



Visie infrastructuur Den Helder 2025

V2.0

Afdeling Ruimte, Wonen en Ondernemen

Vastgesteld gemeenteraad Den Helder d.d. 16 mei 2011
ID10.04322

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Visie: infrastructuur passend bij ambitie Den Helder.....	5
3.	Analyse verkeersinfrastructuur	7

Prioriteiten

4.	Bovenregionale bereikbaarheid	10
5.	Ontsluiting haven	12
6.	Knooppunt De Kooy e.o.	15
7.	Verbinding Den Helder – Julianadorp.....	18
8.	Bereikbaarheid Stadshart	20
9.	Oost-west fietsroute	21
10.	Projecten en acties.....	22

	Bijlage 1. Literatuur	23
--	-----------------------------	----

1. Inleiding

Aanleiding

In Den Helder zullen in de komende jaren de nodige ontwikkelingen plaatsvinden die gevolgen hebben voor de afwikkeling van het verkeer in de stad en omliggende regio. In de Strategische Visie 2020 is reeds aangegeven dat Den Helder prioriteit geeft aan een adequate infrastructuur die is afgestemd op de ruimtelijke ontwikkelingen in de stad en die de economische ontwikkeling ondersteunt. Gelet op het belang van een goede ontsluiting van de gemeente en binnen de stad, is in de concept Structuurvisie 2025 reeds aangekondigd dat een afzonderlijke visie wordt opgesteld voor de infrastructuur van Den Helder.

Doelstelling

De voorliggende visie heeft tot doel om sturing te geven aan en samenhang te brengen in de gewenste infrastructuurontwikkeling in de periode tot 2025¹. De visie bouwt voort op het ruimtelijk kader dat in de concept Structuurvisie 2025 is aangegeven. De Visie Infrastructuur heeft hiermee de functie om de hoofdlijnen van het toekomstige beleid te schetsen en daarmee een kader te vormen voor het prioriteren van investeringen en stimuleringsacties op het gebied van infrastructuur.

Reikwijdte

De visie heeft betrekking op het gehele grondgebied van Den Helder en de directe omgeving. Dit betekent dat deze niet slechts is gericht op gemeentelijke wegen, maar ook op de provinciale en rijkswegen die voor Den Helder van bijzonder belang zijn. In de directe nabijheid zijn dat de N250, N99 en N9 en wat verder weg met name de A7 en A9.



Afb.1 – Hoofdstructuur Den Helder en omgeving

Bestaande beleidskaders

De voorliggende visie bouwt voort op bestaande beleidskaders, zowel van de gemeente zelf als van regio, provincie en rijk. Een aantal nota's is van bijzonder belang:

- De *Strategische visie Den Helder 2020*, de *Structuurvisie Den Helder 2025* (concept) en op regionaal niveau de *Gebiedsagenda Noordwest-Nederland* zijn richtinggevend voor de koers die Den Helder en de Kop van Noord-Holland met veel ambitie hebben ingezet. Voorts heeft de commissie Deetman-Mans de urgentie van een krachtige economische ontwikkeling van de regio benadrukt, de commissie pleit in het bijzonder voor het inzetten op een krachtige havenontwikkeling en kwaliteitsverhoging van het woon- en leefmilieu in de stad.
- In diverse gebiedsvisies zijn en worden ruimtelijke kaders opgesteld voor deelgebieden, bijvoorbeeld voor Julianadorp, Stadshart en het Havengebied.

¹ Beoogd is om een visie te schetsen voor de middellange en lange termijn. De visie is gericht op 2025, maar waar nodig wordt een langere termijn in acht genomen

- Specifiek op het gebied van infrastructuur zijn het landelijke *Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport* (MIRT, 2010) en het *Provinciale Meerjarenprogramma Infrastructuur* (2010) van belang.
- Met de *Parkeervisie Den Helder* (2009) is een onderdeel van het verkeer- en vervoerbeleid reeds vastgesteld.

Aanpak

In het meer en minder recente verleden is een groot aantal studies uitgevoerd ter ondersteuning van het verkeer- en vervoerbeleid. Deze vormen de inhoudelijke onderlegger voor de visie (zie bijlage 1 voor een literatuuroverzicht). Twee aanvullende onderzoeken zijn verricht:

- analyse van de recente verkeersongevalcijfers;
- analyse van (potentiële) knelpunten en mogelijke oplossingen met behulp van *Dynamisch Verkeersmodel Den Helder*.

Daarnaast zijn gesprekken gehouden met diverse partijen in de gemeente en de regio, zowel bedrijfsleven als overheden.

2. Visie: infrastructuur passend bij ambitie Den Helder

De ambitie van Den Helder staat in de strategische visie 2020 als volgt verwoord: Den Helder wil zijn positie als centrumgemeente van de Kop van Noord-Holland heroveren met goede en diverse werkmilieus, plezierige en veilige woonmilieus, een breed en kwalitatief goed voorzieningenniveau, een aantrekkelijk en levendig stadshart en een adequate infrastructuur.

In de concept Structuurvisie 2025 is deze ambitie ruimtelijk vertaald, mede in het licht van actuele ontwikkelingen zoals de verwachte krimp van de bevolking. Op basis van de eisen die gesteld kunnen worden vanuit het bewoners, maritieme en bezoekersdomein kunnen drie centrale opgaven worden geformuleerd voor de verkeersinfrastructuur:

- Positie centrumgemeente versterken;
- Economische speerpunten faciliteren;
- Bijdragen aan goed woon-, werk- en leefmilieu.

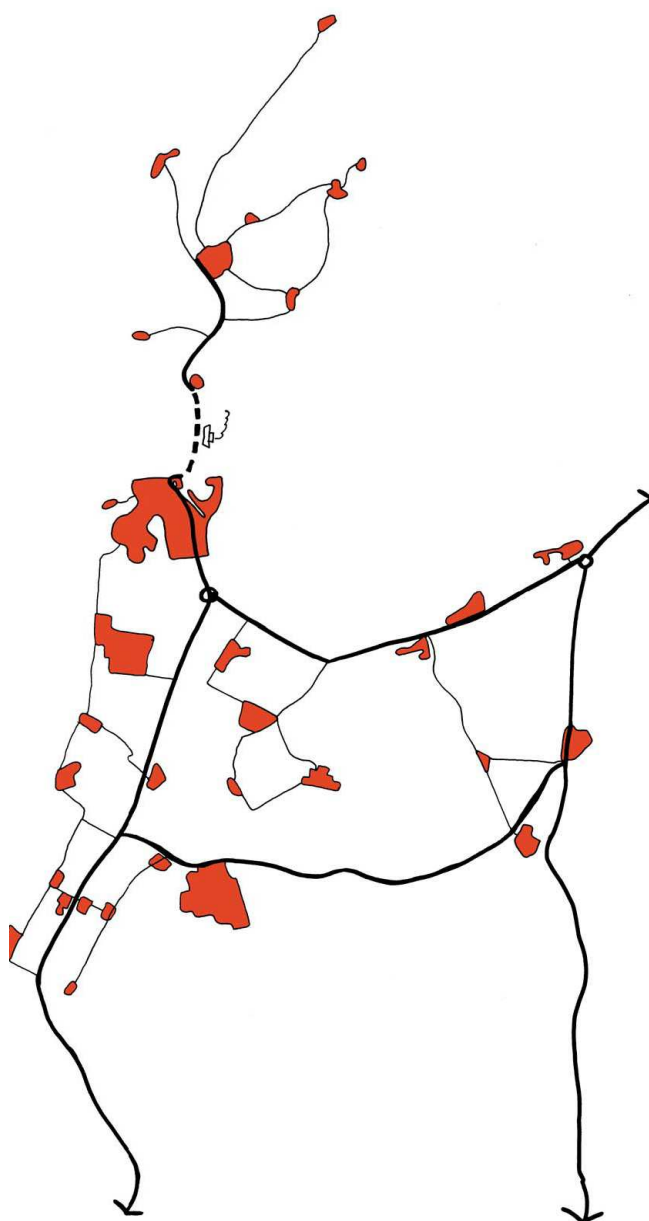
Opgave 1 - Positie centrumgemeente versterken

In de strategische visie heeft Den Helder prioriteit gelegd bij het terugwinnen en versterken van de positie als centrumgemeente van de Kop van Noord-Holland. Het gaat hier in het bijzonder om een centrumpositie op het gebied van sociale en culturele voorzieningen, onderwijs, zorg en detailhandel. Vanuit verkeerskundig oogpunt ligt Den Helder niet aan de rand van de regio Kop van Noord-Holland, maar in het centrum. Zie nevenstaande afbeelding, waarin sprake is van een doorlopende provinciale noord-zuidverbinding.

De geambieerde centrumpositie vereist makkelijk te overbruggen afstanden voor de doelgroepen van deze voorzieningen, in het bijzonder de bewoners van de Kop van Noord-Holland, met inbegrip van Texel.

Wat betekent dit voor de gewenste infrastructuur?

- a. **Vlotte verbindingen naar voorzieningen vanuit de omliggende regio**, per auto en openbaar vervoer, zonder al teveel belemmeringen en met voldoende parkeergelegenheid nabij de voorzieningen. Bijzondere aandachtspunten vragen de ontsluiting van de nieuwe gebiedsontwikkelingen, in het bijzonder stadscentrum, Willemsoord en Dirkz. Admiraal (waaronder nieuw ziekenhuis).



Afb. 2 – Centrumstad in de Kop van Noord-Holland (Bron: concept Structuurvisie Den Helder 2025, 2010)

Opgave 2 - Economische speerpunten faciliteren

In de strategische visie is een aantal speerpunten van de lokale economie benoemd, te weten offshore en haven, kennis en technologie, duurzame energie, toerisme & recreatie en zorg en wellness. Zoals in de Gebiedsagenda Noordwest-Nederland is aangegeven, is goede bereikbaarheid een belangrijke randvoorwaarde voor het versterken van deze economische potenties, vooral als de regio kennisintensieve bedrijven en onderwijsinstellingen wil vasthouden en verwerven. De inzet dient dan ook gericht te zijn op het ontwikkelen van een robuust mobiliteitssysteem, dat tevens bijdraagt aan verbetering van veiligheid en leefbaarheid².

Wat betekenen deze randvoorwaarden op het gebied van bereikbaarheid?

- b. **Verkorting van de reistijd ten opzichte van de nationale economische centra**, om zodoende de relatief perifere ligging ten opzichte van deze centra te verkleinen. Dit vergroot de aantrekkelijkheid als vestigingsregio voor bedrijven en werkenden. Van belang zijn vooral snelle wegen en snel openbaar vervoer richting de Randstad en daarnaast het bijstellen van de perceptie van perifere ligging.
- c. Voor de offshoresector zijn **vlotte en betrouwbare verbindingen van en naar de haven** van groot belang, met het oog op de toelevering van goederen naar de schepen aan de kades, dus zonder lastig te voorspellen vertragingen. Hierbij is in te spelen op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, in het bijzonder de ontwikkeling van het Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein (RHB), Kooypunt fase 3 en de mogelijke nieuwe Noordoosthaven, waar de offshoresector en de TESO-aanlanding plaats moeten gaan vinden. Deze ontwikkelingen hebben vanzelfsprekend ingrijpende gevolgen voor de vervoersbewegingen.
- d. Voor het toeristisch-recreatieve verkeer (richting kust, centrum/Willemsoord, Texel) zijn vooral **attractieve routes en stadsentrees** voor auto en fiets van belang. Ook in dit verband dient rekening gehouden te worden met een mogelijk nieuwe aanlandingsplaats van de TESO aan de noordoostzijde van Den Helder. Ook de in de concept Structuurvisie aangegeven kustontwikkeling dient voldoende gefaciliteerd te worden vanuit de verkeersinfrastructuur.

Opgave 3 - Bijdragen aan goed woon-, werk- en leefmilieu

Voor de lange termijn is een attractief woon-, werk- en leefmilieu cruciaal voor het behouden en aantrekken van bewoners, bezoekers en werkenden. Daarom investeert de stad in de kwaliteit van de woningvoorraad, een levendig en veilig stadshart en goede voorzieningen. De infrastructuur draagt bij aan de kwaliteit van het leefmilieu, waarbij de opgave is:

- e. **Alle wijken, deelcentra en werklocaties goed en veilig bereikbaar** per auto, fiets en openbaar vervoer.
- f. **Geen beperkingen in leefbaarheid** door overmatig autoverkeer nabij verblijfs- en andere waardevolle locaties.



Afb. 3 – Attractief leefklimaat vraagt om beperking overmatig autoverkeer

² Zie Gebiedsagenda Noordwest-Nederland, blz. 6, 40

3. Analyse verkeersinfrastructuur

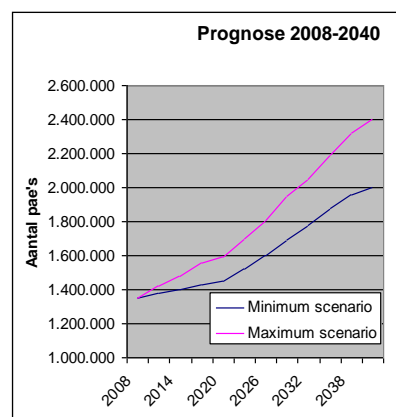
De visie zoals die in het hoofdstuk 2 is verwoord, vormt het referentiebeeld waaraan de huidige situatie wordt getoetst, rekening houdend met de ontwikkelingen die op ons afkomen.

Verkeersdrukke neemt toe, vooral op havenroute

In de structuurvisie is aangegeven dat Den Helder naar verwachting te maken gaat krijgen met een lichte afname (ca. 0,7%) van de bevolkingsomvang en het aantal werkenden in het komende decennium, gecombineerd met een trend naar vergrijzing en ontgroening. Daarnaast heeft de regio te maken met een naar verwachting beperkte autonome groei van de automobiliteit van ca. 0,5% per jaar³. Deze cijfers zijn niet van dusdanige omvang dat het leidt tot belangrijke veranderingen in de gemiddelde en spitsbelasting van het wegennet.

De verwachting is wel dat Den Helder in de komende jaren een meer dan gemiddelde groei van het havenverkeer te zien zal krijgen. Dit heeft een aantal oorzaken:

- Het toeristisch verkeer richting Texel blijft trendmatig groeien. Uit onderzoek blijkt dat tot 2020 een toename van het aantal voertuigen van circa 15% verwacht mag worden, doorgroeiend naar 50 tot 90% in 2040⁴ (zie afbeelding). De groei komt vooral voort uit seizoensverlenging en zal naar daarom verwachting leiden tot een groter aantal drukke dagen.
- De werkgelegenheid en vervoersbewegingen in de offshoresector blijven toenemen. Op grond van de ambitie die de regio heeft ten aanzien van de ontwikkeling van de haven behoort een verdubbeling van het aantal werkenden en bijbehorende vervoerbewegingen tot de mogelijkheden.⁵



Afb.4 - Sterke groei Texel-verkeer (Bron: TESO/DTV, 2009)

Mogelijk worden deze effecten verzacht door reorganisaties bij Defensie, maar voorsnog is onduidelijk welke maatregelen te verwachten zijn.

Verkeersinfrastructuur voldoet op veel punten – maar is wel kwetsbaar

De huidige verkeersinfrastructuur van Den Helder voldoet momenteel voor een belangrijk deel reeds aan het wensbeeld. Sterke punten zijn vooral:

- Als gevolg van een deels ruime dimensionering van de weginfrastructuur binnen de stad, is de **bereikbaarheid van wijken en deelcentra** over het algemeen goed te noemen.
- Den Helder en de omliggende regio kennen, in vergelijking met andere delen van het land, geen **filedruk** van grote betekenis. Wel is sprake van congestie op een aantal piekmomenten, die samenhangen met het toeristisch verkeer van en naar de veerboot en met wachtrijen voor de toegangspoorten naar het Marineterrein, vooral bij incidentele intensieve controles. Gelet op de groei van het verkeer naar de haven zullen deze congestiedagen naar verwachting in aantal toenemen.
- De **bereikbaarheid per openbaar vervoer** is over het algemeen goed te noemen. Het regionale netwerk kent geen bijzondere knelpunten, wel is het ontbreken van openbaar vervoer naar de

³ Bron: Grontmij, 2010; genoemd groeicijfer is meegenomen in de uitgangspunten van het verkeersmodel

⁴ Bron: TESO/DTV Consultants, 2009

⁵ Bron: Buck Consultants International, 2010

Defensie terreinen een opvallende witte vlek. De intercityverbinding naar het zuiden, inclusief voorstadstation, kan als een sterk punt genoemd worden. Wel is het tracé als gevolg van enkelspoor kwetsbaar voor incidenten. Het is van belang om de kwaliteit in stand te houden, mede gelet op aangekondigde bezuinigingen op het openbaar vervoer. In dat licht is het ook belangrijk om de functie van het voorstadstation als transferpunt verder te versterken.

- Ook via **andere modaliteiten** is Den Helder bereikbaar. Als weinig andere steden in Nederland is Den Helder zowel over de weg, als over rail, via de lucht en via binnen- en buitenwater te bereiken. Hierbij is overigens wel een aantal kanttekeningen te maken: de railinfrastructuur is niet of nauwelijks geschikt voor goederenvervoer, de luchthaven heeft momenteel niet of nauwelijks capaciteit voor ander dan offshoreverkeer en het binnenvaartverkeer is vooralsnog beperkt van omvang.



Afb. 5 – Rechtstreeks openbaar vervoer Den Helder – Alkmaar – A'dam

In het *Dynamisch Verkeersmodel Den Helder 2020* zijn de diverse toekomstige gebiedsontwikkelingen gecombineerd met aannames ten aanzien van bevolkings- en mobiliteitsontwikkelingen. Het model laat zien dat zich naar verwachting geen grote knelpunten voordoen. Daarbij dient echter te worden bedacht dat het model is ontworpen op het voorspellen van verkeersstromen op reguliere werkdagen, terwijl Den Helder vooral kwetsbaar is op een aantal specifieke piekmomenten samenhangend met het toeristisch verkeer van en naar Texel en de toegangscontrole naar de Marineterreinen.

Prioriteiten die om een oplossing vragen

Naast de hiervoor genoemde sterke punten, heeft Den Helder te maken met een aantal aandachtspunten die in de toekomst om een oplossing vragen. Uit de visie en analyse van de huidige situatie zijn de volgende aandachtspunten en kansen af te leiden.

1. De **bovenregionale bereikbaarheid** is van mindere kwaliteit: Den Helder is niet rechtstreeks aangesloten op het hoofdnet van auto(snel)wegen, hetgeen tot relatief lange reistijden leidt vanuit omliggende regio's en landsdelen, zowel feitelijk als beleefd.
2. De **bereikbaarheid van de haven** is kwetsbaar als gevolg van congestie op piekmomenten. Er doet zich een kans voor om ingrijpende verbeteringen te realiseren bij realisatie van de Noordoosthaven.
3. Het **Knooppunt De Kooy** en de directe omgeving vormen een knooppunt van verkeersstromen uit verschillende richtingen, bestaande uit zowel bestemmings- als doorgaand verkeer. Het knooppunt is met name op de piekmomenten druk. Bovendien is de vormgeving gebaseerd op een niet-gerealiseerde ruimtelijke structuur en komt daardoor onlogisch over. Het verkeersaanbod zal de komende jaren naar verwachting gaan toenemen, waardoor doorstromings- en veiligheidsproblemen zullen toenemen.
4. De relatie **Den Helder – Julianadorp** wordt verzorgd door een drietal noord-zuidroutes, waarvan de route Langevliet – Nieuweweg druk en te onveilig is. Recente en reeds geplande maatregelen moeten hier verandering in brengen.
5. De **gebiedsontwikkeling Stadshart** vraagt op microniveau om enige aanpassingen in de toeleidende infrastructuur.

6. Er ligt een kans om de **langzaam verkeerstructuur** op te waarderen via een goede oost-westroute aan de zuidkant van de stad, zowel ten behoeve van recreatief verkeer als van woon-werkverkeer.

Deze aandachtspunten en kansen worden in de volgende hoofdstukken afzonderlijk uitgewerkt, waarbij per knelpunt wordt aangegeven:

<i>Beschrijving situatie</i>	Hoe ziet 'de kaart' eruit en welke infrastructurele projecten zijn reeds in voorbereiding?
<i>Relatie met visie</i>	Aansluiting op visie uit hoofdstuk 2
<i>Probleemstelling</i>	In welk opzicht wijkt de huidige situatie af van de visie, hoe ernstig is dat? Indicatie van nut en noodzaak van te nemen maatregelen.
<i>Oplossingsrichting</i>	Alternatieve oplossingen, rekening houdend met een breed scala aan mogelijkheden: nieuwbouw, mobiliteitsmanagement, openbaar vervoer, reconstructie, etc. ⁶
<i>Strategie</i>	Koers om realisatie te bewerkstelligen
<i>Projecten en acties</i>	Benodigde projecten en acties om oplossing te realiseren

⁶ Zie ook mobiliteitsladder uit het PVVP Provincie Noord-Holland

4. Bovenregionale bereikbaarheid

Beschrijving situatie

Den Helder is vanuit het zuiden en oosten bereikbaar via drie hoofdroutes: N9/A9, N99/A7 en de kustroute over de Zanddijk. Vanuit regionaal oogpunt levert dit netwerk geen uitzonderlijk grote knelpunten op voor Den Helder: de stad is vanuit de omgeving goed bereikbaar, zowel per openbaar vervoer, als per auto, met uitzondering van de piekmomenten die samenhangen met het havenverkeer (Texel, Defensie, havenbedrijven). Op een groter schaalniveau is de bereikbaarheid echter van mindere kwaliteit: Den Helder is niet rechtstreeks aangesloten op het netwerk van auto(snel)wegen, hetgeen mede het karakter en de beleving van de perifere ligging bepaalt (zie afbeelding 6).

Recent is een aantal ingrepen gepleegd, respectievelijk gepland op deze routes:

- Op de N99 is een aantal rotondes aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid, die echter tevens de snelheid beperken. Ten behoeve van de ontsluiting van de Marinehaven (en toekomstig RHB) is recent een nieuwe rotonde aangelegd door RWS.
- Op delen van de N9-corridor Alkmaar-Den Helder worden werkzaamheden uitgevoerd gericht op doorstroming en verkeersveiligheid. Voorts wordt onderzoek gedaan naar maatregelen op de westelijke ring Alkmaar, waardoor de corridor verder aan kwaliteit wint. Een aantal knelpunten blijft echter bestaan.

Relatie met visie

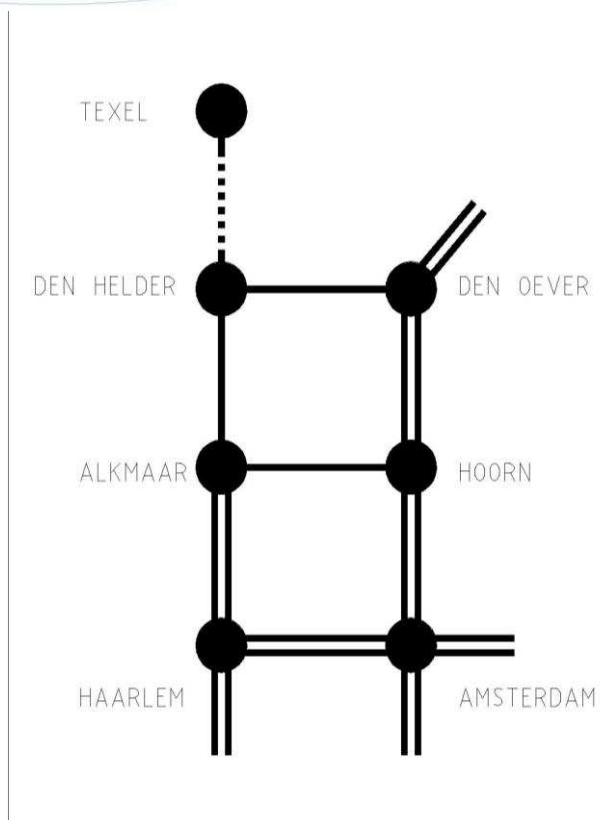
In de visie (zie hoofdstuk 2) is aangegeven dat het van belang is dat Den Helder haar positie als regionale centrumgemeente versterkt en tevens minder perifeer komt te liggen ten opzichte van de economische centra van ons land, in het bijzonder de Randstad en in mindere mate Oost-Nederland via de Afsluitdijk. Het is met name van belang om aansluiting te vinden bij de invloedssfeer van de Metropoolregio. Hiermee zou Den Helder aan attractiviteit winnen als economische, recreatieve en woonregio⁷.

Probleemstelling: vermindering reistijd van belang

De relatief perifere ligging van Den Helder vormt een belangrijk knelpunt voor de verder ontwikkeling van de gemeente. Deze ligging is mede oorzaak van de bevolkingskrimp, waardoor het voorzieningenpakket van de gemeente onder druk komt te staan. De commissie Deetman-Mans heeft de urgentie van deze problematiek onderstreept. Een betere aansluiting op het auto(snel)wegennet leidt tot vermindering van de reistijd, zowel reëel als in de beeldvorming. Hierdoor is het een belangrijk instrument om Den Helder aan te laten sluiten bij de landelijke dynamiek.

Ook voor de ambities van de Groene Stroomhaven is een goede bereikbaarheid van groot belang. Ten opzichte van andere havens heeft Den Helder een mooie uitgangspositie op diverse aspecten, maar ondernemers geven aan dat de ligging in nationale context een negatieve vestigingsplaatsfactor is.

⁷ Zie ook Gebiedsagenda Noordwest-Nederland, waarin Noord-Holland Noord is gepositioneerd als complementair aan de Metropoolregio, met een zelfstandige economische basis. "Om de acquisitie en vestiging van kennisintensieve bedrijven in Noord-Holland Noord te faciliteren, is een goede bereikbaarheid een belangrijke voorwaarde, zowel zuid- als oostwaarts".



Afb. 6 - Geen directe aansluiting op nationaal netwerk auto(snel)wegen

Oplossingsrichting: opwaarderen ontbrekende schakels

Oplossingen dienen gezocht te worden in het opwaarderen van de laatste stukken infrastructuur naar Den Helder. Te denken is aan:

1. Hoogwaardige corridor richting A7. In 2008 heeft de provincie een onderzoek uit laten voeren naar een nieuwe verbinding tussen de N99 en de A7, mede met het oog op het voorkomen van sluiptverkeer. RWS heeft echter geconcludeerd dat deze niet haalbaar is uit kosten oogpunt. Voor Den Helder blijft dit echter een belangrijke optie, zij het voor de lange termijn.
2. Oplossen resterende knelpunten N9 (Burgervlotbug, Sint Maartensvlotbrug) en verdere snelheidsbevorderende maatregelen, waaronder 100km-zones.

Daarnaast is verbetering van de beeldvorming een aandachtspunt: door gesprekspartners wordt aangegeven dat bezoekers veelal een langere reistijd 'beleven' dan in werkelijkheid het geval is.

Voorts zijn er initiatieven om vervoer over water te intensiveren. Mogelijk zal dit voor de toekomst een volgend uitwerkingspoot vormen.

Strategie gericht op monitoren en agenderen

Bovengenoemde oplossingsrichting dient voor de lange termijn in beeld gehouden te worden. Hiertoe zal de volgende strategie worden gevolgd:

- Actief monitoren van de verkeersdruk en doorstroming op de N9 en N99.
- Opname van opwaardering verbindingen in het kader van de langetermijnvisie van de Gebiedsagenda Noordwest-Nederland.

Voorts zal in het kader van de city marketing samen met partners gezocht worden naar mogelijkheden om in de beeldvorming aandacht te schenken aan de reistijd tot en bereikbaarheid van Den Helder.

Projecten en acties

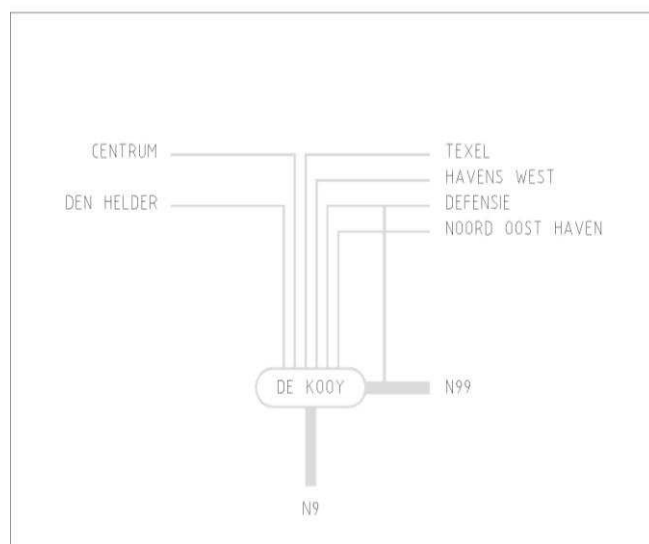
Actie	Uitvoering	Periode
Gestructureerd monitoren verkeersdruk hoofdtoegangswegen	RWO	2011 e.v.
Urgentie verbetering ontsluiting in gebiedsagenda	RWO	2011 e.v.
Verbeteren beeldvorming in city marketing strategie	Communicatie	2011 e.v.

5. Ontsluiting haven

Beschrijving situatie

De ontsluiting van de haven verloopt momenteel via de N250, waardoor sprake is van vermenging van Texel-, haven-, Marine- en overig verkeer richting de stad. Er zijn geen alternatieve routes, met uitzondering van sluiproutes dwars door de stad, die worden gebruikt door zowel vrachtverkeer richting haven en v.v., als door Texel-verkeer. Ook de route door de haven wordt gebruikt als sluiproute naar de veerterminal. Buiten de piekuren kan het verkeer uit zuidelijke richting redelijk goed doorstromen tot voorbij de Ravelijnrotonde en v.v. Van daaraf wordt de route gekenmerkt door verkeersregelinstanties en smallere tracés.⁸

Ten behoeve van een vlottere afwikkeling van het verkeer bij het Molenplein, wordt samen met de provincie een verbeterplan gerealiseerd. Voorts zijn recent opstelplaatsen voor vrachtwagens gerealiseerd op de Paleiskade. In het verleden zijn reeds diverse quick win maatregelen genomen, zoals het beter afstellen van verkeerslichten.



Afb. 7 – Vermenging verkeer op de havenroute

Relatie met visie

In de visie (zie hoofdstuk 2) is aangegeven:

- het belang voor de offshoresector van vlotte en betrouwbare toelevering van goederen naar de schepen aan de kade, dus zonder lastig te voorspellen vertragingen.
- Het belang dat het toeristisch-recreatieve verkeer via attractieve routes het centrum en de TESO-terminal bereikt. Via deze route presenteert de stad zich immers aan een groot publiek.
- Tenslotte is in de visie aangegeven dat de leefbaarheid en veiligheid nabij belangrijke verblijfsgebieden is gewaarborgd.

Probleemstelling: piekdrukke veroorzaakt schade, overlast en onveiligheid

Uit analyses met het verkeersmodel blijkt dat de reguliere capaciteit van de N250 in principe voldoende is voor het gemiddelde aanbod van verkeer, nu en in de toekomst bij de voorspelde groeicijfers. Er is desalniettemin sprake van een aantal knelpunten:

- Kenmerk van het Texel-verkeer is dat het niet evenredig verspreid over de dag verloopt, maar via piekperiodes. Op naar schatting 30 à 40 dagen is het behoorlijk druk op de route naar Texel. Circa 10 dagen per jaar is het problematisch druk⁹. In het ergste geval staat de file van de veerhaven tot aan Kooypunt en verder. De piekmomenten van het Texelverkeer en de havenbedrijven lopen deels parallel (met name vrijdagmiddag en maandagochtend). Gevolgen van deze piekdrukke zijn¹⁰:
 - economische schade voor de bedrijven door vertraging in de toelevering (vanaf Westoever, Kooypunt, toekomstig RHB en verder weg); juist de snelle logistieke handeling is belangrijk in het concurrentiemodel van de offshoresector in Den Helder;
 - het Texel-verkeer zorgt ter hoogte van de Binnenhaven, Zuidstraat en Weststraat voor overlast en onveiligheid (gemiddeld ruim 3.500 auto's per dag, oplopend tot 5.000+ op piekmomenten);

⁸ Aan het knooppunt N9/N99 en de zuidelijke ontsluiting van het Defensieterrein wordt hierna in een afzonderlijk hoofdstuk aandacht besteed.

⁹ Bron: De haven van Den Helder: gaan voor goud of voor behoud?

¹⁰ Zie onder andere: Haalbaarheidsstudie ontsluitingsroute TESO over het Nieuwe Diep

- overlast, vertragingen en onveiligheid voor bewoners, bezoekers en bedrijven op hoofd- en sluiproutes;
- het historische en leisure karakter van Willemsoord en omgeving komt onvoldoende tot zijn recht.
- Het wegprofiel is deels krap bemeten. Het profiel van de Binnenhaven, Zuidstraat en Weststraat is niet berekend op grote verkeersstromen. De bocht bij de Van Kinsbergenbrug is voor grotere vrachtwagens lastig te nemen.
- Vanwege onvoldoende opstelruimte ontstaat er vertraging en onveiligheid op de Paleiskade door stilstaande vrachtwagens op de openbare weg.

Indien de voorstellen voor het ontwikkelen van de Noordoost-haven doorgang vinden, dient een nieuwe aanvoerroute aangelegd te worden, mogelijk inclusief kunstwerken over het NoordHollands Kanaal/Koopvaarderbinnenhaven en het Nieuwe Diep. Mogelijke routevarianten worden momenteel aan een nader onderzoek onderworpen.

Oplossingsrichting: doorstroming bevorderen en alternatieve routes ontwikkelen

In navolging van het gebiedsprogramma haven kan een onderscheid worden gemaakt tussen korte, middellange en lange termijn oplossingen.

Voor de *korte termijn* zijn reeds maatregelen genomen zoals een opstelstrook op de Paleiskade. Een volgende stap is het verbeteren van de doorstroming op het Molenplein, zodat het verkeer sneller wordt afgewikkeld en het opstel terrein beter wordt benut.

Voor de *middellange termijn* (nog zonder Noordoosthaven), is het gewenst dat een alternatieve route naar de haven wordt gerealiseerd, omdat het toenemende verkeersaanbod meer capaciteit vraagt en omdat het gewenst is dat werkverkeer richting haven en Defensie wordt gescheiden van het verkeer richting de binnenstad en de TESO-terminal. Hierdoor wordt de bereikbaarheid van havenbedrijven verbeterd en kan het Texelverkeer sneller doorstromen van en naar de terminal. Hiertoe wordt een studie uitgevoerd¹¹ naar een route die een rechtstreekse aansluiting geeft van de N250 op het Nieuwe Werk en die voor de toekomst tevens een eerste stap vormt voor de ontsluiting van de Noordoosthaven. In enkele varianten geldt dat tracés over Defensierrein en nabij risicozones lopen, waardoor veel aandacht nodig is voor de specifieke randvoorwaarden die dit met zich meebrengt.

Voor de *lange termijn* dient een oplossing gevonden te worden voor de ontsluiting van de Noordoosthaven. Indien de gewenste Noordoosthaven kan worden gerealiseerd, dan is nieuwe infrastructuur nodig naar de nieuwe havenlocatie, waar zowel een logistiek terrein is gepland ten behoeve van de offshore sector, als een nieuwe TESO-terminal met bijbehorende voorzieningen. Vooral nog wordt hierbij uitgegaan van het doortrekken van de hiervoor genoemde middellange termijn-route naar de nieuwe haventerreinen. Hiervoor geldt in nog sterkere mate dat afstemming met de belangen en wensen van Defensie cruciaal is, omdat de beoogde ontsluitingroute geheel over het terrein van Defensie loopt. Van belang is voorts dat bij oplossingen waarbij de Noordoosthaven een rol speelt, steeds de kwaliteit van de verbinding tussen Texel en de stad Den Helder in stand blijft, met name ook ten aanzien van het langzaam verkeer en het openbaar vervoer.

Strategie: partners verenigen rond praktische maatregelen en ambitieuze doelen

Door het aanbrengen van een onderscheid tussen korte, middellange en lange termijn maatregelen, wordt een realistische strategie ingezet. De strategie kent als kernpunten:

- Realisme en oog voor haalbaarheid in combinatie met ambitie en oog voor eindbeeld;
- Evenwichtige afweging van belangen van verschillende doelgroepen;
- Gezamenlijk optrekken met gebiedspartners (regio, provincie, bedrijven, Defensie, Rijk);
- Middellange termijn oplossingen draagt tevens bij aan langetermijnoplossing ('no regret');

¹¹ Deze studie maakt deel uit van het programma Gebiedsontwikkeling Haven. Rapportage voorjaar 2011

- Verankeren in formele planningstrajecten van het Rijk. Een interessante optie is het starten van een formele gebiedsgerichte MIRT-verkenning. Dit lijkt de aangewezen weg om met het Rijk aan tafel te komen;
- Onderzoek naar alternatieve financieringsmogelijkheden, bijvoorbeeld tolweg, opslag bootticket, havengelden/grondexploitatie Noordoosthaven, geïntegreerde aanbestedingsconstructies (ontwerp, realisatie, financiering, exploitatie).

Projecten en acties

Actie	Uitvoering	Periode
Realisatie verbeteringsplan Molenplein	RWO, provincie	2011
Verdiepingsonderzoek nieuwe havenonsluiting	Programma gebieds-ontwikkeling Haven	2010 - 2011
Verkenning mogelijkheden MIRT-verkenning	Programma gebieds-ontwikkeling Haven, RWO	2011

6. Knooppunt De Kooy e.o.

Beschrijving situatie

Het knooppunt N9 - N250 - N99 is de belangrijkste toegangspoort tot de stad en ontsluit een aantal gebieden: toekomstig RHB, Marineterrein, Oostoever, Kooypunt, Helder en via de N250 de stad en de haven (zie afbeelding 8). Het knooppunt is destijds ingericht op het oorspronkelijke plan om de N99 door te trekken naar de westzijde, wat een nieuwe entree tot de stad zou opleveren. Daardoor heeft het knooppunt een wat onoverzichtelijke lay-out.

Ter hoogte van de Oostoeverweg is recent een nieuwe rotonde op de N99 aangelegd ten behoeve van de ontsluiting van Oostoever en het Marineterrein en in de toekomst het RHB. Op de toegangsweg naar het de zuidpoort van het Marineterrein zijn beheersmaatregelen genomen om te voorkomen dat de wachtrij tot op de N99 staat.

Op korte termijn zal – in vervolg op het openstellen van de nieuwe Luchthavenweg - de oude toegangsweg tot Den Helder Airport worden afgesloten, hetgeen tevens de mogelijkheid schept om de parallelweg af te sluiten voor sluipverkeer. Dit zal wel leiden tot extra drukte op de hoofdroute.

Relatie met visie

Vanuit de visie is er met name een relatie met een goede en veilige doorstroming van het verkeer en een goede ontsluiting van de bedrijfslocaties. Vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit ligt er een kans op een nadrukkelijke uitstraling als de 'Poort van Den Helder'.

Probleemanalyse: knooppunt is kwetsbaar

Uit de analyse met het verkeersmodel blijkt dat de capaciteit van het knooppunt voor weinig problemen zorgt. Wel is het geregeld behoorlijk druk, met name bij de start en afloop van de werkdagen op het Marineterrein. Te bezien is of de nieuwe rotonde verbetering (of eventueel verslechtering) in deze situatie brengt en wellicht een verplaatsing van verkeersstromen naar de zuidpoort bewerkstelligt. Van een andere orde is de situatie indien de toegangscodes bij de zuidpoort ouden worden geïntensifieerd. Dit leidt potentieel tot zeer lange files. Defensie heeft reeds de nodige beheersmaatregelen genomen, maar de vraag is of deze afdoende zijn als zich in de toekomst situaties voordoen van verhoogd risico met bijbehorend veiligheidsbeleid.

Zoals eerder aangegeven zorgt het Texelverkeer geregeld voor grote piekbelastingen op Knooppunt De Kooy. Gemiddeld genomen is de situatie echter acceptabel, met uitzondering van circa tien dagen per jaar. De situatie aan de westzijde van het knooppunt (relatie N99 - N250) komt voor automobilisten onlogisch over en levert onveiligheid op. De situatie is echter niet dusdanig ernstig (knooppunt komt niet voor in top 20 van ongevallocaties in Den Helder) dat ingrijpende veiligheidsmaatregelen zijn vereist. Wel is het van belang om de situatie goed te blijven monitoren, omdat het verkeersaanbod de komende jaren vrijwel zeker zal



Afb. 8 – Knooppunt De Kooy: knoop met vele aansluitingen

toenemen (als gevolg toename haven- en Texelverkeer, afsluiting parallelweg, toename gebruik zuidpoort Defensie).

Van een andere karakter is de ontsluiting van de beide bedrijventerreinen. Zowel het toekomstige RHB, als Kooypunt kennen een eenzijdige ontsluiting, wat uit oogpunt van veiligheid, attractiviteit en continuïteit minder wenselijk is. Voor Kooypunt geldt dat de reeds gevestigde bedrijven behoefte hebben aan een overslagmogelijkheid op het Noordhollands Kanaal.

Oplossingsrichting: ontsluiting bedrijfslocaties optimaliseren

In een eerder stadium is reeds onderzocht of het meerwaarde heeft om alternatieve toegangsroutes tot de stad te ontwikkelen, vanuit het knooppunt dan wel vanuit een meer zuidelijk gelegen punt. Deze varianten boden echter weinig oplossend vermogen en blijven hier verder buiten beschouwing.

Met RWS is de afspraak gemaakt dat een analyse zal worden gemaakt van de doorstomings- en veiligheidssituatie op het knooppunt, mede gelet op de specifieke lay-out van het knooppunt. Op grond hiervan zullen nadere voorstellen worden gedaan.

Voor het knelpunt met betrekking tot de toegang tot het Marineterrein is reeds een studie verricht gericht op extra opstel mogelijkheden nabij de poort. Met Defensie zal worden nagegaan welke maatregelen verder nodig, wenselijk en mogelijk zijn om toekomstige problemen te voorkomen. Te denken is aan additionele opstel mogelijkheden, openbaar vervoer, dynamisch verkeersmanagement en uitstrijken van pieken over langere perioden.

De ontsluiting van het RHB vraagt in de toekomst de nodige aandacht. De door Den Helder voorgestane optimale oplossing heeft het in de belangenafweging niet gehaald. Er dient voor te worden gewaakt dat in het uiteindelijke ontwerp de mogelijkheden voor bijzondere transporten niet teveel worden beperkt.

Voor Kooypunt is relevant dat fase 3 van het bedrijventerrein naar verwachting binnen afzienbare termijn wordt ontwikkeld. Uit het oogpunt van veiligheid is het wenselijk dat aan de oostzijde een calamiteitenuitrit wordt gerealiseerd. Dit kan relatief eenvoudig geschieden door ter hoogte van het fietspad een afsluitbare doorgang te realiseren die uitkomt op de secundaire weg en eventueel de hoofdbaan. De wens van het bedrijfsleven om toegang te hebben tot een eenvoudige niet-permanente overslagmogelijkheid kan worden gehonoreerd via een drietal alternatieven: gebruik maken van bovengenoemde calamiteitendoorgang in combinatie met een laad- en losmogelijkheid vlak voor het viaduct; aan de noordzijde van het viaduct de oever geschikt maken voor laden en lossen; en versneld aanleggen van de RHB-kade en aansluitingsroute. Deze varianten zullen op haalbaarheid worden onderzocht.

Strategie gericht praktische oplossingen samen met belanghebbenden

De betrokken wegvakken zijn niet in eigendom van de gemeente. Ook hier is het derhalve van belang om samen met de betrokken wegbeheerders op te trekken en te zorgen dat de Helderse belangen in de betrokken uitvoeringsprogramma's van provincie en Rijk landen. Voorts is afstemming met Defensie hier van groot belang, gelet op de situatie aan de toegangspoort (potentieel 'op slot zetten' van de belangrijkste toegangswegen tot Den Helder).

De strategie is gericht op het realiseren van relatief eenvoudige en goedkope oplossingen die echter groot verschil kunnen uitmaken voor betrokken partijen. Voorts dienen oplossingen gevonden te worden in samenhang met de ontwikkeling van de volgende fase Kooypunt en het RHB (en mogelijk ontwikkelingen rond vrijkomende depots op Oostoever).

Projecten en acties

Actie	Uitvoering	Periode
Uitvoeren studie knooppunt De Kooy. Op basis daarvan vervolgpriject formuleren	RWS-RWO	2011
Overleg Defensie over voorkomen files Zuidpoort	RWO	2011
Goede kwaliteit ontsluiting RHB bewaken	Programma gebieds-ontwikkeling Haven	2011-2012
Calamiteitenontsluiting Kooypunt realiseren	RWO-RWS	2011
Faciliteit voor overslag op N-H Kanaal realiseren	RWO-RWS	2012

7. Verbinding Den Helder – Julianadorp

Beschrijving situatie

Julianadorp en Den Helder zijn door drie routes verbonden: Langevliet-Nieuweweg, Zuiderhaaks-Schoolweg-N9 en de Zanddijk langs de kust, waarvan eerstgenoemde de belangrijkste en meest gebruikte is, omdat deze zowel in Den Helder als in Julianadorp het beste aansluit op de belangrijkste herkomst- en bestemmingslocaties.

Recent zijn snelheidsbeperkende maatregelen genomen om de verkeersveiligheid op deze route te verbeteren en sluipverkeer te ontmoedigen. Hierbij is niet gekozen voor de meest vergaande oplossing, een 60km-zone, maar voor een 70km-regime met intensieve snelheidscontroles. Inmiddels is tevens besloten om de Breewijd door te trekken en middels een boog aan te sluiten op de Langevliet-Nieuweweg. Hierdoor zal met name de kruising Veul en omliggend gebied ontlast worden.

Relatie met visie

Julianadorp is met een omvang van 15.000 inwoners (incl. buitengebied) plus vele toeristen van strategisch belang om de positie van centrumgemeente te behouden en versterken. Bewoners zijn voor een deel georiënteerd op zuidelijk gelegen kernen, in het bijzonder Schagen. Vandaar het belang van een goede verbinding met de stad Den Helder.

Probleemanalyse: onveiligheid en barrièrewerking

Het tracé Langevliet-Nieuweweg behoort tot de meest onveilige routes van de gemeente. Van de top 10 black spots in de gemeente liggen er vier op dit tracé. De weg is druk in de spits, mede als gevolg van sluipverkeer van en naar de N9, maar de doorstroming is gemiddeld voldoende.

Door bewoners wordt de weg als een barrière tussen de aanliggende woon- en verblijfsgebieden (waaronder onderwijs, detailhandel) beschouwd en wordt daardoor als een aantasting van de leefbaarheid gezien.

Oplossingsrichting: optimaliseren veiligheidssituatie en nieuwe infrastructuur

Met de reeds genomen snelheidsbeperkende maatregelen op de Langevliet-Nieuweweg, zijn mogelijk de belangrijkste veiligheidsknelpunten weggenomen. Verdere verlaging van de maximumsnelheid is ongewenst, omdat in dat geval ook het gehele wegbeeld aangepast dient te worden, de doorstroming teveel wordt gehinderd en het openbaar vervoer minder efficiënt kan opereren. Deze oplossingsrichting dient zo nodig in de komende jaren verder te worden geoptimaliseerd. Vooral nog wordt ervan uitgegaan dat de maatregelen voldoende effect sorteren. Gelet op de ernst van de veiligheidssituatie is echter nauwkeurige monitoring en zo nodig aanvullend beleid noodzakelijk.

Met het besluit om de verlengde Breewijd aan te leggen, komt de gemeente tegemoet aan de wens van de bewoners om de barrièrewerking van de Langevliet ter hoogte van het centrum op te heffen. In combinatie met deze nieuwe infrastructuur zijn verkeersremmende maatregelen nodig op dit deel van de Langevliet. Verwacht wordt dat deze combinatie tevens de doorstroming van het verkeer bevordert en sluipverkeer ontmoedigt.

Het belang van een goede fysieke verbinding tussen Den Helder Centrum en Julianadorp is onmiskenbaar. Gewaakt moet worden voor aantasting van de kwaliteit van de verbindingen. De verkeersintensiteiten op de verbindingroutes rechtvaardigen momenteel niet de aanleg van een extra route. In de concept Structuurvisie 2025 is geen nieuwe nood-zuidroute ten westen van Langevliet opgenomen, omdat doorsnijding van landschappelijk waardevol gebied niet is gewenst. Vooral nog wordt ervan uitgegaan dat de reeds genomen en nog te realiseren maatregelen op de bestaande route voldoende soelaas bieden.

Strategie: naar een vlotte uitvoering en meten van effecten

De strategie is erop gericht op de reeds voorgestane maatregelen vlot tot uitvoering te brengen, daarbij rekening houdend met aanvullende maatregelen op het 'oude' tracé en voorkomen van onveiligheid op het Breewijd. Voorts dient de veiligheidssituatie op de hele route goed gemonitord te worden en waar nodig aanvullende maatregelen getroffen te worden.

Projecten en acties

Actie	Uitvoering	Periode
Realisatie Verlengde Breewijd incl. complementaire maatregelen Langevliet en Breewijd	RWO	2013
Monitoren en communiceren resultaten verkeersveiligheid Langevliet-Nieuweweg	RWO	2011 e.v.

8. Bereikbaarheid Stadshart

Beschrijving situatie

Komende vanuit omliggende gebieden en de regio, is het stadshart via verschillende routes bereikbaar. Deze situatie heeft tot gevolg dat het wegenstelsel voldoende capaciteit heeft in de huidige en toekomstige situatie. De route tussen het stadscentrum en Willemsoord kent, zoals eerder aangegeven, wel de nodige knelpunten vanwege de grote verkeersdruk, vooral tijdens de piekmomenten van het Texel-verkeer.

Relatie met visie

In de visie (zie hoofdstuk 2) is aangegeven dat de ontwikkeling van het stadscentrum en Willemsoord prioriteit heeft. Goede bereikbaarheid, inclusief voldoende parkeervoorzieningen en een leefbare, attractieve, veilige omgeving zijn daar randvoorwaardelijk voor.

Probleemanalyse: leefbaarheid en parkeermogelijkheden

In het hoofdstuk over de Havenroute is reeds aangegeven dat de leefbaarheid op het tracé Binnenhaven-Zuidstraat-Weststraat te wensen overlaat. Zie beschrijving en oplossingsrichtingen aldaar.

Doorrekeningen met het verkeersmodel laten zien dat de capaciteit van het wegenstelsel toereikend is, ook als rekening gehouden wordt met de maatregelen uit het Uitwerkingsplan Stadshart, inclusief mogelijke nieuwbouw van het Stadshuis, extra woningbouw en extra bezoekers. Het is van belang dat de infrastructuur die het centrum ontsluit optimaal aansluit bij de ontwikkelingsplannen voor het centrum, inclusief de gebiedsontwikkeling van de stationslocatie. Door vele belanghebbenden wordt voldoende parkeerruimte daarbij als belangrijke randvoorwaarde aangegeven.

Oplossingsrichting

Afhankelijk van de precieze invulling van de stadshartplannen dient de lokale verkeerssituatie aangepast te worden¹². Tevens zal een parkeerverwijzingssysteem ingevoerd worden. Zie hiervoor de Parkeervisie Den Helder (2009).

Strategie: verkeersontsluiting integraal meenemen in ontwikkelingsplannen

In de uitvoeringsplannen de verkeerssituatie integraal meenemen, uitgaande van een vlotte bereikbaarheid van het centrum en beperking van overlast. Op grond van de uitvoeringsplannen zal een voorstel worden gedaan voor een optimale ontsluitingsinfrastructuur.

Projecten en acties

Actie	Uitvoering	Periode
Voorstel optimalisering ontsluiting stadshart	RWO, i.s.m. Zeestad	2011 e.v.

¹² Zie rapportage Movares

9. Oost-west fietsroute

Beschrijving situatie

Regionale fietsroutes in Den Helder zijn vooral noord-zuid georiënteerd en lopen langs de kust en het Noord-Hollandskanaal. Oost-westfietsverbindingen met aansluiting op het regionale net liggen vooral in Julianadorp.

Relatie met visie

In de visie is aangegeven dat attractieve routes en stadsentrees voor auto en fiets bijdragen aan het ontwikkelen van de toeristische sector als economische drager van de regio. Voorts draagt de beoogde verbinding bij aan de verbetering van het woon-, werk- en leefmilieu.

Probleemanalyse: ontbrekende schakel in netwerk

In de concept Structuurvisie wordt een volwaardige, fijnmazige fietsinfrastructuur bepleit, voor zowel bewoners als bezoekers van de stad. In het langzaamverkeer-netwerk van Den Helder ontbreekt een doorgaande oost-westverbinding voor fietsers die van belang is voor zowel het recreatieve, als woon-werkverkeer. Een ontbrekende oost-westschakel is die tussen de bestaande fietsroutes langs de kust en de fietsroute langs de N99 en Waddenkust. Dit hangt mede samen met een aantal 'zware' barrières: de spoorlijn, de N9/N250 en het Noordhollands Kanaal. Ook ter hoogte van Station Zuid ontbreekt een goede oost-westverbinding.

Oplossingsrichting: benutten nieuwe fietsdoorsteek bij Kooypunt

In de planvorming voor de volgende fase van Bedrijventerrein Kooypunt, wordt de aanleg van een fietsdoorsteek onder de spoorlijn in beschouwing genomen. In het verlengde van deze verbinding kan de route richting de kust worden opgewaardeerd, bijvoorbeeld door aanleg van een fietspad langs of nabij de Middenvliet. Daarnaast is het mogelijk om een ontbrekende schakel bij Station Zuid te realiseren.

Strategie

De beschreven oplossingsrichting wordt meegenomen in de ontwikkelingsplannen voor fase 3 van Kooypunt. Vervolgens dient nagegaan te worden hoe het meest effectief de route naar de kust kan worden vormgegeven.

Projecten en acties

Actie	Uitvoering	Periode
Onderzoek fietsdoorsteek en ontsluiting Kooypunt in kader van Planontwerp Kooypunt 3. Vervolgonderzoek naar kustverbinding. Hierin tevens verbinding ter hoogte van Station Zuid meenemen	RWO	2011 - 2012

10. Projecten en acties

Actie	Uitvoering	Periode
Bovenregionale bereikbaarheid		
Gestructureerd monitoren verkeersdruk hoofdtoegangswegen	RWO	2011 e.v.
Urgentie verbetering ontsluiting in gebiedsagenda	RWO	2011 e.v.
Verbeteren beeldvorming in city marketing strategie	Communicatie	2011 e.v.
Ontsluiting haven		
Realisatie verbeteringsplan Molenplein	RWO, provincie	2011
Verdiepingsonderzoek nieuwe havenontsluiting	Programma gebiedsontwikkeling Haven	2010 - 2011
Verkenning mogelijkheden MIRT-verkenning	Programma gebiedsontwikkeling Haven, RWO	2011
Knooppunt de Kooy e.o.		
Uitvoeren studie knooppunt De Kooy. Op basis daarvan vervolgproject formuleren	RWS-RWO	2011
Overleg Defensie over voorkomen files Zuidpoort	RWO	2011
Goede kwaliteit ontsluiting RHB bewaken	Programma gebiedsontwikkeling Haven	2011-2012
Calamiteitenontsluiting Kooypunt realiseren	RWO-RWS	2011
Faciliteit voor overslag op N-H Kanaal realiseren	RWO-RWS	2012
Verbinding Den Helder - Julianadorp		
Realisatie Verlengde Breewijd incl. complementaire maatregelen Langevliet en Breewijd	RWO	2013
Monitoren en communiceren resultaten verkeersveiligheid Langevliet-Nieuweweg	RWO	2011 e.v.
Bereikbaarheid Stadshart		
Voorstel optimalisering ontsluiting stadshart	RWO, i.s.m. Zeestad	2011 e.v.
Oost-west fietsroute		
Onderzoek fietsdoorsteek en ontsluiting Kooypunt in kader van Planontwerp Kooypunt 3. Vervolgonderzoek naar kustverbinding. Hierin tevens verbinding ter hoogte van Station Zuid meenemen	RWO	2011

Bijlage 1. Literatuur

AGV Movares, *Verkeersadvies Stadshart Den Helder*, 2010

BMC, *De haven van Den Helder: gaan voor goud of voor behoud?* 2008

Buck Consultants International, *Globale effectenrapportage havenvarianten Den Helder: Noordervariant versus Noordoostvariant*, 2009

Buck Consultants International, *Havenvisie Den Helder*, 2006

Buck Consultants International, *Marktanalyse Havenontwikkeling Kop van Noord-Holland, concept*, 2010

De Coulissen, *Gebiedsontwikkeling Haven Den Helder, verslag werkateliers*, 2009

DHV, *Verkeersonderzoek N250 Den Helder*, 2010

DTV Consultants, *TESO in 2040*, 2009

Gemeente Den Helder, *Gebiedsontwikkeling Haven regio Kop van Noord-Holland*, 2010

Gemeente Den Helder, *Nota Groen Den Helder*, 2009

Gemeente Den Helder, *Parkeervisie Den Helder*, 2009

Gemeente Den Helder, *Structuurvisie Den Helder 2025*, concept, 2010

Gemeente Den Helder, *Structuurvisie Julianadorp aan Zee*, 2007

Gemeente Den Helder, *Verkeersstudie Julianadorp*, 2006

Goudappel Coffeng, *Bereikbaarheid Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein*, 2009

Grontmij, *Haalbaarheidsstudie ontsluitingsroute TESO over het Nieuwe Diep*; 2006

Grontmij, *Quick scan varianten TESO-ontsluiting*, 2006

Grontmij, *Simulatiestudie toegangscontrole Marineterrein*, 2009

Grontmij, *Verkeerssimulatie Den Helder in het kader van het GVVP*, 2008

Grontmij, *Verplaatsing Verhaven Den Helder*, 2003

Grontmij, *Update dynamisch verkeersmodel Den Helder*, 2010

Haskoning, *Integrale aanpak bereikbaarheid N250*, 1998

Metropoolregio Amsterdam, provincie Noord-Holland, provincie Flevoland, *Gebiedsagenda Noordwest-Nederland*, 2009

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Spelregels van het MIRT*, 2009

Oranjewoud, *Visie haventerminal TESO*, 2010

Provincie Noord-Holland e.a., *Netwerkvisie Noord-Holland; per saldo beter*, 2005

Provincie Noord-Holland, *Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2009-2013*, 2008

Provincie Noord-Holland, *Quick scan Kop van Noord-Holland-Oost*, 2008

Provincie Noord-Holland, *Structuurvisie*, 2010

Provincie Noord-Holland, *PVVP Provincie Noord-Holland*, 2010

Rijkswaterstaat, *Onderzoek naar het functioneren van VRI's*, 2009

SER Noord-Holland, *Manifest voor de regionale economie van de provincie Noord-Holland*, 2010

Zeestad, *Uitwerkingsplan Stadshart*, 2008