



Thematische uitwerking Mobiliteit & Infrastructuur

MOBILITEIT & INFRASTRUCTUUR

 SPOOR NS



STATION + STATIONSOMGEVING

 HOOFDWEG

- ① N 250
- ② N 9
- ③ N 99

 REALISEREN NIEUWE ONTSLUITING MARINE & CIVIELE HAVEN

 REALISEREN DOORFIETSRUTE

 REALISEREN ROUTE LANGZAAM VERKEER

 TRANSFERIUM REALISEREN TRANSFERIUM

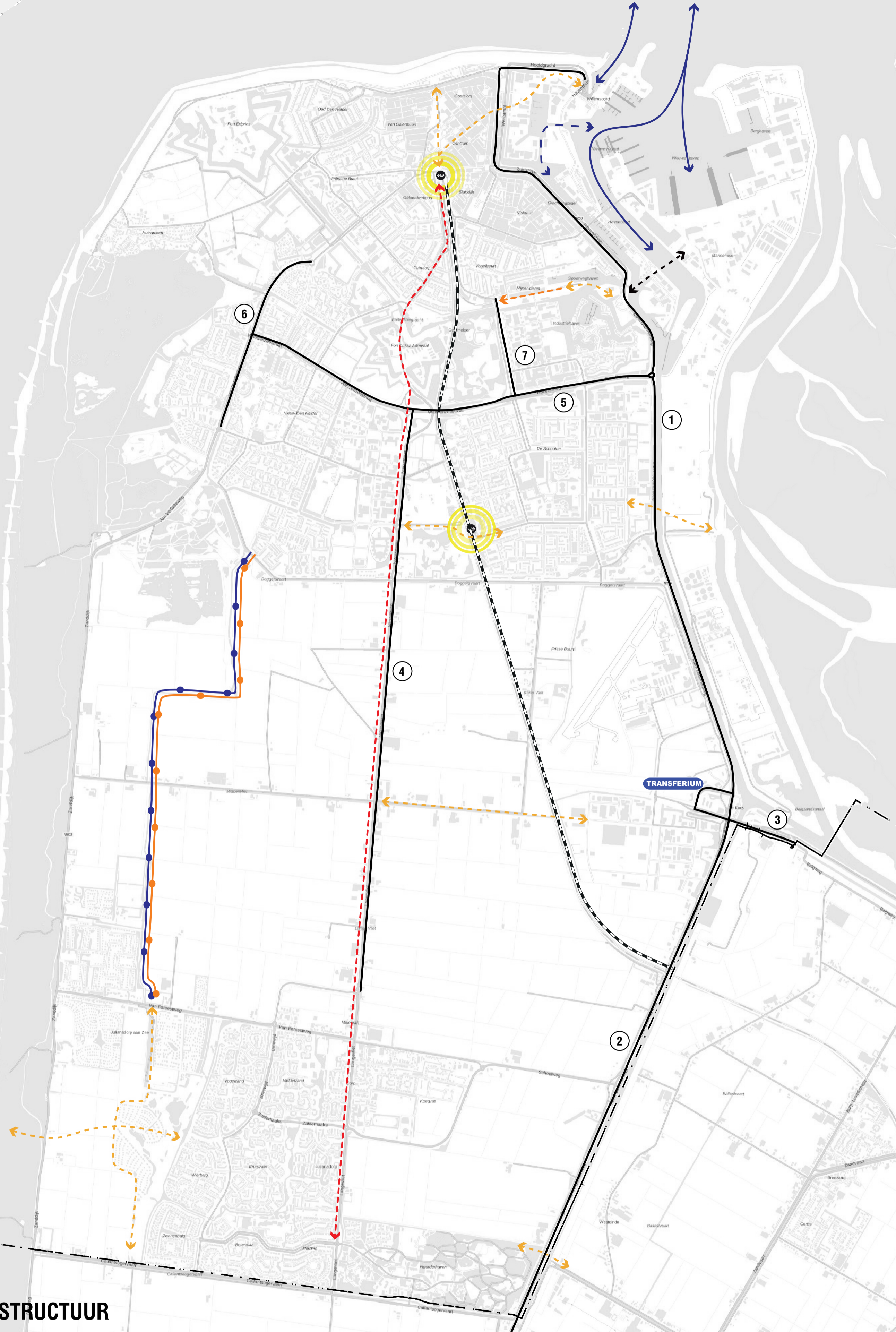
 VAARRUTE

 REALISEREN NIEUWE VAARRUTE

 FIETS - KANORUTE

- ④ LANGEVLIET / NIEUWEG
- ⑤ WADDENZEESTRAAT / RAVELIJN WEG
- ⑥ JAN VERFAILLEWEG

- ⑦ SCHOOTENWEG



Mobiliteit & infrastructuur

Den Helder duurzaam bereikbaar

Om Den Helder als een sterke thuishaven met een aantrekkelijk (vestigings)klimaat te kunnen profileren is extra aandacht nodig voor bereikbaarheid. Immers, door de ligging van Den Helder is bereikbaarheid niet vanzelfsprekend. Daarom is het belangrijk om in te zetten op onderscheidend vermogen en kwaliteit, waardoor inwoners, ondernemers en bezoekers bewust voor onze gemeente kiezen. Gelijktijdig werken we samen met de regio volop aan het versterken van de verbindingen met de Randstad en Noord-Nederland, zowel over de weg als met het OV, om Den Helder in de toekomst duurzaam bereikbaar te houden.

Bij het scheppen van een aantrekkelijke leefomgeving is duurzame inpassing van mobiliteit van belang. We kiezen voor gezonde mobiliteit door fietsverbindingen (binnen Den Helder en richting buurgemeenten) te versterken. Door het aanleggen van een dekkend netwerk van laadinfrastructuur faciliteren we de transitie naar elektrische mobiliteit. Door mobiliteitshubs (knooppunten waar verschillende vervoersmiddelen samenkomen) te creëren ondersteunen we multimodale en deelmobiliteit. We investeren in een veilige, schone en rustige leefomgeving door in onze wijken waar mogelijk wegen te herprofilen naar 30km/u wegen en langzaam verkeer te prioriteren.

Ook de toenemende digitalisering kan daarbij een voordeel voor Den Helder zijn, aangezien hierdoor steeds meer mensen in staat worden gesteld om (deels) thuis te werken, onderwijs te volgen en te winkelen. Daardoor kan Den Helder ook met een minder centrale ligging aantrekkelijk zijn als gemeente, zo lang maar voldoende (onderscheidende) kwaliteit geboden wordt qua voorzieningen, woningaanbod en werkgelegenheid. Om deze kansen als gevolg van toenemende digitalisering te kunnen benutten is een optimale digitale bereikbaarheid binnen de gemeente noodzakelijk. We zorgen er daarom voor dat de voorwaarden voor een goede digitale bereikbaarheid aanwezig zijn.

Om Den Helder duurzaam bereikbaar te houden, is ook het voeren van een duidelijk parkeerbeleid van belang. Door het toevoegen van woningen stijgt de parkeerdruk in en rondom de Helderse binnenstad de komende jaren aanzienlijk. Samen met de stad gaan we onderzoeken hoe we de parkeerbehoeften van bewoners, bezoekers en bedrijven zo goed mogelijk op elkaar kunnen afstemmen, door de huidige parkeerruimte optimaal te benutten. Hierbij zetten we in op een mix van verschillende instrumenten.

(Boven)regionale infrastructuur & verbindingen

Den Helder kent met een zee- en luchthaven grootschalige infrastructuur met een bovenregionaal en zelfs (inter)nationaal karakter. Beiden zijn sterk gerelateerd met de strategische positie van Den Helder ten opzichte van de Noordzee en Waddenzee en richten zich vooral op economische activiteiten op zee, bijvoorbeeld rondom de offshore energiesector. Hiermee speelt deze infrastructuur een belangrijke rol in de economische positie van veel bedrijvigheid in Den Helder, maar op dit moment slechts een marginale rol in de bereikbaarheid van en naar Den Helder voor bewoners en bezoekers. Voor de bereikbaarheid van de haven vanaf zee zijn met name de Waddenzee, het Marsdiep en vaargeulen Schulpengat en Texelstroom belangrijk. Gezien het belang van de haven van Den Helder, nu en in de toekomst, zetten we in op het bestendigen van de toegankelijkheid van de haven via deze wateren. Een belangrijke troef van de haven is, naast de strategische ligging ten opzichte van Noordzee en Waddenzee, de open toegang tot de zee. De haven van Den Helder behoudt daarom de open doorgang tussen zee en haven. We zetten in op het realiseren van een tweede vaarroute, tussen de haven en de Waddenzee via Willemsoord. Deze tweede vaarroute draagt als extra optie bij aan de continuïteit van de verbinding tussen haven en zee en kan tevens worden gebruikt voor recreatief vaarverkeer.

In de bereikbaarheid van en naar Den Helder spelen met name een aantal regionale verbindingen een rol. De belangrijkste regionale verbindingen zijn de N250, die vanaf het knooppunt bij bedrijventerrein Kooypunt doorgaat in oostelijke (N99) en zuidelijke richting (N9), het NS spoor, waarbij Den Helder het kopstation is op het traject naar Nijmegen via Alkmaar, Amsterdam en Utrecht, en de TESO-veerboot tussen Den Helder en Texel. Ook het Noordhollands Kanaal kan worden gezien als een regionale verbinding. Dit heeft met name een economische functie voor binnenvaart en voor de bereikbaarheid (en ontwikkeling) van het regionaal bedrijventerrein Kooyhaven, hoewel het ook steeds meer door recreatief vaarverkeer wordt ontdekt.

Om de bereikbaarheid van en naar Den Helder te vergroten is regionale samenwerking van groot belang, gezien het gemeenteoverstijgende karakter van dit soort infrastructuur. Regionaal wordt gewerkt aan het versterken van 'de Helderse lijn', de spoorverbinding tussen Alkmaar en Den Helder. Insteek is om op langere termijn het aantal passagiers en de frequentie van de dienstregeling structureel te verhogen. We zetten hierbij ook in op een toekomstige verdubbeling van de spoorcapaciteit, van enkelspoor naar dubbelspoor. Ook is regionaal afgesproken om voor de langere termijn in te zetten op de N77, een nieuwe verbinding tussen de N99 en de A7, waarmee de reistijd per auto tussen Den Helder en de A7 behoorlijk verkort kan worden. Op de bestaande N-wegen van en naar Den Helder (N250, N9 en N99) zetten we in op het vergroten van de verkeersveiligheid en de doorstroming.

Hoofd- en verbindingswegen

De hoofd- en verbindingswegen van de gemeente Den Helder krijgen een duidelijke eigen identiteit en worden hier ook op ingericht. Naast auto's krijgen ook fietsers, voetgangers en andere weggebruikers een duidelijke plaats op de weg en alle verkeersdeelnemers kunnen zich veilig in het verkeer mengen. De principes van het landelijk beleid Duurzaam Veilig Wegverkeer (CROW) zijn daarbij leidend. Den Helder heeft de ambitie uitgesproken de meest fietsvriendelijke gemeente te willen zijn en zet in op het vergroten van de rol van de fiets in de mobiliteit binnen de gemeente.

We blijven inzetten op de N250 als hoofdverbinding tussen Den Helder en de buurgemeenten. De bereikbaarheid van de N250, als de centrale verbinding, van en naar Stadshart/Willemsoord, TESO, civiele haven & Marinehaven is een zeer belangrijk aandachtspunt voor alle ontwikkelingen in de gemeente. Voor een zo goed mogelijke bereikbaarheid van de N250 wordt zoveel mogelijk ingezet op ontmenging van verschillende verkeersstromen, met name op de zwaarst belaste delen van deze weg. We richten ons hierbij op een combinatie van het realiseren van een nieuwe, verbeterde ontsluiting van de Marine- en civiele haven, het aanpassen van de routeringen binnen het gebied en het optimaal organiseren van logistieke en mobiliteitsstromen binnen het Maritiem Cluster. Ook onderzoeken we de mogelijkheden om een transferium te realiseren op of rondom bedrijventerrein Kooypunt en luchthaven Den Helder. Hiermee voorkomen we dat drukte in bepaalde typen verkeer (richting Texel, de Koninklijke Marine of de binnenstad) voor oponthoud van de andere verkeersstromen zorgt.

Voor een goede ontsluiting van het wegverkeer binnen de gemeente behouden een aantal grotere wegen hun functie als hoofd(ontsluitings)weg. De Langevliet/Nieuweweg behoudt haar identiteit als belangrijkste verbinding tussen Julianadorp en Den Helder, met ruimte voor agrarisch medegebruik. Tevens wordt hier een doorfietsroute gerealiseerd tussen Den Helder en Julianadorp, en vanaf Julianadorp naar de regio. Ook de Ravelijnweg/Waddenzeestraat, de Schootenweg en het noordelijke deel van de Jan Verfaillweg (ten noorden van de overgang tussen de Helderse Vallei en de wijk Nieuw Den Helder) hebben een belangrijke ontsluitende functie. Het zuidelijke deel van de Jan Verfaillweg (zuidelijk vanaf de Helderse Vallei) en de Zanddijk hebben geen functie als hoofdontsluiting en kunnen op termijn via een herinrichting meer identiteit krijgen als toeristische kustroute. Daarbij kan worden ingezet op het goed kunnen beleven van het kustlandschap, met stoppunten langs de route op toeristische locaties. Door minder nadruk op snelheid en doorstroming te leggen biedt een dergelijke identiteit ook kansen om de oversteekbaarheid te verbeteren op verschillende locaties, zoals Julianadorp aan Zee en bij de Helderse Vallei.

In deze visie zetten we in op het versterken van verbindingen tussen de verschillende wijken door de groene, open ruimtes in de stad. Dit doen we door langs verbindingssassen tussen de wijken door dit open landschap heen in te zetten op kwalitatief goede verbindingen voor langzaam verkeer en ruimte te bieden voor nieuwe functies die levendigheid en sociale controle in het gebied brengen, zoals wonen. Waar deze verbindingssassen een belangrijke rol vervullen in de ontsluiting van het verkeer, zoals bijvoorbeeld het geval is bij de Schootenweg, wordt rekening gehouden met deze functie.

De entree van Den Helder via de Langevliet/Nieuweweg (vanuit Julianadorp) vraagt om een betere ruimtelijke kwaliteit. We zetten in op een betere zichtbaarheid van het bijzondere Nollengebied vanaf de route. Met transformatie van het Drs. F. Bijlweg-gebied en op langere termijn eventueel de Burgemeester Ritmeesterweg krijgt deze entree van Den Helder een duidelijker karakter en een hogere kwaliteit. De fly-over bij de Waddenzeestraat kan op termijn worden vervangen door een andere, kleinschaligere, verkeersoplossing. Hierbij wordt ingezet om aansluitend het gedeelte van de Nieuweweg dat door Fort Dirksz. Admiraal loopt af te waarderen, bijvoorbeeld tot enkel bestemmingsverkeer of een fietspad. Verkeerskundig is deze ontsluiting niet noodzakelijk en het

afwaarderen van deze verbinding versterkt de samenhang van De Stelling en de ontwikkeling tot een linielandschap.

We werken aan de realisatie van een regionale doorfietsroute, die binnen de gemeente Den Helder langs de Nieuweweg/Langevliet loopt tussen Den Helder en Julianadorp. Het Noordhollands Kanaal vormt een knelpunt in deze route tussen Julianadorp en Anna Paulowna. We zetten in op een oplossing om dit knelpunt in de toekomst op te lossen. Naast het realiseren van een regionale doorfietsroute focussen we op het oplossen van zwakke of ontbrekende schakels in de rest van het fietsnetwerk en het geven van ruimte aan langzaam verkeer in de inrichting van de openbare ruimte.

Een belangrijke ambitie is daarnaast om een betere verbinding tussen Nieuw Den Helder en De Schooten te realiseren via een fietstunnel onder Station Zuid door. Hiermee worden de wijken beter met elkaar verbonden voor bewoners en forenzen. Bovendien draagt deze verbinding bij aan het verbinden van Noordzee en Waddenzee voor bezoekers.

Kooypunt zal zich geleidelijk gaan vullen met bedrijven, waardoor ook het aantal arbeidsplaatsen zal toenemen en dus ook het aantal verplaatsingen tussen Kooypunt en de rest van de gemeente. Hiermee ontstaat meer behoefte aan een extra ontsluiting van Kooypunt, met name richting Julianadorp, Nieuw Den Helder en Stad binnen de Linie-Oost. Deze ontsluiting kan bijvoorbeeld worden gerealiseerd met een fietsverbinding tussen de Middenvliet en Kooypunt. Hierbij kan worden aangetakt op de doorfietsroute via de Langevliet/Nieuweweg.

De huidige fiets- en kanoroute vormt een belangrijke recreatieve fietsverbinding tussen Julianadorp en Den Helder. Ambitie is om deze route in de toekomst verder richting het zuiden door te trekken, waar mogelijk in combinatie met een verbreding van de duinenrij ter hoogte van Julianadorp en extra verbindingen voor fietsers en voetgangers tussen Julianadorp en de kust. Ook ontstaat hiermee de mogelijkheid om De Slenk in Julianadorp aan de fiets- en kanoroute te koppelen.

Mobiliteit binnen de wijken en kernen

Den Helder kiest ervoor om, in aansluiting op de landelijke ambitie, binnen de bebouwde kom waar mogelijk 30 km/u aan te houden als maximumsnelheid. Dit heeft belangrijke voordelen voor de verkeersveiligheid, voor automobilisten, maar ook voor langzaam verkeer als fietsers en voetgangers. In de komende jaren wordt gekeken op welke wegen (op termijn) de maximumsnelheid naar beneden kan worden gebracht zonder negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid en doorstroming. Hierbij wordt ook gekeken naar andere ambities en ontwikkelingen in het gebied.

De nadere uitwerkingen van de ambities met betrekking tot mobiliteit binnen de wijken en kernen zijn terug te vinden in de gebiedsgerichte deelvisies bij deze omgevingsvisie.

Openbaar vervoer & deelmobiliteit

Een belangrijke ambitie is om in de toekomst een groter deel van de mobiliteit via het openbaar vervoer te laten lopen. Zoals eerder gesteld zorgt de ligging van Den Helder voor uitdagingen qua bereikbaarheid, maar de aanwezigheid van twee NS-stations, een busstation met regionale verbindingen en de veerboot naar Texel biedt zeker kansen om het belang van openbaar vervoer te laten groeien. We streven naar een sterker netwerk qua openbaar vervoer, zowel qua bovenregionale (hoofd)verbindingen als het lokale en regionale netwerk in de toekomst. Op kortere termijn is inzet op behoud van het huidige netwerk en aanbod, ondanks een teruggelopen aantal reizigers (onder andere als gevolg van vaker thuis werken en digitaal onderwijs) een realistische ambitie. Hier maken we ons hier hard voor bij verantwoordelijke partijen als de NS en Provincie Noord-Holland.

Om het openbaar vervoer te versterken zetten we in regionaal verband in op de kracht en kwaliteit van de knooppunten van openbaar vervoer in de gemeente. Rondom deze 'mobiliteitshubs' zijn niet enkel eindbestemmingen geconcentreerd, maar kan ook eenvoudig worden overgestapt op een andere (boven)regionale verbinding of mobiliteitsoplossingen om het laatste gedeelte van de reis mee te ondernemen, zoals OV-fietsen en andere deelmobiliteit. Comfort en kwaliteit zijn belangrijke onderdelen van de kracht van deze mobiliteitshubs.

Station Den Helder heeft een belangrijke functie in de bereikbaarheid van Den Helder voor Helderse bewoners en werknemers. Daarnaast heeft het station potentie om een belangrijkere rol te spelen voor bezoek aan het Stadshart, horeca, evenementen en culturele voorzieningen op Willemsoord en toerisme naar Den Helder en Texel. Een goede, aantrekkelijke verbinding tussen station, Stadshart, Willemsoord en TESO is daarom van groot belang. Een aantrekkelijk en uitnodigend stationsgebied maakt het openbaar vervoer een prettigere optie, zowel voor bezoekers als voor forenzen. Met de herinrichting van de stationsomgeving heeft het gebied een flinke kwaliteitsimpuls gekregen. Gezien de belangrijke rol van station Den Helder als regionale mobiliteitshub zetten we in op verdere kwaliteitsverbetering van het station en de omgeving.

Met de toenemende levendigheid van het Stadshart en Willemsoord zal de transitie naar andere vormen van mobiliteit namelijk een belangrijkere rol gaan spelen in het bereikbaar houden van het centrumgebied. Naast de fiets als vervoersmiddel spelen ook andere vormen van openbaar vervoer en deelvervoer hier een belangrijke rol in. Dit vraagt om een concentratie van mobiliteitsvormen in en rondom het stationsgebied, zodat eenvoudig kan worden overgestapt tussen trein, fietsen en wandelen, regionaal busvervoer en verschillende vormen van deelvervoer, zodat de hele gemeente op verschillende manieren bereikbaar gemaakt wordt.

Station Zuid is een belangrijk OV- en infraknooppunt voor De Schooten, Nieuw Den Helder, Julianadorp en (Museum) De Nollen. Daarnaast is het gebied een natuurknooppunt tussen De Stelling, Noordzee, Waddenzee en de Koegraspolder en is museum De Nollen het startpunt van een cultuurroute langs de Waddenzee tot aan Denemarken. Op dit moment heeft het gebied een matige uitstraling en kampt het station met een negatief imago, waardoor het niet uitnodigend is en soms zelfs wordt gemeden door reizigers. Aan het gebied wordt een kwaliteitsimpuls gegeven: naast het realiseren van woningbouw en versterken van diverse mobiliteitsstromen wordt er gewerkt aan verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, het verbeteren van de sociale veiligheid rondom het station en het beter verbinden van De Nollen en De Schooten. Op termijn zal ook het station zelf opgeknapt worden door NS/Prorail. Tevens hebben we de ambitie om een nieuwe langzaam verkeerstunnel onder het spoor te realiseren en de Burgemeester Ritmeesterweg opnieuw in te richten.. Met deze ingrepen wordt de samenhang tussen het station en de wijk De Schooten versterkt.

Aanvullend op het spoor speelt ook het lokale en regionale busvervoer een rol in de bereikbaarheid van de gemeente Den Helder. Alle wijken van de stad Den Helder en de kern Julianadorp hebben een vaste busverbinding van en naar het centrale busstation van Den Helder, gelegen naast Station Den Helder in het Stadshart. We zetten er bij de Provincie Noord-Holland (uitgever van de concessies aan de vervoerders) op in om deze verbindingen te behouden. Daarnaast streven we ernaar om grote werklocaties in de gemeente, zoals Kooypunt, ook zoveel mogelijk te laten ontsluiten met openbaar vervoer.

De kern Huisduinen biedt qua inwoneraantal onvoldoende draagvlak voor een eigen busverbinding. Reizigers zijn daar aangewezen op de busverbinding in de wijk Nieuw Den Helder. In andere delen van de gemeente is wel voldoende verzorgingsgebied aanwezig, echter staat het regionale openbaar vervoer steeds meer onder druk. Zodoende wordt voor de middellange termijn rekening gehouden met ingrijpende aanpassingen aan het openbaar vervoersysteem. Het initiatief hiervoor ligt in eerste instantie bij bovenregionale overheden. Als stad en als regio zijn we hier intensief bij betrokken.