

Amendement

De raad van de gemeente Den Helder in vergadering bijeen op 29 juni 2020;
gelezen het raadsvoorstel tot vaststelling van het regioakkoord De Kop Groeit (agendapunt 17);

besluit:

het ontwerpbesluit aan te vullen met de volgende tekst

, met dien verstande dat de tekst opgenomen in het onderdeel Bereikbaarheid:

“Inzet op realisatie N77 (dia 5) en: Een nieuwe verbinding tussen de N99-A7 (N77) onder Amstelmeer heeft toegevoegde waarde voor de bereikbaarheid van de hele Kop en ontlast de drukte op de A9.”

vervalt en wordt vervangen door:

“We onderzoeken de maatschappelijke kosten en baten van de realisatie van de N77 onder Amstelmeer, alsmede de alternatieven West en Midden met het oog op de verbetering van de bereikbaarheid van Den Helder. De resultaten hiervan worden gedeeld met de gemeenteraad en provinciale staten ten behoeve van de beoordeling en besluitvorming inzake de bereikbaarheid van Den Helder.”

GroenLinks

M. Boessenkool

Toelichting:

De keuze van de N77 boven de twee alternatieven (West en Midden) is gebaseerd op de quick-scan van de provincie Noord-Holland ‘2x2 Bereikbaarheid Den Helder, 8 maart 2019’. Op pagina 31 staat: *‘Een nieuwe ‘N77’ betekent deels een doorsnijding van de verkavelingsstructuur van de Wieringermeerpolder. Negatieve effecten op de natuurgebieden van Amstelmeer en het Natura 2000-gebied Waddenzee zijn niet op voorhand uit te sluiten < ... > Een nieuwe ‘N77’ betekent daarnaast meer geluidhinder, luchtverontreiniging en een barrièrewerking voor de omwonenden nabij dit tracé.’* Op pagina 34 staat: *‘In het kader van deze quick-scan zijn geen berekeningen uitgevoerd van de reistijdbaten van de drie alternatieven. Er is dus ook niet een (maatschappelijke) kosten-batenanalyse uitgevoerd. Wat wel kan worden geconstateerd is dat de kosten fors zijn. De verkeerskundige baten zijn voor de drie alternatieven vooral het gevolg van kortere reistijden als gevolg van hogere snelheden en het wegvallen van vertraging door verkeerslichten e.d. 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.’* Drie varianten voor het verbeteren van de bereikbaarheid zijn dus onderzocht, te weten: ‘Midden’ (ontlasten van de zone tussen N9 en duinen), Oost (ontlasten bestaande routes langs kanaal en Schagen, ontlasten route over Wieringen) en ‘West’ (opwaardering van de N9 t.b.v. Den Helder – A9 (Kooimeer)). Niet onderzocht zijn echter de gevolgen van de verbetering van de spoorverbinding of een transferium/mobipunt voor verkeer naar Texel. De drie varianten leveren ook géén bijdrage op de huidige fileknelpunten want die files vinden volgens het rapport alleen plaats bij de ring bij Alkmaar en van het Kooypunt naar de TESO-veerhaven. Tevens leveren alle varianten slecht enkele minuten tijdswinst op.