie naar de verbetering van de bereikbaarheid van Den Helder uitvoeren waarbij eerdere onderzoeken betrokken worden'.
'Teneinde de bereikbaarheid te verbeteren, kan gedacht worden aan het wegnemen van knelpunten, dan wel een weg met 2x2 rijstroken.'

Deze opgave kent haar basis in de adviezen van het team Deetman/Mans met het rapport "Krimp of Niet" (2010) naar de achterliggende oorzaken van negatieve demografische ontwikkelingen in Den Helder en de omliggende regio, en het advies van de Commissie voor de Kop van Noord-Holland met het rapport "De Kop op de Kaart" (2011), voorgezeten door Mw. Leemhuis-Stout en Mw. Dwarshuis - van de Beek. Dit laatste onderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van uw besluit van 15 november 2010 om te stoppen met het project Wieringerrandmeer.

Bij brief met kenmerk 939966/948913 van 17 oktober 2018 bent u geïnformeerd over de onderzoeken naar de bereikbaarheid in en naar Den Helder. Deze onderzoeken zijn vooral gericht op het wegnemen van knelpunten op de verschillende routes van en naar Den Helder en kortetermijnmaatregelen in Den Helder. Verder bent u met deze brief geïnformeerd over de beleidsontwikkeling rondom openbaar vervoer, goederenvervoer over water en fiets.

Met onderhavige brief willen wij u informeren over de uitkomsten van de langetermijnverkenning, waarbij is uitgegaan van het opwaarderen van bestaande routes naar Den Helder naar een weg met 2x2 rijstroken én is gekeken naar een nieuwe verbinding met het oog op een verbeterde bereikbaarheid van Den Helder over de weg.

Verzenddatum

17 APR. 2019

Kenmerk

939966/1187832

Uw kenmerk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

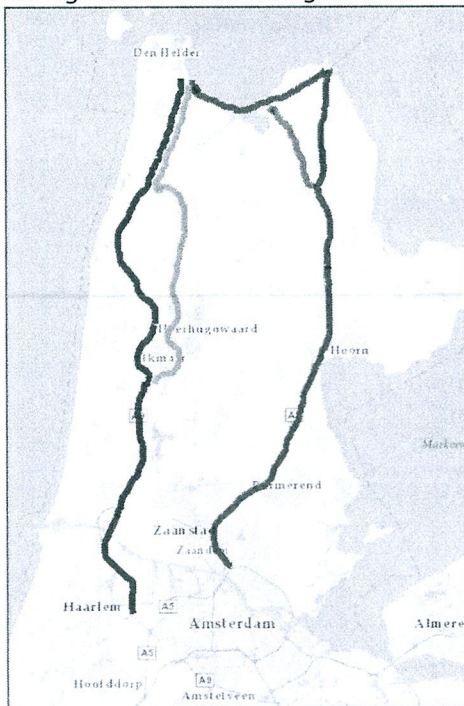
Leeswijzer

Deze brief is verder als volgt opgebouwd:

1. De huidige bereikbaarheid van Den Helder.
2. Onderzochte routes en uitgangspunten.
3. Maatregelen, effecten en kosten per variant.
4. Conclusie en besluit.

1. De huidige bereikbaarheid van Den Helder

Den Helder ligt in het uiterst noordelijke puntje van het vaste land van Noord-Holland. Om de Randstad goed en wel te bereiken, zit men bij *free-flow*¹ al gauw een uur achter het stuur, of anderhalf uur in de trein. Amsterdam ligt op ongeveer 80 kilometer afstand en een uur rijden en de dichtstbijzijnde grote stad Alkmaar ligt op 40 kilometer afstand met een reistijd van 40 minuten. Door een gebrek aan een volwaardige snelwegverbinding met de rest van land, *voelt* Den Helder dus ver weg. Om mogelijke verbeteringen te verkennen, is onderzoek gedaan naar de vraag: *hoeveel reistijdwinst kan men behalen door het opwaarderen van de verbinding(en) met Den Helder en tegen welke maatschappelijk geaccepteerde kosten/baten zou dit mogelijk zijn?* Hiertoe is eerst de huidige situatie in kaart gebracht.



Komend uit zuidelijke richting is Den Helder bereikbaar via de westkant van Noord-Holland over de A9-N9 (route westkant/blauw).

Vanaf Alkmaar kan ook gekozen worden voor de oostelijke ring van Alkmaar en de N245, waarbij men via de N248 bij de Stolperbasculebrug weer aansluit op de N9 (route midden/geel).

Via de oostkant wordt Den Helder bereikt via de A7-N99 (route oostkant/rood). Hierbij kiest het meeste verkeer ervoor om af te snijden via de N240 door De Haukes (paarse route).

Verder wordt Den Helder vanuit het noorden bereikt via de A7 (Afsluitdijk) en de N99.

Bestaande meest gebruikte routes

In de huidige situatie zijn de IC-verhoudingen² van de betreffende wegen in het noorden van Noord-Holland nagenoeg overal kleiner dan 0,7. Dit is een gemiddelde en betekent dat hier doorgaans nauwelijks congestie en reistijdverlies (uitgedrukt in voertuigverliesuren) optreedt.

¹ Free-flow is de gemiddelde ongestoorde reistijd over een route.

² Dit is de verhouding tussen de intensiteit I (de hoeveelheid verkeer die van een weg gebruik maakt) en de capaciteit C (de hoeveelheid verkeer die een wegvak op een vlotte manier kan verwerken). Bij een IC-verhouding groter dan 0,8 is er een grote kans op congestie. Voor wegen met geregelde kruisingen en rotondes is de capaciteit van deze punten over het algemeen maatgevend voor de doorstroming van het verkeer.

Wel zijn er, door recreatief verkeer, piekmomenten (in het hoogseizoen en in de weekenden) die tot congestie leiden, vooral bij de gevoelige punten zoals gelijkvloerse aansluitingen. Waar in toenemende mate in 'reguliere spitsperiodes' congestie optreedt, is op de ring Alkmaar (west en oost) en de A7 tussen Amsterdam en Hoorn.

Herkomst-bestemming

Verkeer komend uit Den Helder (ca. 12.000 motorvoertuigen/etmaal) verdeelt zich ongeveer half-half over de N9 (west/zuid) en de N99 (oost). Van het verkeer dat naar oosten gaat over de N99 neemt het grootste deel de Afsluitdijk.

Van het overige verkeer blijft ca. 75% boven het Noordzeekanaal. Van de ca. 25% die verder gaat naar het zuiden, volgt het overgrote deel de A9 (passeert de Wijkertunnel) en slechts 7% (ca 800 motorvoertuigen/etmaal) van het verkeer gaat via de A10 door de Zeeburgertunnel.

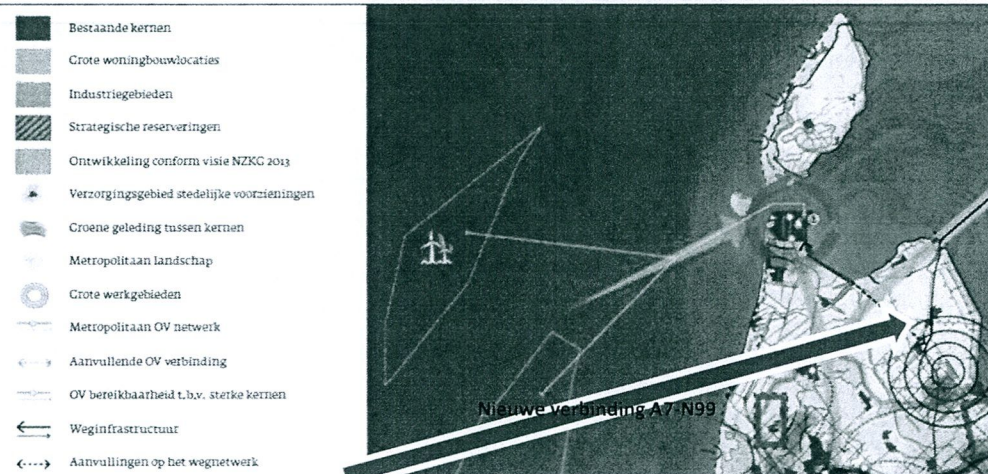
2. Onderzochte routes en uitgangspunten

Routes

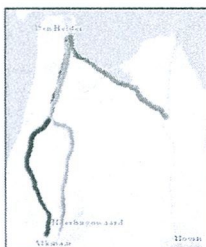
Naast het opwaarderen van bestaande routes is ook gekeken naar kansen voor een nieuwe verbinding die Den Helder direct verbindt met het net van autosnelwegen. Voor een dergelijke verbinding die de meeste invloed heeft op de bereikbaarheid en kansen biedt voor de omgeving, is gekeken naar een route tussen de A7 en de N99 die tussen Wieringermeer en Wieringerwerf aantakt op de A7 en ter hoogte Van Ewijksluis aansluit op de N99. Deze verbinding is ook als nieuwe verbinding opgenomen in de Omgevingsvisie NH2050.

LEGENDA

NOORD-HOLLAND IN BEWEGING



Uitsnede overzichtskaart Omgevingsvisie NH2050

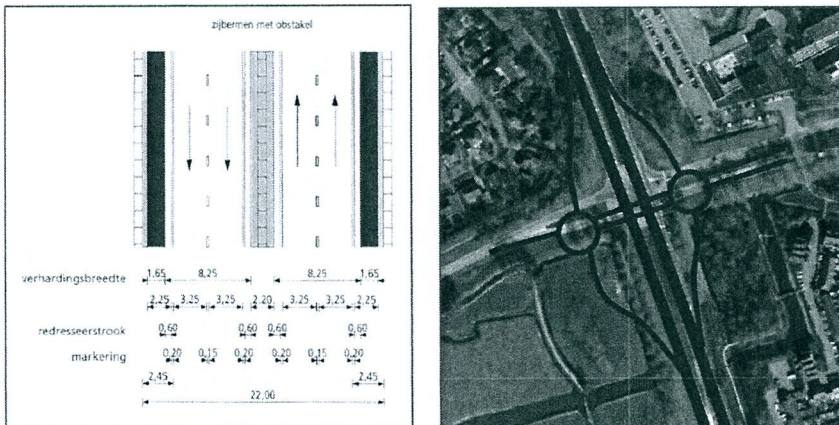


Samen met de eerder beschreven route A9-N9 (blauw) en de route N245-N248-N9 (geel) ontstaan er drie alternatieven waarmee de bereikbaarheid van Den Helder verbeterd kan worden. Zoals op het kaartje hiernaast is weergegeven. Bij de beschrijving van de nieuwe verbinding wordt ook de N99 over Wieringen besproken.

Onderzochte routes

Uitgangspunten

Bij deze verkenning is een weg met 2x2 rijstroken (stroomweg, 80-100 km/u) als uitgangspunt genomen voor de uit te werken varianten (zie de richtlijnen van de dwarsprofielen hieronder).



Dwarsprofiel 2x2 stroomweg en een traditionele Haarlemmermeeraansluiting

Een stroomweg betekent dat er zoveel mogelijk ongelijkvloers en conflictvrij uitwisseling van verkeer tussen wegen mogelijk wordt gemaakt met een fysieke rijbaanscheiding. Hierbij wordt ook verondersteld dat de meest optimale aansluiting relatief beperkt in ruimte is, zoals een traditionele *Haarlemmermeeraansluiting*. Ook zijn er geen directe erftoegangswegen op een stroomweg en wordt landbouwverkeer geweerd.

3. Maatregelen, effecten en kosten per variant

Variant West (blauw)

Het westelijke alternatief behelst een opwaardering van de N9. Bij dit alternatief neemt de reistijd voor het traject Den Helder – A9 (Kooimeer) met ongeveer 5 minuten af als gevolg van de hogere toegestane rijnsnelheid en het wegnemen van gelijkvloerse aansluitingen. De inpasbaarheid hiervan is echter lastig te realiseren: langs het Noordhollandsch Kanaal is weinig ruimte voor een verdubbeling van het aantal rijstroken; er staat veel vastgoed, de dorps passages betekenen dat er een randweg langs de dorpen moet worden aangelegd en enkele kunstwerken moeten worden aangepast of vervangen worden. De ruimtelijke impact van dit alternatief op de zone tussen het Noordhollandsch Kanaal en de duinrand is naar verwachting fors. Een voordeel is dat dit alternatief zal leiden tot een afname van de hoeveelheid verkeer op de N245 tussen Schagen en Alkmaar, doordat de route langs het kanaal aantrekkelijker wordt. De kosten worden geschat tussen € 110 en € 250 miljoen.

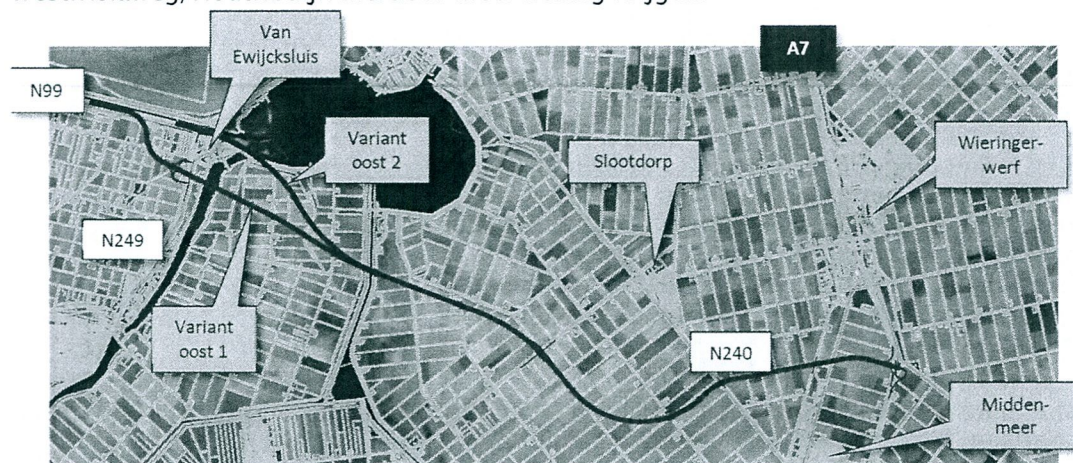
Variant Midden (geel)

Alternatief Midden is de duurste van de drie alternatieven, tussen de € 155 en € 360 miljoen. Dit komt omdat dit alternatief door Schagen moeilijk in te passen is vanwege omliggende bebouwing en de milieueffecten die optreden door een drukke(re) weg. Ook de aanpassing nabij De Stolpen en de kruising met het Noordhollandsch Kanaal is een belangrijk en relatief kostbaar aandachtspunt. De ruimtereservering tussen Alkmaar en Schagen maakt de inpassing hier relatief eenvoudig. Bij dit alternatief verschuift verkeer van de N9 langs

het kanaal naar de N245 tussen Schagen en Alkmaar. De milieubelasting bij Schagen neemt daardoor toe. De reistijd op het traject Den Helder – A9 (Kooimeer) neemt af met ongeveer 5 minuten als gevolg van de hogere snelheid die wordt toegestaan en het wegnemen van de kruisingen.

Variant Oost (paars)

Het oostelijke alternatief levert de meeste reistijdwinst op en is – afhankelijk van de precieze uitvoering – de minst dure oplossingsrichting: tussen de € 80 en € 255 miljoen. De grote bandbreedte is het gevolg van de twee varianten voor het tracé bij de Van Ewijcksluis. Bij dit alternatief worden de routes aan de westkant (N9, N245) ontlast. Dit komt doordat deze nieuwe verbinding een vlottere verbinding is met de omgeving van Amsterdam (en verder). Dit alternatief is ook positief voor verkeer tussen Den Helder en de Afsluitdijk, wat als positief effect heeft dat de bestaande route over Wieringen wordt ontlast. Omdat dit gaat om een weg die nog niet bestaat, moet bij dit alternatief rekening gehouden worden met grondposities en een goede aansluiting op het Rijkswegennet (met als gevolg het afvallen van één van de aansluitingen in de Wieringermeer). De inpassing bij Van Ewijcksluis is het belangrijkste risico als gevolg van de ruimtelijke beperkingen (woningen e.d.) en de natuurwaarden in de directe omgeving. Nadeel is dat doorgaand verkeer via de A7 op de ring van Amsterdam komt (A10). Dit sluit niet aan bij de omgevingsvisie, waarin juist de keuze wordt gemaakt verkeer via de A9 dan wel de “Westfriaweg” (Houtribdijk) om Amsterdam heen te leiden. Anderszins kan de route Westfriaweg/Houtribdijk hierdoor meer belang krijgen.



Tracé nieuwe verbinding

Afwaardering N99 op Wieringen

Een nieuwe of opgewaardeerde route op basis van zowel variant West, Midden en Oost betekent in principe een afname van verkeer op, onder andere, Wieringen: bij de alternatieven West en Midden zal verkeer naar de Randstad beter doorstromen over hun respectievelijke routes. Bij de oostelijke varianten zal het verkeer de nieuwe route kiezen en geen gebruik meer maken van de kleinere wegen in de regio (zoals over de N240 door De Haukes). Dit is dan niet meer nodig vanwege het hoogwaardige alternatief dat deze variant biedt. Vooral bij alternatief Oost kan een koppeling gemaakt worden met een afwaardering van de

N99 over Wieringen, waar de nieuwe verbinding dan een optimaal alternatief biedt.

4. Conclusie en besluit

De beschouwde alternatieven leiden tot een verkorting van de reistijden tussen Den Helder en het net van autosnelwegen. Niet alleen verkeer van en naar Den Helder, maar ook verkeer binnen de Kop ondervindt positieve gevolgen. Dit geldt (maar in verschillende vorm) voor de drie alternatieven.

Varianten opwaardering routes t.b.v. verbetering bereikbaarheid Den Helder

Variant	West / Blauw	Midden / Geel	Oost / paars
Kosten	110-250 miljoen	155-360 miljoen	80-225 miljoen
Beschrijving	Opwaardering N9	Oostelijke ring Alkmaar-N245	Opwaardering A7-N99
Baten	Afname reistijd met ca 5 minuten	Afname reistijd met ca 5 minuten	Afname reistijd met ca 5-8 Minuten
Voordelen	Afname verkeer N245 (Schagen-Alkmaar)	Afname verkeer Den Helder-A9 (Kooimeer)	Afname verkeer over Wieringen en de N9
Nadelen	Realisatie is lastig (weinig ruimte) Ruimtelijke impact is groot	Realisatie is lastig (route door Schagen) Kostbaarste variant	Minst dure variant Grondposities Doorgaand verkeer via A7 ipv A9 op ring A10

Naast negatieve gevolgen (inpassingsvragen, milieugevolgen) hebben de alternatieven ook positieve effecten. Deze zijn het gevolg van het ontlasten van bestaande routes. Dit geldt voor de alternatieven Midden (ontlasten van de zone tussen N9 en duinen) en het alternatief Oost (ontlasten bestaande routes langs kanaal en Schagen, ontlasten route over Wieringen). Bij alternatief West is een dergelijke meerwaarde elders minder aanwezig. Gevolgen voor de leefomgeving treden vooral op bij Schagen waar de doorgaande weg (N245) de kern doorsnijdt.

In een onderlinge vergelijking van de alternatieven lijkt alternatief West de minst aantrekkelijke. Voor wat betreft de verkeerseffecten is dit alternatief immers vergelijkbaar met alternatief Midden, maar de ruimtelijke impact in verhouding groot. Alternatief Midden is relatief kostbaar en leidt in en bij Schagen tot een toename van de milieubelasting. Voor deze beide alternatieven geldt dat gebruik wordt gemaakt van bestaande infrastructuur bij Alkmaar, met de doorstromingsaandachtspunten (kruisingen met verkeerslichten) die daar aanwezig zijn en ook nu al het grootste knelpunt vormen in de bereikbaarheid van Den Helder.

Alternatief Oost is het minst kostbare alternatief dat als positief effect het ontlasten van bestaande routes heeft. Dit alternatief leidt ook tot de vlotste verbinding tussen Den Helder en het autosnelwegennet ten noorden van het Noordzeekanaal. Bij een toename van verkeer heeft deze variant als nadeel dat doorgaand verkeer op de ring A10 terechtkomt.

Naast de vergelijking tussen de alternatieven kan geconstateerd worden dat de kosten fors zijn. De verkeerskundige baten zijn voor de drie alternatieven vooral door kortere reistijden als gevolg van hogere snelheden en het wegvallen van vertraging door o.a. verkeerslichten. Doordat in de bestaande situatie er geen (grote) verlieskosten zijn als gevolg van vertragingen (door files) zijn er weinig baten door het terugdringen van voertuigverliesuren. Bij de beoordeling van de baten is ook de omvang van het verkeer van belang. Uit de verkeersanalyses

blijkt dat de hoeveelheid verkeer niet groot is: maar een klein aantal weggebruikers zal profiteren van de reistijdwinst van (maximaal) enkele minuten. De beperkte omvang van het verkeer komt ook tot uiting in de lage IC-verhoudingen. Op basis van ervaringen elders is de verwachting dat de baten voor de beschouwde alternatieven (veel) lager zullen zijn dan de kosten.

Wij hebben kennis genomen van onderhavige verkenning en besloten u hierover middels deze brief te informeren. Wij zien de ontwikkelingen in Den Helder, zoals de groei van de Koninklijke Marine en de Haven (Energyport Den Helder) met belangstelling tegemoet. Ontwikkelingen zoals een nieuwe hoge fluxreactor en campusontwikkeling in Petten, AgriportA7/Greenport NHN, Seedvalley, een eventuele groei van Alkmaar of de opwaardering van de Houtribdijk kunnen in de toekomst richting geven aan een keuze voor een van de alternatieven. Eventuele vervolgstappen naar aanleiding van deze verkenning laten wij dan ook over aan de volgende coalitie.

Uiteraard wordt er in samenwerking met het Rijk en gemeenten gewerkt aan het opheffen van knelpunten op het wegennet wat bijdraagt aan de bereikbaarheid van Den Helder, zoals de recente aanpassingen op de westelijke ring van Alkmaar, het project Aansluiting N508 op de N242 (oostelijke ring Alkmaar) en de kruising N9/N99 bij Den Helder. Ook staat Bereikbaarheid Den Helder nog opgenomen in het PMI (PMI nummer alg-41) waarover u op de gebruikelijke wijze wordt geïnformeerd.

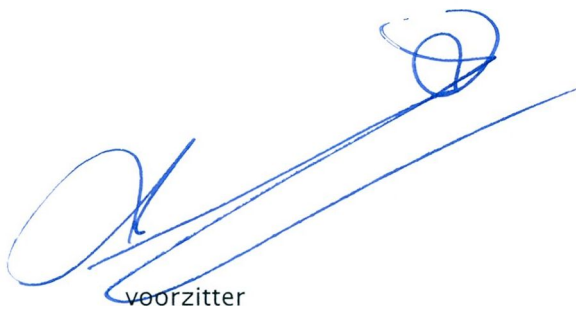
Het rapport 2x2 Bereikbaarheid Den Helder is te vinden onder:
https://www.noord-holland.nl/onderwerpen/verkeer_vervoer/projecten/Verkeer_en_vervoer/bereikbaarheid_den_helder

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,


provinciesecretaris

R.M. Bergkamp


voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Een afschrift van deze brief wordt verzonden aan de colleges van de gemeenten Den Helder, Schagen, Hollands-Kroon en Texel.